

DEPARTEMENT DE LA MANCHE

DOSSIER D'EVALUATION SOCIO- ECONOMIQUE

Analyse multidimensionnelle des effets



Références

Chef de Projet A.Gosset
 Auteur principal A.Gosset
 Nombre total de pages 21

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérfié par	Approuvé par
B2	24/11/2020	Première diffusion	AGO/FBA	MPI	YED
C0	07/12/2020	Reprise	AGO	MPI	YED
D0	08/12/2020	Reprise	AGO	MPI	YED
E0	13/10/2021	Mise à jour pour concertation	NB	NB/FD	NB/FD

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».

Document protégé, propriété exclusive d'ARCADIS ESG.
 Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

Sommaire

TABLE DES MATIERES

1 L'ANALYSE MULTIDIMENSIONNELLE DES EFFETS	7
1.1 Effets trafic	7
1.1.1 Effet du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô sur les trafics et les conditions de circulation	7
1.1.2 Une suppression des conflits d'usages avec les engins agricoles	11
1.1.3 Effets pour la sécurité routière pour les usagers, les agents et les secours	11
1.1.4 Effets sur le développement de modes alternatifs à la voiture individuelle	12
1.1.5 Effets pour les agents d'exploitation	12
1.2 Effets sociaux	12
1.2.1 Effets sur l'aménagement du territoire et l'urbanisation	12
1.2.2 Effets sur la démographie	13
1.2.3 Effets sur l'accès aux équipements	14
1.2.4 Impact foncier	14
1.2.5 Effets sur l'image du territoire et le cadre de vie	14
1.3 Effets économiques	15
1.3.1 Effets territoriaux sur l'emploi	15
1.3.2 Impact sur l'emploi de la phase travaux	15
1.3.3 Effets sur les zones économiques	15
1.3.4 Effets sur le développement commercial	15
1.3.5 Effets sur le tourisme	16
1.3.6 Effets sur l'usage du vélo	16
1.3.7 Effets sur l'agriculture	17
1.4 Attentes des acteurs	18
1.5 Synthèse des effets	20

Figures

<i>Figure 1 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS dans le scénario 2.1 de l'option de projet 2030 (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020).....</i>	<i>8</i>
<i>Figure 2 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS dans le scénario 2.2 de l'option de projet 2030 (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020).....</i>	<i>9</i>
<i>Figure 3 – Diagramme en toile d'araignée de notation des effets attendus du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô (source : entretiens d'acteurs).....</i>	<i>18</i>

Tableaux

<i>Tableau 1 – Evolution de la capacité en unité de véhicule particulier en option de référence et de projet (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020).....</i>	<i>7</i>
<i>Tableau 2 – Temps de parcours minimal en HPS entre l'ouest de Saint-Lô et la déviation de Coutances en 2030 (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020)</i>	<i>7</i>
<i>Tableau 3 – Evolution des trafics en unité de véhicule particulier entre les options de projet 2030 et l'option de référence 2030 en HPS dans le sens le plus chargé sur l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020).....</i>	<i>10</i>
<i>Tableau 4 – Estimation des emplois créés ou maintenus par an durant la durée de réalisation du projet (Source : exploitation fiches DGITM, 2019)</i>	<i>15</i>
<i>Tableau 5 Attentes des acteurs du territoire vis-à-vis du projet (Source : questionnaires).....</i>	<i>19</i>
<i>Tableau 6 - Cartographie des effets du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô.....</i>	<i>20</i>

1 L'ANALYSE MULTIDIMENSIONNELLE DES EFFETS

1.1 Effets trafic

Rappel des objectifs :

- Objectif 2) Amélioration de la sécurité
- Objectif 3) fiabilisation des temps de parcours

1.1.1 Effet du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô sur les trafics et les conditions de circulation¹

Les deux options de projet offrent une capacité identique :

Tableau 1 – Evolution de la capacité en unité de véhicule particulier en option de référence et de projet (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020)

En 2030	RD 44	RD 437	RD 971 PR 30,8 (Dév Coutances Nord)	RD 972 PR 3,2 (Dév Coutances Est)	RD 972 PR 4,8 (Courcy)	RD 972 PR 10,5 (Le Lorey)	RD 972 PR 12,8 (Marigny)	RD 972 PR 22,2 (St-Gilles)	Déviations St Gilles
Scénario 1	1 220	600	1 350	1 800	1 350	1 800	1 800	1 350	na
Options de projet (scénarios 2.1 et 2.2)	1 400	1 220	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 350	1 800

Concernant les effets les conditions de circulation

Les 2 variantes (scénarios 2.1 et 2.2) améliorent les conditions de circulation (objectif n°3) de manière significative par rapport à l'option de référence avec :

- En traversée de Saint-Gilles : la suppression des saturations grâce au report des véhicules en transit vers le contournement ;
- Entre Saint-Gilles et Agneaux et à l'est de Coutances : une réduction de la densité des trafics comme le montre la carte ;
- Sur la déviation de Coutances : l'effet du projet paraît limité.

Au total, la modélisation estime le gain de temps moyen par véhicule à 5 minutes en heure de pointe du soir.

Tableau 2 – Temps de parcours minimal en HPS entre l'ouest de Saint-Lô et la déviation de Coutances en 2030 (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020)

En 2030	Ref (Sc1)	Projet Sc 2.1	Projet Sc 2.2
En minutes		34	29

¹ Ce paragraphe reprend la modélisation des trafics réalisée dans le cadre de l'étude trafic.

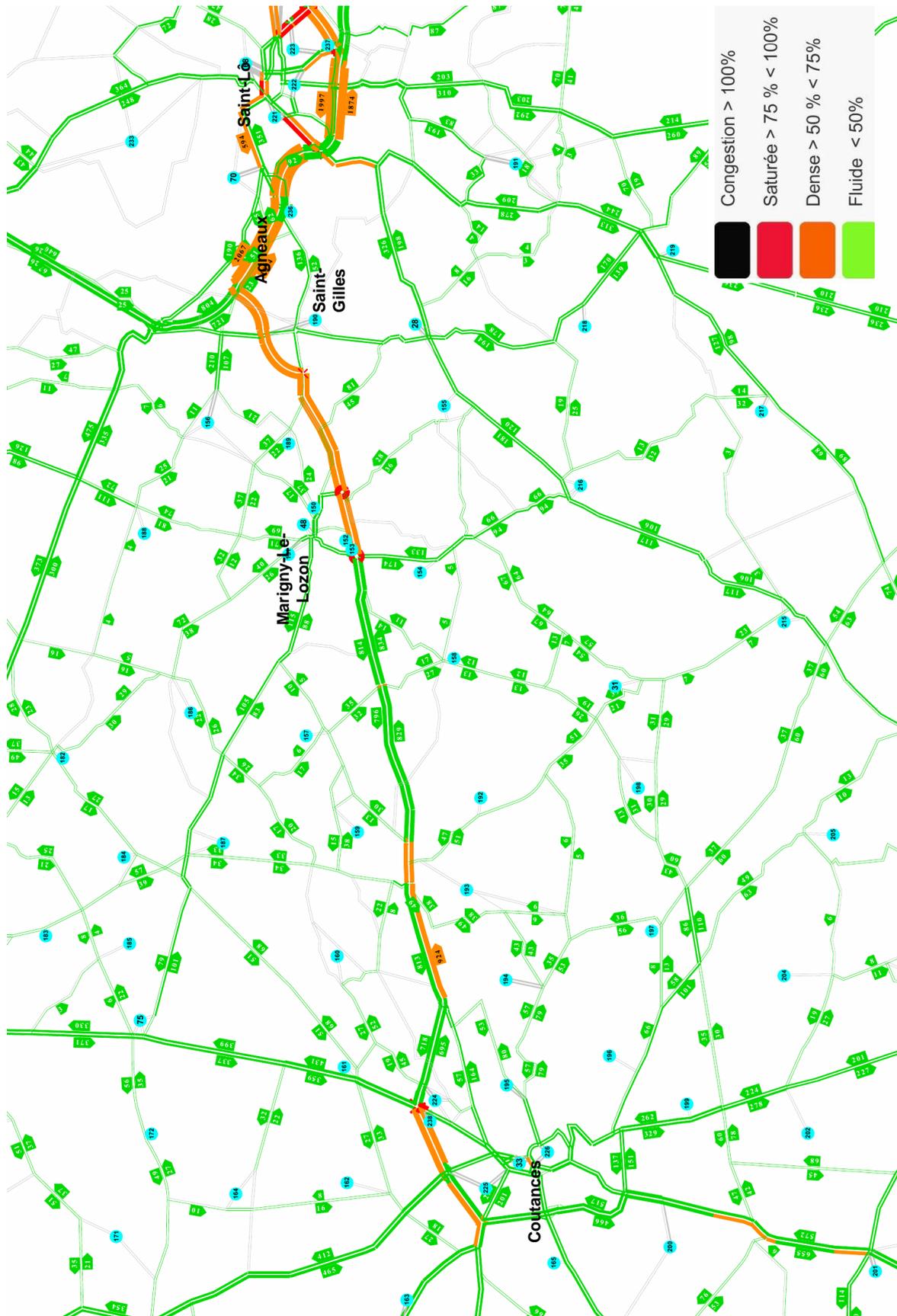


Figure 1 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS dans le scénario 2.1 de l'option de projet 2030
(Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020)

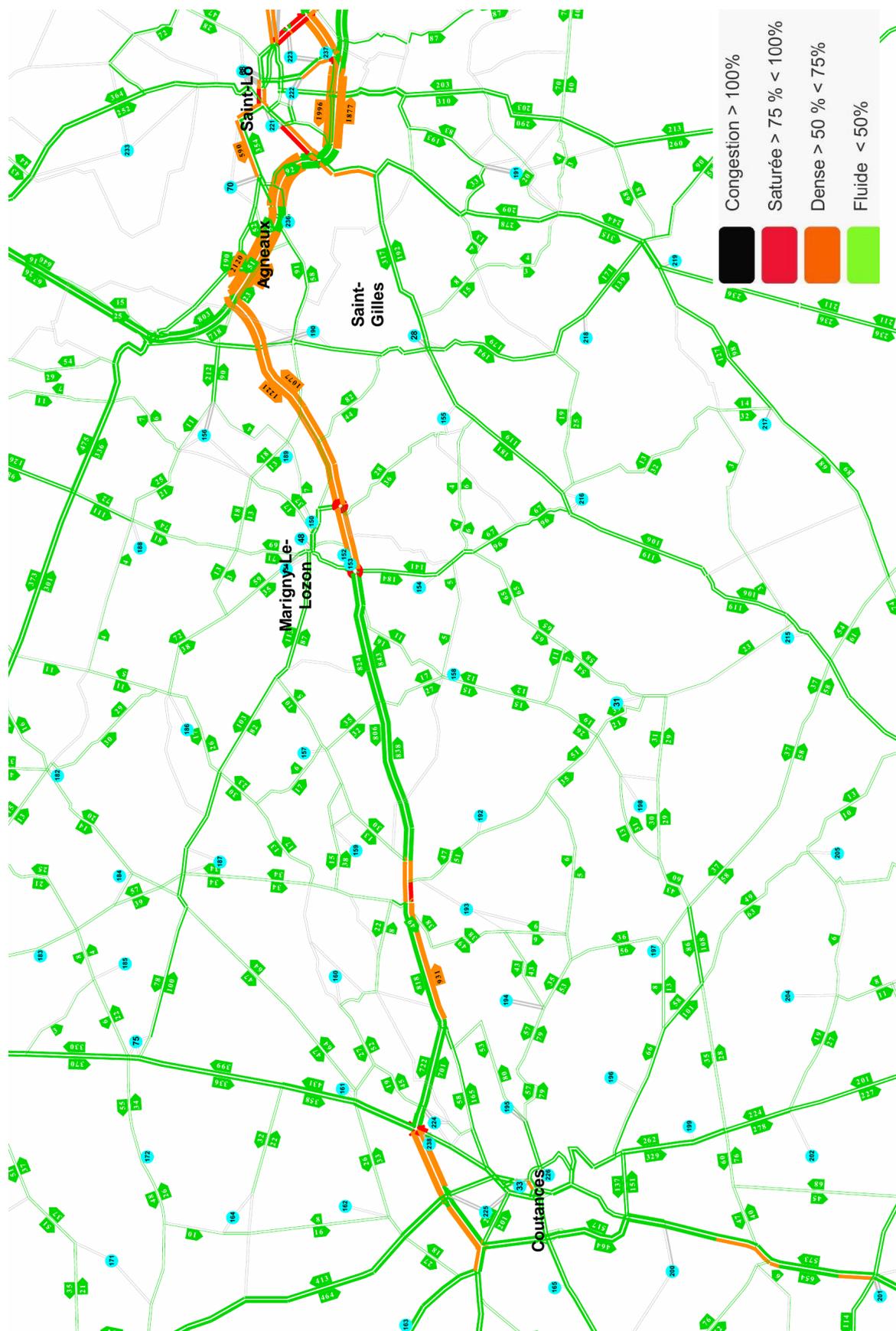


Figure 2 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS dans le scénario 2.2 de l'option de projet 2030
 (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020)

L'amélioration des conditions de circulation permettrait de :

- **Fluidifier et fiabiliser les temps les déplacements et donc réduire les congestions**, notamment pour les déplacements pendulaires domicile-travail. Cela réduirait les temps de parcours le matin et le soir. C'est un enjeu majeur pour la commune de Saint-Gilles et la CC de Coutances-Mer-et-Bocage ;
- **Faciliter l'accès à Saint-Lô depuis l'ouest**, en portant une attention particulière au goulet situé au niveau de la jonction avec la RN 174 en lien avec les zones commerciales d'Agneaux. C'est un enjeu souligné par la CC de Coutances-Mer-et-Bocage et Saint-Lô Agglo). D'après l'étude de sécurité, cette est actuellement une zone de concentration d'accidents ;
- **Améliorer les conditions de circulation pour les déplacements logistiques**. En effet, la CCI observe qu'actuellement les entreprises de l'agroalimentaire sont aujourd'hui pénalisées.

L'amélioration des conditions de circulation est une attente forte de tous les acteurs du territoire.

Concernant les effets sur les trafics :

- **Le projet de contournement de Saint-Gilles répond à l'enjeu d'apaisement du bourg**
Actuellement, les véhicules traversent Saint-Gilles. Ces derniers se reporteront sur le contournement créé dans le cadre du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô. Ne resteront plus en traversée de Saint-Gilles que des trafics résiduels avec une diminution des trafics substantielle d'environ de 90%.
- **L'augmentation des trafics sur l'axe est un effet induit du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô**

Sur le reste du linéaire, le projet est un réaménagement de l'infrastructure existante pour améliorer les conditions de circulation et la sécurité. Cette amélioration permise par le projet devrait attirer un certain nombre de véhicules supplémentaires.

La modélisation estime que cela occasionnera une hausse des trafics de 100 à 150 uvp/h entre Saint-Lô et Coutances et une croissance de 200 uvp/h sur la déviation de Coutances. Cela correspond globalement à une augmentation de l'ordre de 20%.

Tableau 3 – Evolution des trafics en unité de véhicule particulier entre les options de projet 2030 et l'option de référence 2030 en HPS dans le sens le plus chargé sur l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : Etude de trafic, Conseil Départemental de la Manche, PMIC, 2020)

En 2030	RD 437	RD 44	RD 971 PR 30,8 (Dév Coutances Nord)	RD 972 PR 3,2 (Dév Coutances Est)	RD 972 PR 4,8 (Courcy)	RD 972 PR 10,5 (Le Lorey)	RD 972 PR 12,8 (Marigny)	RD 972 PR 22,2 (St-Gilles)	Dév St Gilles
Chares HPS									
Option de référence (sc 1)	115	300	965	515	825	695	720	1 015	0
Projet SC 2.1	150	315	1 150	720	925	830	835	135	1 160
Projet SC 2.2	150	315	1 150	720	930	840	845	90	1 220
Delta en volume :									
Projet SC 2.1 – Réf (sc 1)	+35	+15	+185	+205	+100	+135	+115	-880	+1160
Projet SC 2.2 - Réf (sc 1)	+35	+15	+185	+205	+105	+145	+125	-925	+1220
Delta en % :									
Projet SC 2.1 / Réf (sc 1)	+30%	+5%	+19%	+40%	+13%	+21%	+17%	-91%	na
Projet SC 2.2 / Réf (sc 1)	+30%	+5%	+19%	+40%	+13%	+21%	+17%	-91%	na

Observe-t-on des différences significatives entre les 2 options de projet modélisées ?

Le modèle ne fait pas ressortir de différences. Les effets options de projet étudiées sont comparables : tant sur les volumes que les conditions de circulation.

En conclusion

Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô répond à l'objectif n°3 de fluidification des trafics, qui est une attente très forte de l'ensemble des acteurs du territoire.

De plus, le projet de contournement de Saint-Gilles assurera le report de 90% des trafics traversant le bourg en option de référence.

Les deux options de projet ont globalement des trafics comparables et l'analyse trafic n'est donc pas discriminante pour le choix des scénarios.

1.1.2 Une suppression des conflits d'usages avec les engins agricoles

Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô prévoit la séparation entre les flux rapides de transit et d'échange (sur l'aménagement à 2+1 voie) **et les trafics riverains et de desserte agricole**. Alors que les engins agricoles circulent actuellement sur l'axe routier, engendrant des conflits d'usage, ils seront reportés sur des voies de rétablissement parallèles à l'axe routier.

La suppression des accès directs des parcelles sur la RD972, aidera aussi à limiter les conflits d'usages.

La séparation des engins agricoles apportera des effets positifs :

- Un gain de temps de parcours et de fiabilité des voitures et camions ;
- Un gain de sécurité, notamment lors des manœuvres de dépassement ;
- Un gain dans les centres-bourgs, parfois très fréquentés et difficilement circulables en période de pointe par des flux de transit. Toutefois, dans « La Chapelle », les tracteurs pourront continuer de traverser la RD972.

1.1.3 Effets pour la sécurité routière pour les usagers, les agents et les secours

Au-delà des aspects liés à la suppression des conflits d'usage, **le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô apportera une amélioration des normes de sécurité de l'aménagement :**

- Un gain de sécurité important grâce à une amélioration de l'aménagement (séparation des voies, bande d'arrêt d'urgence) ;
- Une réduction de trafic en centre bourg de St Gilles facilitant la sécurisation de l'accès à certains équipements comme le terrain de football de Saint-Gilles ;

Certains acteurs craignent que la fluidification de l'axe et plus généralement l'amélioration de la sensation de sécurité puisse inciter au relâchement de la vigilance et des comportements de certains usagers de la route. C'est pourquoi, le projet est conçu avec une alternance régulière des créneaux de dépassement pour éviter cet effet de relâchement de vigilance.

Le Conseil Départemental de la Manche indique que les mesures d'intervention suivantes seront prises en cas d'accident :

- Interventions pour « accidents mineurs » sur chaussée avec maintien de la circulation en double sens : côté créneau de dépassement : neutralisation d'une voie ; côté voie « seule » : utilisation de la sur largeur ;
- Interventions lors d'accidents nécessitant la fermeture d'un côté de voie, avec deux solutions : basculement de voirie sur RD972 quand c'est possible et/ou itinéraire de délestage qui sera prévu dans un sens selon RD existantes et voiries de rétablissements créés.

1.1.4 Effets sur le développement de modes alternatifs à la voiture individuelle

Vis-à-vis de la part modale de la voiture

Le projet devrait avoir un effet neutre sur le développement la part modale de la voiture. La congestion n'est pas assez importante en option de référence au point d'inciter les automobilistes à se reporter sur le train. Autrement dit, que le projet soit réalisé ou non, la répartition modale entre la voiture et les transports collectifs serait la même. C'est l'hypothèse retenue dans l'étude trafic.

Vis-à-vis du covoiturage :

- Plusieurs aires de covoiturage existent mais elles restent peu utilisées.
- Les aires existantes le long de la RD972 seront préservées et/ou déplacées au niveau des différents points d'échanges de la future voie.
- Saint-Lô agglomération émet l'idée d'intégrer un schéma d'aires de covoiturage dans le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô.

Vis-à-vis des lignes de cars :

Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô bénéficiera nécessairement à la qualité de service et la fiabilité des cars empruntant l'axe.

Les arrêts seront maintenus voire repositionnés si besoin.

1.1.5 Effets pour les agents d'exploitation

Le Conseil Départemental de la Manche indique que les mesures d'intervention suivantes seront prises en cas d'accident :

- Intervention pour entretien sur chaussée avec maintien de la circulation en double sens : côté créneau de dépassement : neutralisation d'une voie ; côté voie 'seule' : utilisation de la sur largeur
- Utilisation des voies de rétablissement parallèles à l'axe routier pour l'entretien des talus (quand cela sera possible)
- Les agents devront être formés aux chantiers pour les routes à chaussées séparées ;
- Acquisition d'équipement spécifique de signalisation ou de travaux adaptés aux diverses interventions d'entretien ou de sécurité.

1.2 Effets sociaux

Rappel des objectifs : 1) Désenclaver la CC de Coutances-Mer-et-Bocage avec une route à haut niveau de service.

1.2.1 Effets sur l'aménagement du territoire et l'urbanisation

L'amélioration de la connexion à Saint-Lô, donc au réseau national routier structurant, désenclavera le territoire de la CC de Coutances-Mer-et-Bocage :

- **L'amélioration de l'accessibilité est un levier de développement** pour un territoire qui a de nombreux atouts : un appareil productif dynamique, un faible taux de chômage, et un très fort attrait touristique ... ;
- **L'enjeu pour les acteurs locaux sera d'assurer que l'ensemble du coutançais jouisse de cette attractivité.**

Un renforcement du rôle de Saint-Lô comme hub du Centre-Manche :

- Saint-Lô Agglo estime que les effets seront très positifs à l'échelle du Centre-Manche :
 - Dans le sens aire d'influence vers Saint-Lô : **Renforcement vers l'ouest de l'aire d'influence du pôle de Saint-Lô** qui dispose de toutes les fonctions d'une ville moyenne et préfecture ;
 - Dans le sens Saint-Lô vers son aire d'influence : Pour Saint-Lô Agglo, son économie est complémentaire avec celle de la CC de Coutances-Mer-et-Bocage. **Le projet pourrait favoriser le développement des échanges et les mises en relations entre les deux agglomérations.** Par exemple il pourrait être imaginé un projet alimentaire territorial, Saint-Lô Agglo étant déficitaire et la CC de Coutances-Mer-et-Bocage étant excédentaire ;
- A l'échelle de l'agglomération, Saint-Lô Agglo a un avis plus mitigé :

Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô renforce néanmoins le tropisme existant de Saint-Lô à l'ouest. Le projet pourrait faire évoluer la vision du projet d'aménagement de l'agglomération qui est actuellement autocentré et qui vise au rééquilibrage du développement de l'agglomération vers le nord et l'est.

Attractivité de Saint-Gilles :

- La suppression des trafics de transit dans Saint-Gilles rendra la commune plus attractive, permettant de retenir les populations ou d'en attirer de nouvelles ;
- C'est une opportunité de réaménager le centre-bourg, par exemple en améliorant les équipements.

Un risque de renforcement de l'effet de coupure nord-sud :

- Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô risque de renforcer l'effet de coupure entre le nord et le sud du territoire avec la suppression d'entrées riveraines malgré la création de voies de rétablissement parallèles à l'axe. Cela impactera notamment la traversée des engins agricoles.
- Cet impact négatif reste à nuancer dans la mesure où l'axe SLC, dans sa configuration actuelle constitue déjà une coupure importante.

1.2.2 Effets sur la démographie

- Sur le territoire de la CC de Coutances-Mer-et-Bocage, **l'attente majeure des acteurs du territoire vis-à-vis du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô est l'attrait et la rétention des actifs.** Le projet pourrait notamment intéresser les couples dont l'un travaille à Saint-Lô et l'autre à Coutances. Un logement à Coutances serait probablement favorisé par son cadre de vie.
- Les communes situées le long de l'axe attendent également que le gain d'accessibilité favorise la venue de nouveaux habitants ;

- Il s'agit d'un risque pour le territoire de Saint-Lô Agglo, qui craint que le projet ne favorise le départ d'habitants vers le littoral.

1.2.3 Effets sur l'accès aux équipements

Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô facilitera l'accès aux équipements :

- L'accès aux deux sites de l'hôpital à la fois pour les praticiens et pour les patients ;
- Cela devrait notamment permettre à la CC de Coutances-Mer-et-Bocage d'avoir un meilleur accès à la maternité qui est située à Saint-Lô ;
- Faciliter l'accès aux équipements scolaires.

1.2.4 Impact foncier

Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô nécessitera des acquisitions foncières :

- Le projet entrainera la perte de terres agricoles qui affectera les agriculteurs ;
- Une démarche de compensation avec la constitution d'une réserve foncière est mise en place ;
- Une perte d'habitat, certaines habitations aujourd'hui situées sur le tracé devant être déconstruites.

Dans le contexte de la révision en cours des plans d'urbanisme intercommunaux, les communes les plus impactées par le projet, pourraient recevoir des autorisations d'urbanisation supplémentaires en compensation (ex : Cametours).

1.2.5 Effets sur l'image du territoire et le cadre de vie

L'effet sera globalement positif :

- Dans le secteur de la CC de Coutances-Mer-et-Bocage, le projet devrait renforcer l'attrait d'un territoire reconnu pour sa qualité de vie et devenant dorénavant accessible. Saint-Lô Agglo s'attend par extension à un effet positif comparable ;
- Saint-Gilles bénéficiera très fortement des reports des trafics de transit vers le contournement, ce qui devrait changer son image et la qualité de vie ;
- A Marigny, si le projet facilite le développement de projets, cela permettrait de développer l'attractivité et la visibilité de la ville.

A proximité immédiate, le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô aura un impact négatif sur la qualité de vie des personnes habitant le long du tracé.

Les maisons « de première ligne » devant être déconstruites, certains acteurs du territoire craignent que les maisons restantes de « seconde ligne », proche du futur tracé 2+1 voies, subissent les nuisances associées notamment celle occasionnée par la hausse du trafic de l'ordre de 20 %.

Des dispositifs de limitation des nuisances seront mis en place si besoin en fonction de la réglementation.

1.3 Effets économiques

Rappel des objectifs : 1) Désenclaver la CC de Coutances-Mer-et-Bocage avec une route à haut niveau de service

1.3.1 Effets territoriaux sur l'emploi

Dans la CC de Coutances-Mer-et-Bocage : La réalisation du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô devrait favoriser la rétention et l'attraction de la main d'œuvre, notamment de saisonniers dans l'hôtellerie et la restauration.

A Saint-Lô Agglo : En renforçant son rôle de centralité sur le centre Manche, le projet permettra à Saint-Lô d'élargir son positionnement de cœur économique et de services. En effet, le projet devrait permettre l'installation de nouveaux commerces et services (équipements de centralité notamment).

1.3.2 Impact sur l'emploi de la phase travaux

Le réaménagement de l'axe Saint-Lô - Coutances constitue un investissement de 80M€ environ sur 7 ans de travaux.

En appliquant les ratios² recommandés par les valeurs recommandées de la DGITM de 2019, cela correspond à 57 emplois directs / an nécessaires pour la construction et à 48 emplois indirects / an impliqués dans les industries amont pour la fabrication des fournitures de chantier.

Tableau 4 – Estimation des emplois créés ou maintenus par an durant la durée de réalisation du projet (Source : exploitation fiches DGITM, 2019)

Budget en M€ HT	Durée des travaux	Emplois directs par an	Emplois indirects par an	Emplois directs et indirects par an
80	7 ans	57	48	105

Soit un total de 105 emplois directs et indirects estimés sur 7 années de travaux.

1.3.3 Effets sur les zones économiques

Concernant les effets sur les ZAE :

- **Le nouvel axe pourrait attirer de nouveaux investisseurs ;**
- Sur le territoire de la CC de Coutances-Mer-et-Bocage, les zones d'activité sont saturées. **Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô pourrait représenter une opportunité pour développer les ZAE** prévues au PLU autour de la déviation de Coutances ;
- Un facteur de dynamisme pour les ZAE existantes (La Chênée par exemple) ;
- La CCI estime que le développement des ZAE se fera davantage par requalification ou d'extensions plus que par création ex-nihilo.

1.3.4 Effets sur le développement commercial

Les commerces de Saint-Lô Agglo devraient être renforcés par le projet :

² Emploi direct : 5 emploi direct / M€2015 HT investi, 4,5 emploi indirect / M€ 2015 HT investi

- A l'échelle locale, le projet permettra de désengorger le giratoire d'accès à la zone commerciale d'Agneaux et notamment le centre commercial E.Leclerc, dont les accès sont régulièrement saturés en périodes de pics de fréquentation, notamment en périodes de fêtes de fin d'année.
- A l'échelle du territoire, il améliorera l'aire de chalandise commerciale de Saint-Lô Agglo. Saint-Lô Agglo pourrait saisir cette opportunité pour monter en gamme (services à la personne).
- Néanmoins, il existe un risque que le projet ne favorise l'évasion commerciale vers Saint-Lô au détriment des autres territoires : c'est principalement le cas de Coutances mais aussi de Saint-Gilles et de Marigny avec un impact sur les petits commerces des centres-bourgs.

1.3.5 Effets sur le tourisme

Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô représente **une opportunité pour l'attractivité touristique du territoire** :

- La participation à la dynamique de modernisation des stations balnéaires de la côte Ouest du Centre Manche ;
- L'accompagnement du développement de l'hébergement touristique, et notamment une montée en gamme de l'offre. Le projet pourrait favoriser l'attrait de potentiels investisseurs ;
- L'attraction d'une main d'œuvre saisonnière qui fait actuellement défaut dans l'hôtellerie et la restauration.
- Pour Saint-Lô, l'amélioration de l'accessibilité vers Coutances et les plages de la côte Ouest pour renforcer la stratégie de « hub » vers les pôles touristiques ;

Retour d'expérience des effets territoriaux de l'A84 sur le territoire de Granville-Terre-et-Mer³ :

Grâce au gain d'accessibilité, de nombreux investisseurs et propriétaires sont arrivés sur le territoire dès la mise en service de l'autoroute. Il s'agissait notamment de Rennais qui auparavant achetaient près de Dinan/ Saint-Malo, Dinard.

Latitude Manche (Comité Départemental de Tourisme) voit le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô comme un différentiateur pour ce territoire à l'instar de ce qui s'est produit sur le territoire de la CC de Granville Terre-et-Mer.

1.3.6 Effets sur l'usage du vélo

L'aménagement de l'axe SLC comprend itinéraire en site propre à proximité des zones urbanisées, c'est-à-dire entre Coutances et « La Chapelle » et entre Maerigny-le-Lozon et Agneaux. De plus, un itinéraire cyclable sur les rétablissements parallèles à l'axe routier entre « La Chapelle » et Marigny-le-Lozon est proposé. Il s'agit de voies partagées avec les riverains et les engins agricoles. Rappelons qu'actuellement il n'existe aucun aménagement cyclable :

- Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô favorisera le cyclotourisme et l'usage du vélo au quotidien pour les navetteurs notamment pour les trajets domicile/travail pour les riverains à proximité des pôles urbanisés.
- Prolongement de l'axe cyclable jusqu'à la mer : Le projet de recalibrage de la RD44 comprend un aménagement d'une piste cyclable le long de la RD44 jusqu'à l'entrée de Tourville sur Sienne.

Le plan vélo départemental prévoit une boucle dans le département avec des aménagements en voie verte ou site propre et des axes traversants. L'un fait le lien est-ouest St Lo / Coutances.

³ Source : entretien avec le CDT 50, octobre 2019

Dans ce cadre, il existe un projet de voie verte mais ce dernier n'est pas encore acté à ce jour. Ce projet connexe, plus qualitatif mais moins direct est complémentaire de l'itinéraire vélo de l'axe Saint-Lô Coutances.

1.3.7 Effets sur l'agriculture

Le projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô a des impacts contrastés :

- Il permettra de faire circuler les engins agricoles sur des voiries adaptées ;
- Il nécessitera des acquisitions foncières de parcelles agricoles et renforcera l'effet de coupure de l'axe.
- Pour la CC de Coutances-Mer-et-Bocage, le projet pourrait favoriser le développement de circuits courts et conforter le regain d'intérêt pour le maraîchage sur le secteur agricole littoral. Saint-Lô Agglo évoque l'idée d'un projet alimentaire territorial.
- Un impact favorable pour les conditions de transport des produits de la mer : la côte du centre-Manche étant un bassin important d'élevage d'huitres.

1.4 Attentes des acteurs

Plusieurs acteurs ont accepté de noter sur une échelle de -10 à +10 l'ampleur des effets territoriaux qu'ils attendent du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô. La notation va de très négatif (-10) à très positif (+10).

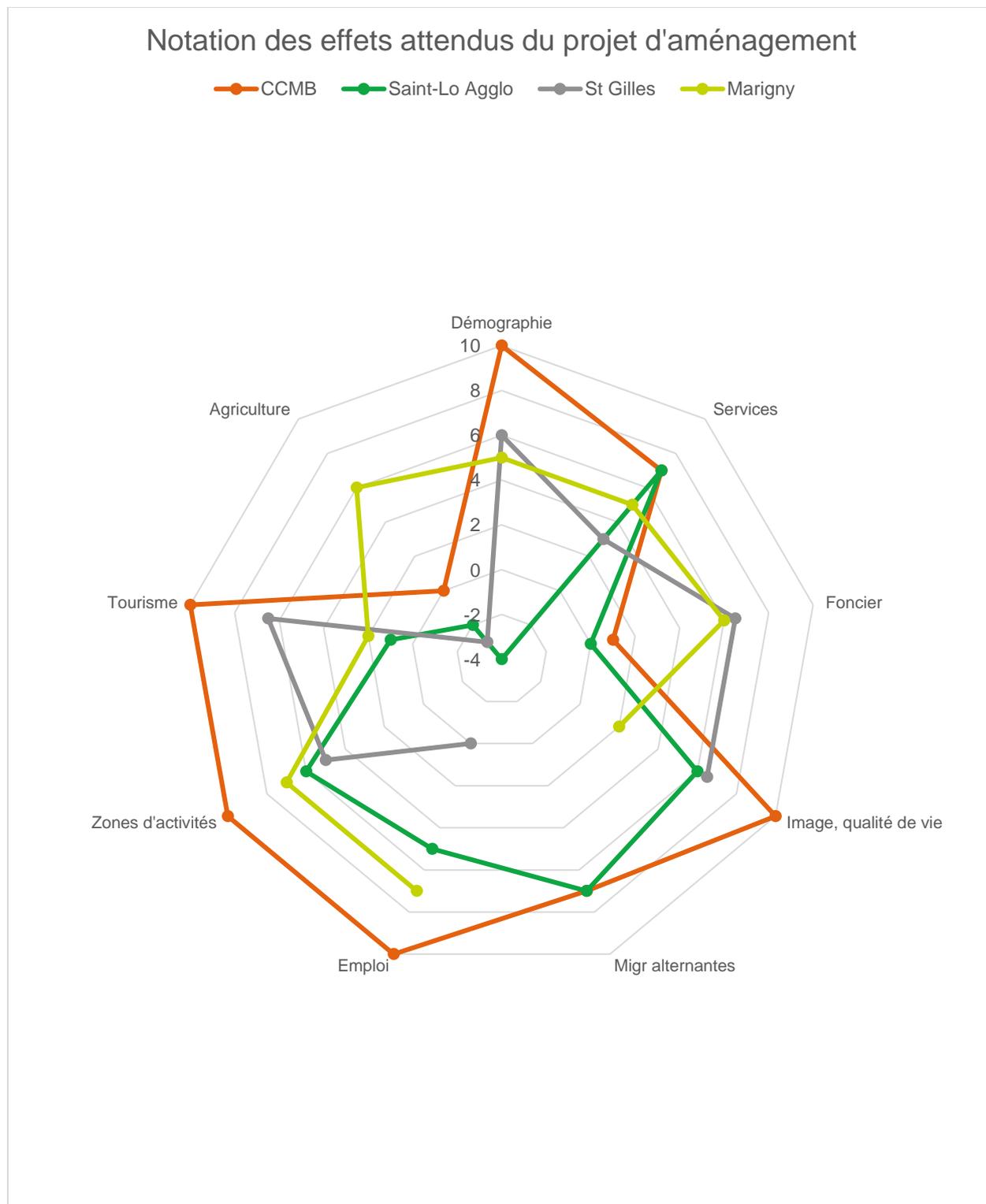


Figure 3 – Diagramme en toile d'araignée de notation des effets attendus du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô (Source : entretiens d'acteurs)

Des questionnaires ont été envoyés à plusieurs acteurs du territoire afin de les interroger sur leurs attentes vis-à-vis du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô :

Tableau 5 Attentes des acteurs du territoire vis-à-vis du projet (Source : questionnaires)

Acteur	Nature	Attentes
Agneaux	Commune de Saint-Lô Agglo	Désengorger Agneaux, qui est la porte d'entrée de Saint-Lô Améliorer l'accessibilité des zones d'activité
Carantilly	Commune de Saint-Lô Agglo	Sécuriser entrée et sortie de ville Améliorer l'accès aux entreprises et au haras
Quibou	Commune de Saint-Lô Agglo	Un accès plus facile et rapide Faciliter l'accessibilité des camions Enjeu d'accès aux parcelles agricoles
Le Lorey	Commune de Saint-Lô Agglo	Gain de temps pour se rendre à Saint-Lô ou à Coutances Faciliter les déplacements DT ainsi que les flux de camionneurs Améliorer l'accès aux services et commerces de Saint-Lô et de Coutances
Belval	Commune de CMB	Opportunité de réaménager le passage à niveau qui est dangereux Garder un accès direct aux commerces Opportunité de conforter/développer commerces du secteur gare, leur offrir de la visibilité
Cametours	Commune de CMB	Favoriser la desserte des agglomérations et du littoral
Savigny	Commune de CMB	Sécuriser l'accès aux parcelles agricoles Accès aux bassins d'emploi de Saint-Lô et de Coutances : améliorer la desserte vers Saint-Lô et Coutances
Hôpitaux	Hôpital	Faciliter les liaisons entre les 2 sites pour le personnel et les patients Raccourcir les temps de parcours pour les praticiens (et donc gagner en productivité)
Manéo	Région, Exploitant de transports collectifs	Améliorer la sécurité Fluidifier le trafic (dès Saint-Gilles en direction de Saint-Lô)
Chambre agriculture	Institutionnel	Possibilité de doubler les véhicules en toute sécurité Restructuration foncière Développement du tourisme car accès à la côte facilité
Colas	Entreprise	Garantir un accès facile et sûr aux usagers de la carrière
Elvia Printed Circuit Boards	Entreprise	Permettre une attractivité pour les salariés et clients et donc un développement commercial
SAS SAMP Industrie	Entreprise	Faciliter le déplacement des clients Augmenter le rayon de recrutement Améliorer les échanges entre villes

1.5 Synthèse des effets

Effets trafic

Le projet répond aux objectifs de fluidité (objectif n°2) et de sécurité (objectif n°3) :

- Fluidification des conditions de circulation
- Suppression des conflits d'usage avec les engins agricole
- Amélioration de la sécurité de l'aménagement

Effets sociaux et économiques

La réussite de la fiabilisation des temps de parcours sera une condition essentielle à la réalisation du désenclavement de la CC de Coutances-Mer-et-Bocage (objectif n°1) :

- La CC de Coutances-Mer-et-Bocage attend du projet qu'il serve de levier de développement d'un territoire qui a de nombreux atouts, à répondre à l'enjeu d'attrait et la rétention des actifs et à accompagner le développement touristique des stations balnéaires.
- Saint-Lô attend que le projet renforce sa fonction de hub du Centre-Manche.

Toutefois, des risques ont également été identifiés tels que le risque de départ des habitants de Saint-Lô vers le littoral et le risque d'évasion commerciale des autres territoires vers Saint-Lô.

Le tableau suivant présente de façon synthétique les effets spatialisés du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô en termes de risques et d'opportunités :

Tableau 6 - Cartographie des effets du projet d'aménagement routier de Coutances à Saint-Lô

Territoire	OPPORTUNITES	RISQUES
Stations balnéaires	<p>Tourisme : participation à la dynamique de modernisation, favorise la montée en gamme de l'hébergement, attire de potentiels investisseurs, etc.</p> <p>Main d'œuvre : attrait de saisonniers dans l'hôtellerie et la restauration</p>	
Coutances	<p>Désenclavement de Coutances : attrait pour les investisseurs et pour la main d'œuvre (actifs)</p> <p>Urbanisme : Favorise le développement de ZAE prévues au PLU autour du contournement</p>	<p>Commerce : risque d'évasion commerciale vers Saint-Lô</p>
Entre Coutances et Saint-Lô	<p>Effets trafic :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la fluidité • Amélioration de la sécurité • Séparation des engins agricoles (gain de fluidité et de sécurité) • Gain d'attractivité de l'axe (+20% de trafics) <p>Accessibilité : Gain d'accessibilité vers Saint-Lô & vers Coutances + la mer</p> <p>Modes doux : l'aménagement parallèle développera l'usage du vélo pour les navetteurs et les touristes</p> <p>Développement : Gain d'attractivité pour les résidents et les ZAE</p> <p>Agriculture : circulation des engins sur voiries adaptées, favorise les circuits</p>	<p>Risque de relèvement des vitesses et relâchement de la vigilance des conducteurs. => l'alternance des créneaux de dépassement est prévue pour éviter cet effet.</p> <p>Cadre de vie : nuisances pour les habitations « de seconde ligne » nouvellement situées le long de l'axe => mise en place de dispositifs de réduction du bruit si besoin et conformément à la réglementation.</p> <p>Commerce : risque d'évasion commerciale vers Saint-Lô (Saint-Gilles, Marigny ...)</p>

		<p>Accessibilité et aménagement : renforcement de l'effet de coupure existante nord / sud</p> <p>Agriculture : perte de terres agricoles</p>
Zone commerciale d'Agneaux	<p>Décongestion : du giratoire du CC E. Leclerc en période d'achats (Parc de l'Odyssée)</p> <p>Développement : extension de l'aire de marché de la zone commerciale à l'ouest</p>	
Saint-Gilles	<p>Amélioration de la qualité de vie dans le bourg grâce au report de 90% des trafics vers la déviation</p>	<p>Risque de relèvement des vitesses et relâchement de la vigilance des conducteurs</p>
Saint-Lô	<p>Renforcement du rôle de polarité de Saint-Lô avec élargissement de l'aire d'influence (équipements, emplois, services, montée en gamme des commerces ...)</p> <p>Aménagement du territoire : Renforcement du tropisme du développement urbain à l'ouest de l'agglomération ce qui requestionne la stratégie de développement de l'agglomération</p> <p>Développement touristique : conforte la stratégie touristique de Saint-Lô en hub vers le littoral</p>	<p>Aménagement : Risque de départ des habitants vers le littoral</p>