

DEPARTEMENT DE LA MANCHE

DOSSIER D'EVALUATION SOCIO- ECONOMIQUE

Analyse stratégique et présentation du projet



Références

Chef de Projet
 Auteur principal
 Nombre total de pages

A. Gosset
 A. Gosset
 136

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A0	24/01/2020	Première diffusion	AGO/FBA	MPI	YED
B0	25/02/2020	Reprises	AGO/FBA	MPI	YED
C2	20/03/2020	Intégration étude trafic et accidentologie	AGO	AGO	MPI
D0	26/03/2020	Finalisation	AGO	AGO	MPI
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 INTRODUCTION	11
1.1 Objet et contexte réglementaire de l'évaluation	11
1.2 Présentation du contexte du projet	13
1.3 Sources documentaires.....	15
2 LE RESSENTI DES ACTEURS DU TERRITOIRE SUR LES USAGES ET LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS DE L'AXE SAINT-LO - COUTANCES	20
2.1 Retours sur les usages de l'infrastructure	20
2.2 Retours sur les conditions de circulation de l'infrastructure	21
2.3 L'essentiel à retenir.....	22
3 ANALYSE STRATEGIQUE : LES DYNAMIQUES ECONOMIQUES QUI INFLUENT SUR LA DEMANDE DEPLACEMENTS	23
3.1 Présentation du périmètre d'étude	23
3.2 Situation du périmètre d'étude à l'échelle régionale	25
3.3 Un territoire majoritairement rural.....	26
3.4 Une démographie stable mais vieillissante	28
3.5 Une urbanisation contrastée entre le littoral et l'arrière-pays.....	35
3.6 Une paradoxale diminution du nombre d'emplois malgré une situation de quasi-plein- emploi	37
3.7 Un appareil productif solide	43
3.8 Les équipements du territoire	49
3.9 Le Centre-Manche : un bassin touristique attractif et familial.....	51
3.10 L'essentiel à retenir	56
4 ANALYSE STRATEGIQUE : STRUCTURE ET FONCTIONNEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT	57
4.1 Structure des mobilités (migrations alternantes de l'INSEE)	57
4.1.1 Parts modales et motorisation des ménages	57
4.1.2 Mise en perspective de l'axe Saint-Lô Coutances au sein des mobilités régionales	58
4.1.3 Mobilités à l'échelle du périmètre d'étude.....	59

4.2 Hiérarchie du réseau routier existant.....	63
4.3 Analyse de l'accessibilité de Saint-Lô et Coutances vers Rennes et Caen (temps de parcours)	66
4.4 Niveaux de trafics et conditions de circulation sur le réseau routier en situation actuelle ..	66
4.4.1 Quelles sont les charges de trafic globales et leur évolution ?	66
4.4.2 Quelle est la distribution annuelle des flux ?	68
4.4.3 Quelles sont les heures de pointe de jour ouvré ?	68
4.4.4 Estimation des densités de trafic en situation actuelle (simulation des taux de saturation)	69
4.4.5 L'essentiel à retenir	71
4.5 Analyse de la demande routière (motifs, occupation des véhicules)	71
4.5.1 Le taux d'occupation par motif	71
4.5.2 La fréquence de déplacement	72
4.6 Bilan de l'accidentologie en situation actuelle	73
4.6.1 Quelle est l'accidentologie globale sur l'axe Saint-Lô - Coutances ?	73
4.6.2 Quand les accidents de la route ont-ils lieu ?	74
4.6.3 Qui est impliqué dans les accidents de la route ?	76
4.6.4 Quels types d'accidents se sont produits sur l'axe Saint-Lô - Coutances ?	77
4.6.5 Quelles sont les zones de concentration d'accidents ?	78
4.6.6 Quelle causalité peut être imputée à l'infrastructure ?	79
4.6.7 Typologie des accidents par niveau de gravité et d'occurrence	79
4.6.8 L'essentiel à retenir du bilan d'accidentologie	80
4.7 Offre et demande de déplacement des modes alternatifs à la voiture	81
4.7.1 Le train	81
4.7.2 Les transports collectifs routiers	84
4.7.3 Le covoiturage	86
4.7.4 Les modes doux	87
4.8 L'essentiel à retenir	90
5 ANALYSE STRATEGIQUE DES PERSPECTIVES D'EVOLUTION : LE SCENARIO DE REFERENCE ET L'OPTION DE REFERENCE	91
5.1 L'axe Saint-Lô – Coutances, Itinéraire Routier d'Intérêt Régional du SRADDET	91
5.2 Scénario de référence : évolution du contexte socio-économique	93
5.2.1 Vers une poursuite du vieillissement de la population	93
5.2.2 Vers une extension / réhabilitation des ZAE existantes	94
5.2.3 Des ambitions en matière d'urbanisation	95
5.2.4 Recensement des projets urbains	97
5.2.5 Une volonté d'affirmation touristique du Centre-Manche	100
5.3 Scénario de référence : évolution de l'offre de transport	101
5.3.1 SCoT Saint-Lô Agglomération :	101
5.3.2 SCoT du Centre Manche Ouest :	101
5.3.3 Evolution du réseau routier	101
5.3.4 Réflexion régionale autour des transports en communs routiers :	102
5.3.5 Covoiturage	102
5.3.6 Modes actifs	102
5.3.7 L'essentiel à retenir	103
5.4 Scénario de référence : évolution des conditions de circulation à l'horizon 2030	104

5.5 L'option de référence : présentation et effets trafics	107
5.5.1 Présentation : des aménagements ponctuels sur l'axe	107
5.5.2 Evolution des conditions de circulation de circulation à l'horizon 2030 en option de référence	110
5.6 L'essentiel à retenir.....	113
6 ANALYSE STRATEGIQUE : SYNTHESE ET CONFIRMATION DES OBJECTIFS DU PROJET	114
6.1 Synthèse de l'analyse stratégique.....	114
6.2 Objectifs du projet.....	116
7 PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT	118
7.1 Genèse.....	118
7.2 Sections du projet	118
7.2.1 L'aménagement routier à 2+1 voie de Coutances à Saint-Lô	119
7.2.2 Recalibrage des RD 437 et RD44	124
7.2.3 Aménagements cyclables réalisés dans le cadre du projet routier	125
7.3 Acquisitions foncières	126
7.4 Planning du projet et année de mise en service	126
8 ANNEXES	127
8.1 Dictionnaire des abréviations	127

Figures

Figure 1 – Sections du projet.....	13
Figure 2 – Le périmètre d'étude	24
Figure 3 – Zonage des aires urbaines (Source : SRADDET)	25
Figure 4 – Occupation des sols en 2018 (Source : analyse CLC 2018 dans l'étude de contexte agricole).....	26
Figure 5 – Les plages de la manche (Source : LatitudeManche).....	27
Figure 6 – La Côte des Havres à Agon-Coutainville (Source : manchetourisme)	27
Figure 7 – Evolution de la population – indice base 100 1990 (Source : RP INSEE).....	29
Figure 8 – Nombre et densité de population 2016 (Source : RP INSEE 2016)	30
Figure 9 – Evolution de la population sur la période 2011-2016 (Source : RP INSEE).....	31
Figure 10 – Tranches d'âge en 2011 et en 2016 (Source : RP INSEE 2016)	32
Figure 11 – Tranches d'âge de la population (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)	33
Figure 12 – Taux d'actifs sur la population totale (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)	34
Figure 13 - Types de résidences (principales / secondaires) dans le département de la Manche (Source : RP INSEE)	36
Figure 14 - Evolution de l'emploi - indice base 100 1990 (Source : RP INSEE).....	39
Figure 15 - Nombre et densité d'emplois 2016 (Source : RP INSEE).....	40
Figure 16 - Evolution de l'emploi sur la période 2011-2016 (Source : RP INSEE)	41
Figure 17 – Emplois au lieu de résidence : part travaillant dans / hors la commune de résidence (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)	42
Figure 18 – Répartition des emplois par secteur (Source : RP 2016).....	43
Figure 19 – Orientation technico-économique des communes (Source : Base Agreste)	44
Figure 20 – Orientation technico-économique des exploitations (Etude de contexte agricole, 2019)..	45
Figure 21 – Activités desservies par l'axe (Source :.opendatamanche)	48
Figure 22 – Portait de l'offre touristique (Source : RP INSEE 2016).....	52
Figure 23 – Hébergement touristique marchand et non-marchand du département (Source : memento édition 2019 Latitude Manche)	55
Figure 24 – Parts modales (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020).....	57
Figure 25 – Nombre de voitures par ménage (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)	58
Figure 26 - Nombre de navetteurs domicile-travail (flux supérieurs à 50 navetteurs) - flux 2014 (Source : INSEE MOBPRO, 2014)	59
Figure 27 – Carte des migrations domicile-travail 2016 (Source : INSEE MOBPRO 2016).....	61
Figure 28 infrastructures et Transports dans la Manche (Source : Département de la Manche).3	63
Figure 29 – Réseau routier principal et réseau ferroviaire (Source : CD 50, IGN Route 500).....	64
Figure 30 : Etude des intersections sur l'axe Saint-Lô - Coutances	65
Figure 31 : Trafics sur l'axe et évolution depuis 2018 (Source : Etude d'accidentologie, 2020)	67
Figure 32 – Distribution des trafics mensuel sur le total de l'année.....	68
Figure 33 – Trafics horaires les mardi, mercredi et jeudi en 2017 sur tous les postes de comptage (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020).....	68
Figure 34 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS en situation actuelle (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020).....	70
Figure 35 Motifs de déplacement à la destination pour les VL	72
Figure 36 Fréquence de déplacement	72
Figure 37 – Chiffres clés de l'accidentologie (Source : Etude d'accidentologie, 2020)	73
Figure 38 – Gravité des accidents (Source : Etude d'accidentologie, 2020)	74
Figure 39 – Nombre d'accidents selon le mois, le jour, l'heure en jour de semaine	75
Figure 40 – Types d'usagers impliqués dans des accidents (Source : Etude d'accidentologie, 2020)	76
Figure 41 – Type de collision / accidents 2009-2018 (Source : Etude d'accidentologie, 2020)	77
Figure 42 – Répartition des conducteurs par motifs de déplacements entre 2009 et 2018	77
Figure 43- Analyse des zones de concentration d'accidents (Source : Etude d'accidentologie, 2020)	78
Figure 44 – Répartition des accidents selon le type d'intersection	78
Figure 45 Dessertes Régionales en Normandie (Source : Région Normandie)	81
Figure 46 Niveau d'offre TER Région Normandie.....	82
Figure 47 Proposition de desserte TER vers Paris (Source : site internet « OuiSncf »)	83
Figure 48 – Ligne 2, Réseau MANEO (Source : openstreetmap 2019).....	85

Figure 49 Aires de Covoiturage sur le Département de la Manche	86
Figure 50 Carte des Aménagements cyclables actuels (source : openStreetMap 2019).	87
Figure 51 carte des itinéraires vélo (Source : Latitude Manche).....	88
Figure 52 Aménagements cyclables existants CA Saint-Lô (Schéma directeur Cyclable).....	89
Figure 53 – Principaux itinéraires de pédestres (Source : CD 50, 2019).....	89
Figure 54 – Carte du Réseau Routier d'Intérêt Régional (SRADDET Normandie).....	92
Figure 55 – Pôles de Saint-Lô Agglo (Source : PADD, version de travail du 17/10/2019)	96
Figure 56 – Vue 3D du pôle Agglo 21 (Source : http://www.saint-lo-agglo.fr/)	97
Figure 57 – Projets urbains dans le périmètre d'étude (Source : entretiens).....	98
Figure 58 Intervention projetées sur la RD972 entre Saint-Lô et Marigny-Le-Lozon.....	103
Figure 59 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS en scénario de référence 2030 (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)	106
Figure 60 – Coupe type du profil avec aménagement d'une bande multifonctionnelle (Source : CD 50)	107
Figure 61 – Aménagements prévus en option de référence (Source : CD 50).....	109
Figure 62 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS en option de référence 2030 (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)	112
Figure 63 – Sections du projet.....	118
Figure 64 – Principes d'une 2+1 voies (Source : Réunion d'information, CD 50, septembre 2019) ..	119
Figure 65- Profil en travers d'une chaussée de type 2+1 voies (Source : Réunion d'information, CD 50, septembre 2019)	120
Figure 66- Profil en travers de l'itinéraire « véhicules lents » (Source : CD 50, mise à jour 2021).....	120
Figure 67- Profil en travers d'une voie de rétablissement : accès riverains et desserte parcelles (Source : CD 50, mise à jour 2021)	120
Figure 68 – Scénario 2.1 du projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : CD50)	122
Figure 69 – Scénario 2.2 du projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : CD50)	123
Figure 70 : Échéancier prévisionnel du projet (source : délibération CD 50, 2018).....	124

Tableaux

Tableau 1 : Acteurs contactés.....	15
Tableau 2 – Retours des communes et intercommunalités sur l'usage de l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : entretiens et questionnaires)	20
Tableau 3 – Retours des entreprises sur l'usage de l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : entretiens et questionnaires)	21
Tableau 4 – Retours des communes et des intercommunalités sur les conditions de circulation sur l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : entretiens et questionnaires).....	21
Tableau 5 – Retour des entreprises les conditions de circulation (Source : entretiens et questionnaires)	22
Tableau 6 – Population et évolution de la population 2006 – 2016 (Source : RP INSEE)	29
Tableau 7 – Evolution 2011-2016 de la population par tranches d'âge (Source : RP INSEE)	33
Tableau 8 – Evolution 2011-2016 de l'indicateur de jeunesse.....	33
Tableau 9 – Catégories socio-professionnelles (INSEE RP 2016)	34
Tableau 10 - Types de résidences (principales / secondaires) (Source : RP INSEE)	35
Tableau 11 – Part de logements individuels / collectifs en 2011 et 2016 (Source : RP INSEE 2016) .	37
Tableau 12 - Evolution de l'emploi (Source : RP INSEE 2016).....	38
Tableau 13 - Evolution du Taux de chômage de 2007 à 2019 par zone d'emploi (Source INSEE Taux de chômage localisés, 2020).....	39
Tableau 14 – Principales entreprises du secteur privé du périmètre d'étude (source : bilan INSEE Manche, 2018).....	46
Tableau 15 – Nombre d'établissements scolaires (Source : journaldesfemmes.fr).....	50
Tableau 16 – Effectifs de population scolarisée (Source : entretiens avec les intercommunalités)	50
Tableau 17 - Etablissements hospitaliers du périmètre d'étude en 2014 (Source : Finess 2014).....	50
Tableau 18 –Offre d'hébergement touristique marchand en 2019, principales communes	56
Tableaux 19 – Migrations alternantes à l'intérieur du périmètre d'étude : Migrations domicile-travail (Source : MOBPRO 2016).....	62
Tableau 20 - Migrations alternantes à l'intérieur du périmètre d'étude : Migrations domicile-études (Source : MOBSCO 2016).....	62
Tableau 21 – Principales OD internes au périmètre rapproché (Source : MOBPRO + MOBSCO 2016)	62
Tableau 22 Temps et distance des trajets moyens vers les principales métropoles, de centre-ville à centre-ville à l'heure de Pointe du Soir(Source GoogleMaps)	66
Tableau 23 – Trafics modélisés en UVP en situation actuelle dans le sens le plus chargé sur l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020).....	69
Tableau 24 Taux d'occupation des véhicules en fonction du motif de déplacement (source enquête O/D par interviews, Département de la Manche)	71
Tableau 25 – Profils d'accidents par niveau de gravité.....	79
Tableau 26 Nombre et trajet et amplitude horaire de la desserte TER entre Saint-Lô et Coutances (Source : SNCF 2019).....	83
Tableau 27 Temps de parcours et fréquence moyenne de la desserte TER entre Saint-Lô et Coutances (Source : SNCF 2019).....	83
Tableau 28 – Fréquentation annuelle des gares ferroviaires de l'axe (Source : Opendata SNCF).....	84
Tableau 29 Nombre et trajet et amplitude horaire de la desserte TER entre Granville et Saint-Lô (Source Région Normandie, Offre 2019).....	85
Tableau 30 Fréquentation par car, temps de parcours et fréquence moyenne de la desserte TER entre Saint-Lô et Granville (Source Région Normandie, Offre 2019)	85
Tableau 31 Fréquentation des aires de Covoiturage	87
Tableau 32 – Evolution de la population 2013-2050 dans la Manche (Source : INSEE Omphale).....	94
Tableau 33 – Evolution de classes d'âge de population dans la Manche (Source : INSEE Omphale).....	94
Tableau 34 – Composantes de la croissance de la population de la Manche	94
Tableau 35 - Echéances des documents de planification des intercommunalités du périmètre d'étude (Etat fin 2019)	95
Tableau 36 – Détail des projets urbains dans le périmètre d'étude.....	99
Tableau 37 – Capacité horaire par sens sur l'axe Saint-Lô Coutances.....	104

Tableau 38 – Evolution entre les trafics UVP actuels et le scénario de référence 2030 en HPS dans le sens le plus chargé sur l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)..	105
Tableau 39 – Evolution de la capacité en option de référence	110
Tableau 40 – Evolution des trafics exprimés en UVP entre le scénario de référence 2030 et l'option de référence 2030 en HPS dans le sens le plus chargé sur l'axe Saint-Lô - Coutances.....	111
Tableau 41 – Caractéristiques principales de Coutances (du giratoire des Iles) à Saint-Lô (Source : délibération CD 50, 2018).....	121
Tableau 42 – Différences des points d'échange des scénarios de la section RN174 – giratoire des Iles (Source : CD 50).....	121

1 INTRODUCTION

1.1 Objet et contexte réglementaire de l'évaluation

Le code des transports, qui intègre la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, prévoit notamment que « les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération ». Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transports nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux, notamment de ceux résultant des atteintes à l'environnement. ». Il précise également que « les grands projets d'infrastructures [...] sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport. »

L'évaluation économique et sociale d'un grand projet d'infrastructure de transports est menée conformément aux articles L1511-2 et suivants et aux articles R1511-1 et suivants¹ du code des transports.

Au-delà de ces dispositions législatives et réglementaires, l'évaluation économique et sociale s'appuie en particulier sur l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports et la note technique de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports. Cette instruction présente le cadre général de l'évaluation des projets de transports de l'Etat, de ses établissements publics et de ses délégataires en application des dispositions du code des transports ci-dessus mentionnées. Elle annule et remplace l'instruction cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005.

¹ Le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la LOTI a été abrogé et intégré à la partie réglementaire du code des transports (et notamment articles R1511-1 et suivants) par décret n°2014-530 du 22 mai 2014.

Le présent document constitue l'évaluation économique et sociale du projet d'aménagement de l'axe routier allant de Saint-Lô à Coutances (RD 972, RD 971, RD 437 et RD 44).

Il vise à évaluer l'intérêt de la réalisation du projet pour la collectivité et à éclairer le public sur le choix d'aménagement soumis à enquête.

Il s'articule autour de trois grandes parties :

1) Une analyse dite stratégique qui comprend :

- Une présentation des aires d'études ;
- Une analyse territoriale présentant les dynamiques économiques et sociales qui influent sur la demande actuelle de déplacement ;
- Une analyse fonctionnelle, traitant de l'offre et de la demande de transports et de déplacements – situation actuelle ;
- La définition des perspectives d'évolution retenues ;
- Le scénario et l'option de référence (voir les définitions de ces concepts au § 4 Analyse stratégique : le scénario de référence et l'option de référence) ;
- Une synthèse de l'analyse stratégique, confirmant les objectifs du projet en lien avec les besoins actuels et futurs du territoire.

2) Une présentation du projet soumis à évaluation.

3) L'évaluation à proprement parler avec :

- L'analyse de la variante préférentielle : prévisions de trafics à la mise en service, analyse multidimensionnelle des effets (thématiques environnementales, sociales et économiques) et analyse de l'atteinte des objectifs ;
- La synthèse de l'évaluation.

1.2 Présentation du contexte du projet

L'axe Saint-Lô / Coutances est un axe structurant du département de la Manche, Saint-Lô en étant la préfecture, et Coutances la sous-préfecture. Il joue un rôle important dans le développement du territoire traversé.

D'une longueur d'environ 25 km en 2 voies sur l'essentiel du parcours (hors créneaux de dépassement), l'axe supporte un trafic compris entre 9 000 et 13 000 véhicules par jour. La croissance du trafic, forte dans les années 1990 s'est stabilisée à +1%/an.

Cet axe présente des enjeux de sécurité avec des carrefours à angle droit, et des conflits d'usage avec le dépassement dangereux des engins agricoles qui l'empruntent.

Plusieurs paramètres motivent la réalisation de la modernisation de l'axe :

- Sa propension à désenclaver le territoire de Coutances Mer et Bocage. C'est l'enjeu principal, très attendu par cette agglomération actuellement déconnectée du réseau rapide (RN 174 et A84). Cet enclavement est perçu comme un facteur réduisant l'attractivité démographique, économique et touristique du coutançais, territoire offrant cependant de nombreux atouts tant d'un point de vue économique que de cadre de vie.
- Pour proposer une sécurisation de cet axe emprunté par de nombreux véhicules ;
- À travers sa capacité à absorber les déplacements périurbains, notamment entre Marigny-Le-Lozon et Saint-Lô ;
- Accompagner la stratégie touristique en étoile de Saint-Lô, permettant de découvrir « un condensé de Normandie » ;
- La réalisation de l'axe comprend la réalisation de plusieurs tronçons de la future voie verte reliant Saint-Lô au littoral ;
- Cet itinéraire s'inscrit dans un itinéraire plus large de connexion entre Bayeux et la côte Ouest du département, de Geffosses à Granville

Le schéma suivant présente les aménagements prévus :

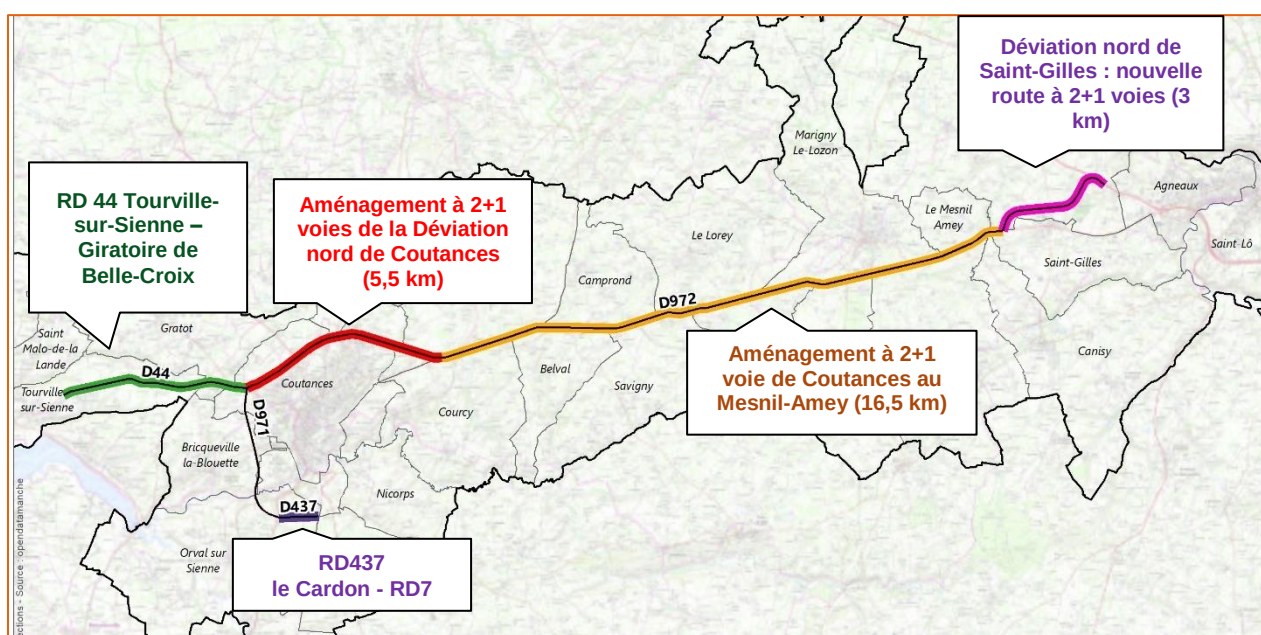


Figure 1 – Sections du projet

Le principe d'aménagement retenu est le suivant :

- Un élargissement sur place de la RD972, afin de limiter les surfaces prises sur l'agriculture et les milieux naturels
- Une configuration à 2+1 voies alternées à chaussées séparées, 110 km/h, pas de véhicules lents et les accès riverains sont supprimés
- Le bourg de Saint-Gilles sera dévié par une section neuve au Nord.
- Le secteur de Belval Gare – La Chapelle sera aménagé, mais non dévié

Le projet comprend également le recalibrage des RD437 et RD44, hors financement de la Région, mais toutefois complémentaires de l'aménagement principal.

La Région participe financièrement aux 96 M€ TTC du projet, à hauteur de 50 %.

Le protocole d'accord, signé à Coutances en juin 2018, a été validé en septembre 2018 par l'assemblée départementale.

Le projet est présenté en détail en partie 7 « Présentation du projet ».

En cas de non-réalisation du projet, il est prévu *a minima* de réaliser des aménagements ponctuels de sécurité (Cf. § Scénario de référence).

Le présent dossier constitue l'évaluation socio-économique du projet. L'objectif est de disposer d'une analyse des impacts économiques et sociaux de l'aménagement au regard des besoins fonctionnels de l'aire d'étude.

1.3 Sources documentaires

Consultation des acteurs

De nombreux acteurs du territoire ont été contactés :

- 2 intercommunalités
- 16 communes
- 10 entreprises
- 5 acteurs institutionnels

Plusieurs entretiens d'acteurs ont été réalisés. Il a été demandé aux acteurs de s'exprimer sur les enjeux socio-économiques du territoire ainsi que sur leurs attentes vis-à-vis du projet d'aménagement :

Organisme	Acteur(s)	Date
CA Saint-Lô Agglo	DGA Pole Aménagement du Territoire Innovation et Développement	04/11/2019
CC Coutances Mer et Bocage et ville de Coutances	CMB : Vice-président développement économique, directrice économie et ingénierie territoriale, Directeur de l'urbanisme Maire de Coutances	21/11/2019
Saint-Gilles	Maire	04/11/2019
Marigny-Le-Lozon	Maire	06/11/2019
CCI - Délégation Centre et Sud Manche	Manager	06/12/2019
Latitude Manche (Comité départemental du tourisme)	Directeur	31/10/2019

En outre, des questionnaires ont été envoyés à de nombreux acteurs du territoire afin de les interroger sur leurs projets et sur les enjeux que représentent pour eux l'axe Saint-Lô – Coutances.

Tableau 1 : Acteurs contactés

Organisme	Catégorie	Réponse
Belval	Commune	Oui
Cambernon	Commune	Oui
Cametours	Commune	Oui
Camprond	Commune	Oui
Canisy	Commune	Oui
Carantilly	Commune	Oui
Courcy	Commune	Oui
Le Lorey	Commune	Oui
Le Mesnil-Amey	Commune	Oui
Quibou	Commune	Oui
Savigny	Commune	Oui
Agneaux	Commune	Oui
Thèreval	Commune	Oui
CA (Chambre d'agriculture)	Institutionnel	Oui
DDTM	Institutionnel	Non
Réseau Bus Manéo	Institutionnel	Oui
Carrière le Fut	Entreprise	Oui
Elvia Printed Circuit Boards	Entreprises	Oui
LECOUFLE SAS	Entreprises	Non
Les huitres du père Gus	Entreprises	Oui
SAMP INDUSTRIE	Entreprises	Oui
SOCOPA viandes	Entreprises	Non
STEF Logistique Normandie	Entreprises	Oui

TECHNEAU	Entreprises	Non
Centre Hospitalier Mémorial France États-Unis de Saint-Lô	Hôpital	Oui
Hôpital de Coutances	Hôpital	Oui

Ressources bibliographiques

La réalisation du présent Dossier d'Évaluation Socio-Économique a donné lieu à la consultation et à l'exploitation de plusieurs sources bibliographiques, principalement :

- Présentation du projet Saint-Lô – Coutances, délibération du CD50, 2018
- Réunion d'information du projet Saint-Lô – Coutances, septembre 2019
- Etude de contexte agricole de l'aménagement routier entre Saint-Lô et Coutances, Sce, Octobre 2019
- Diagnostic Sraddet, 2020
- PADD du PLUI de Saint-Lô Agglo, 2019
- Schéma directeur cyclable de Saint-Lô, 2019
- Bilan du SCoT de Coutances Mer et Bocage, 2016
- INSEE Flash, juillet 2019
- Bilan INSEE Manche, 2018
- Memento édition 2019 Latitude Manche
- Etude trafic, CD 50, PMIC, 2020
- Etude accidentologie, Etude d'accidentologie, Covadis, CD 50, 2020

Exploitation de données

Elle a également donné lieu à l'exploitation de bases statistiques :

- Recensement INSEE 2016
- Migrations pendulaires, INSEE 2016
- Base Omphale INSEE 2016
- Base SIRENE 2016

Les études menées en parallèle

Ce dossier reprend ou synthétise les principaux enseignements de deux études menées en parallèle.

1 - L'étude trafic

Le modèle de trafic

La modélisation de trafic se base sur le modèle départemental macroscopique de trafic routier horaire du département de La Manche.

La mise au point du modèle en situation de référence a été l'objet de plusieurs étapes séquentielles de travail :

- Dans une première étape de travail, celui-ci a été adapté pour l'offre de voirie à l'Ouest de Saint-Lô.

- Dans une seconde étape, la demande de déplacements a été affinée pour correspondre au terrain communal principalement.
- Dans une troisième et dernière étape, le modèle a été calé en situation de référence 2019 pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS) sur la base de comptages et d'une enquête origines-destinations par interviews (réalisée au mois de mai 2019 sur la plage 15h-19h).

Le logiciel utilisé pour réaliser tous les travaux est DAVIS de FMPBSH-INRETS dans sa dernière version 5.5.

Dans le présent dossier, les principaux enseignements de l'étude trafic sont présentés au §. 4.4 (situation actuelle), au § 5.4 (option de référence) et au § 5.5.2 (option de référence).

Le profil des usagers, connu par l'enquête origines-destinations est présenté au §. 4.5.

2 - L'étude d'accidentologie

L'accidentologie sur l'axe Saint-Lô - Coutances a été étudiée dans le cadre d'une étude spécifique : Etude d'accidentologie axe RD44, RD971, RD972 et la RD 437, CD 50 - Covadis, 02/2020.

Les principales données ayant servi pour la présente étude d'accidentologie sont les suivantes : le fichier concerto fourni par l'ODSR listant les 43 accidents recensés entre 2009 et 2018 sur les RD 44, RD 437, RD 971 et RD 972 et les fiches circonstances des accidents.

La méthodologie d'analyse : les données ont été exploitées de manière statistique, avec :

- Détermination des principaux indicateurs sur la période de 10 ans, à savoir 2009-2018
- Calcul des mêmes indicateurs sur les 2 périodes quinquennales 2009-2013 et 2014-2018
- Comparaison des 2 périodes quinquennales pour mise en exergue d'éventuels changements ou tendances
- Croisement avec des indicateurs de référence pour mise en évidence des spécificités de l'axe par rapport au département de la Manche notamment

L'objectif de ces comparaisons successives est de mettre en évidence les particularités d'accidentologie de l'axe, afin que le Département de la Manche puisse en tenir compte dans son futur projet, mais aussi confirmer et conforter ses éventuelles actions passées ou en cours (notamment en termes de communication / sensibilisation).

La synthèse de ce document est reprise au chapitre 4.5.

PARTIE I

ANALYSE STRATEGIQUE

2 LE RESSENTI DES ACTEURS DU TERRITOIRE SUR LES USAGES ET LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS DE L'AXE SAINT-LO - COUTANCES

2.1 Retours sur les usages de l'infrastructure

Comme l'illustrent les tableaux ci-dessous, l'axe Saint-Lô - Coutances représente la colonne vertébrale du périmètre d'étude, étant donné l'importance actuelle du mode routier :

- Migrations alternantes domicile-travail et domicile-études (cf. §.4.1)
- Accès aux équipements et aux achats (cf. §. 3.8)
- Un usage important pour le transport de marchandises des entreprises (cf. § 3.7)

Tableau 2 – Retours des communes et intercommunalités sur l'usage de l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : entretiens et questionnaires)

	Usage de l'axe
Saint-Lô Agglo	• Des nombreux navetteurs circulent entre les deux territoires de Saint-Lô et Coutances. • Saint-Lô est un pôle d'enseignement et universitaire : 2000 étudiants à Saint-Lô, 50 formations d'enseignement supérieur.
Agneaux	• Parmi les axes routiers desservant la commune, la RD972 est l'axe le plus utilisé
Thèreval	• Aucun enjeu (non concerné)
Saint-Gilles	• L'aménagement du bourg est limité car la route est un itinéraire pour les convois exceptionnels (candélabre, aménagement des carrefours, largeur de voies par exemple).
Quibou	• Accès au village
Marigny Le Lozon	• Enjeux liés à la position de Marigny-le-Lozon par rapport à Saint-Lô et Coutances : les flux domicile-travail partent (ou viennent) dans les deux sens
Carantilly	• C'est l'axe principal utilisé par presque l'ensemble de la population
Le Lorey	• Le Lorey se situe au centre d'un axe privilégié par les couples demeurant sur la commune, dont l'un travaille à Coutances et l'autre à Saint-Lô ; de même que par des camionneurs pour livrer ou prendre la marchandise à la petite usine de fabrication existant sur la commune, et aussi par les habitants pour faire leurs courses à la ville en grandes surfaces ou autres et également pour les soins médicaux et hospitaliers
Cametours	• Ne se prononce pas
Courcy	• La population courcyaie utilise régulièrement l'axe St-Lô Coutances pour des obligations professionnelles principalement
Belval	• Il s'agit du principal accès à la Commune de Belval et représente un atout pour les commerces de Belval-Gare
Coutances Mer et Bocage et Coutances	• Coutances est éloignée du réseau routier national structurant, ce qui isole et enclave ce territoire malgré une bonne attractivité • Un besoin d'accès aux équipements de Saint-Lô. Exemple : la maternité de Coutances ayant été transférée à Saint-Lô

Tableau 3 – Retours des entreprises sur l'usage de l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : entretiens et questionnaires)

	Usage de l'axe
Stef logistique (Saint-Lô)	Non concerné (ne possède pas de camion)
SAMP industrie (Coutances)	Transport de marchandises en réception et expédition.
Carrière Le Fût (Cametours)	Le flux de véhicules (camions-tracteurs agricoles - particulier avec remorques) entrant et sortant de la carrière est d'environ 22 000 véhicules par an, une moitié se dirige vers Saint-Lô et l'autre vers Coutances
Elvia (Coutances)	Entre 50 et 60 salariés du site ELVIA Coutances utilisent l'axe routier Saint Lô Coutances chaque jour. L'enclavement de Coutances pose un vrai problème d'attractivité tant au niveau des salariés qu'au niveau du développement commercial.
Les huîtres du Père Gus (Blainville)	Tournée de livraison réalisée par leurs soins depuis Agon-Coutainville 2 fois par semaine (Jeudi et Samedi) vers Caen et Honfleur

2.2 Retours sur les conditions de circulation de l'infrastructure

Les 2 tableaux suivants présentent le ressenti des acteurs. Celui-ci fait état :

- La principale observation se situe au niveau du déficit de sécurité de l'axe (vitesses trop élevées, nombreuses intersections et nombreux accès riverains directs). Elle concerne tous les acteurs ;
- Les enjeux de densité des trafics / les taux de poids lourds sont secondaires et ne concernent pas tous les acteurs ;
- Pour Saint-Lô Agglo, la qualité et la localisation des aires de covoiturage est insuffisante.

Tableau 4 – Retours des communes et des intercommunalités sur les conditions de circulation sur l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : entretiens et questionnaires)

	Retour sur les conditions de circulation
Saint-Lô Agglo	- Un axe peu sécuritaire et de nombreux conflits d'usage avec les engins agricoles (sécurité et incertitude sur le temps de parcours). - La qualité et la localisation des aires de covoiturage actuelles est faible
Saint-Gilles	- La route n'est pas ressentie comme excessivement circulée par les poids-lourds. - Les problèmes de circulation à Saint-Gilles sont concentrés aux heures de pointe du matin et du soir. - La route est assez accidentogène avec plus d'accidents que la moyenne. Un accident mortel a eu lieu au mois d'août 2019
Marigny Le Lozon	- Une route accidentogène - Trop de camions et vitesses trop élevées

	Retour sur les conditions de circulation
Carantilly	Plusieurs points noirs : le Haras de la Choinetière, Villages La Folle Pensée et La Mauvaisinière, L'entreprise Lecardonnel, l'accès aux hameaux de la Fosse (Cametours) et du Boscq

Tableau 5 – Retour des entreprises les conditions de circulation (Source : entretiens et questionnaires)

	Retour sur les conditions de circulation
SAMP industrie (Coutances)	Route dangereuse notamment l'hiver. Suppression des voies de dépassement avec limitation de vitesse
Carrière Le Fût (Cametours)	Ne garantit pas une sécurité à tous les usagers sortant de la carrière car il manque une facilité d'accès
Elvia (Coutances)	Médiocre et dangereux
Les huîtres du Père Gus (Blainville)	Beaucoup de circulation, trafic dense

2.3 L'essentiel à retenir

L'axe Saint-Lô - Coutances est massivement utilisé au quotidien par la population et les entreprises du périmètre d'étude.

Il existe un consensus des communes et des entreprises vis-à-vis du déficit de sécurité de l'axe Saint-Lô - Coutances.

3 ANALYSE STRATEGIQUE : LES DYNAMIQUES ECONOMIQUES QUI INFLUENT SUR LA DEMANDE DEPLACEMENTS

3.1 Présentation du périmètre d'étude

L'aire d'étude de la présente étude correspond au territoire adapté pour appréhender la majorité des enjeux socio-économiques et de déplacements en lien avec le projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô - Coutances.

1 - Le périmètre d'étude

Ce périmètre couvre les communes représentant la très grande majorité des origines ou des destinations des déplacements de l'axe Saint-Lô - Coutances.

Ce territoire est constitué des 26 communes du Centre-Manche directement desservies par l'axe jusqu'au littoral. Il présente les grandes caractéristiques suivantes

- 52 000 habitants et 33 000 emplois ;
- Une polarisation par la commune de Saint-Lô, chef-lieu de la Manche à l'est et de Coutances à l'ouest ;
- La présence de plusieurs communes périurbaines dans la couronne de Saint-Lô (ex : Agneaux et Marigny-Le-Lozon) et de stations balnéaires littorales (Agon-Coutainville et Blainville-sur-Mer) ;
- Au-delà, un territoire avant tout rural.

2 - Territoires de référence

Les dynamiques de ces territoires de référence permettent d'appréhender les déterminants de la demande de déplacements externes à l'aire urbaine (transit, marchandises ou tourisme).

Le périmètre d'étude sera comparé avec les territoires suivants :

- Les intercommunalités dans lesquelles le périmètre d'étude s'inscrit :
 - Saint-Lô Agglo ;
 - Coutances Mer et Bocage ;
- Le département de la Manche,
- La région Normandie ;
- La France métropolitaine.

Les statistiques présentées sont à périmètre constant. A titre d'illustration, bien Saint-Lô Agglo existe sous sa forme actuelle depuis le 1^{er} janvier 2017, les données statistiques couvrent bien ce périmètre de 61 communes pour les millésimes statistiques présentés (1999, 2011, 2016, etc.).

Le découpage retenu permet d'appréhender l'essentiel des déterminants de la demande de déplacements.

3.2 Situation du périmètre d'étude à l'échelle régionale

La Figure 3 présente le zonage actuel des aires urbaines de la Région :

- Les fonctions métropolitaines se concentrent dans le « tripôle Caen-Rouen-Le Havre » et plus généralement dans la vallée de la Seine qui concentre aujourd'hui de nombreuses dynamiques économiques. Rouen est la seule « Métropole » de la Normandie, au sens de la loi.
- Le périmètre d'étude se situe dans le secteur du « Centre-Manche ». A l'écart des espaces métropolitains régionaux, Saint-Lô, le chef-lieu départemental et Coutances font partie des villes 23 moyennes de la Région.

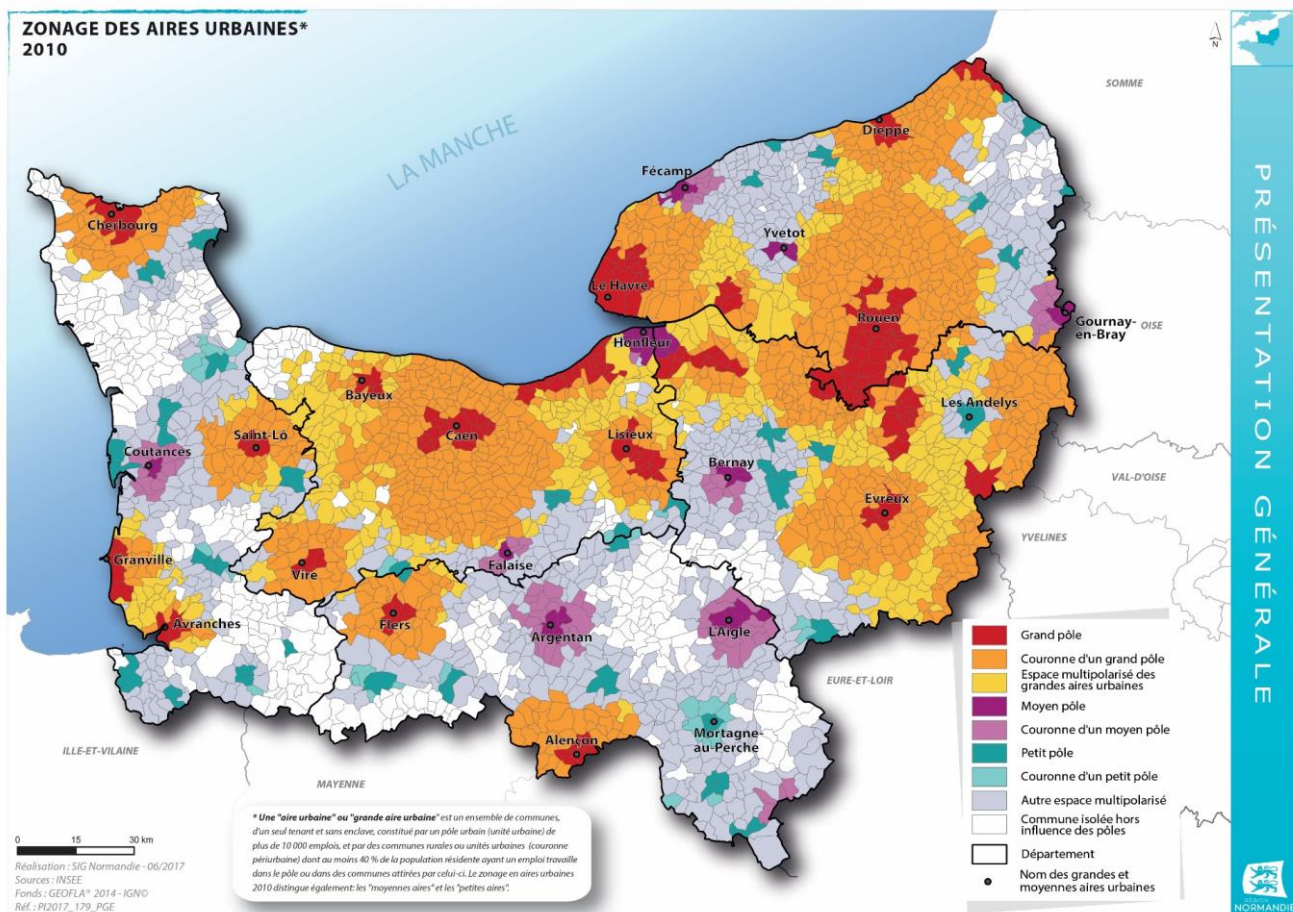


Figure 3 – Zonage des aires urbaines (Source : SRADDET)

3.3 Un territoire majoritairement rural

Le périmètre d'étude se caractérise par :

- La forte présence des terres agricoles :
 - D'après l'étude de contexte agricole menée dans le cadre de l'élargissement de l'axe Saint-Lô – Coutances, en 2018, le territoire est très majoritairement composé de surfaces agricoles (92%) et naturelles (8%).
 - Toutefois, entre 1990 et 2012, les surfaces artificialisées ont progressé de 49% au détriment des surfaces agricole (-2%). Cela reflète l'impact de la pression foncière urbaine.

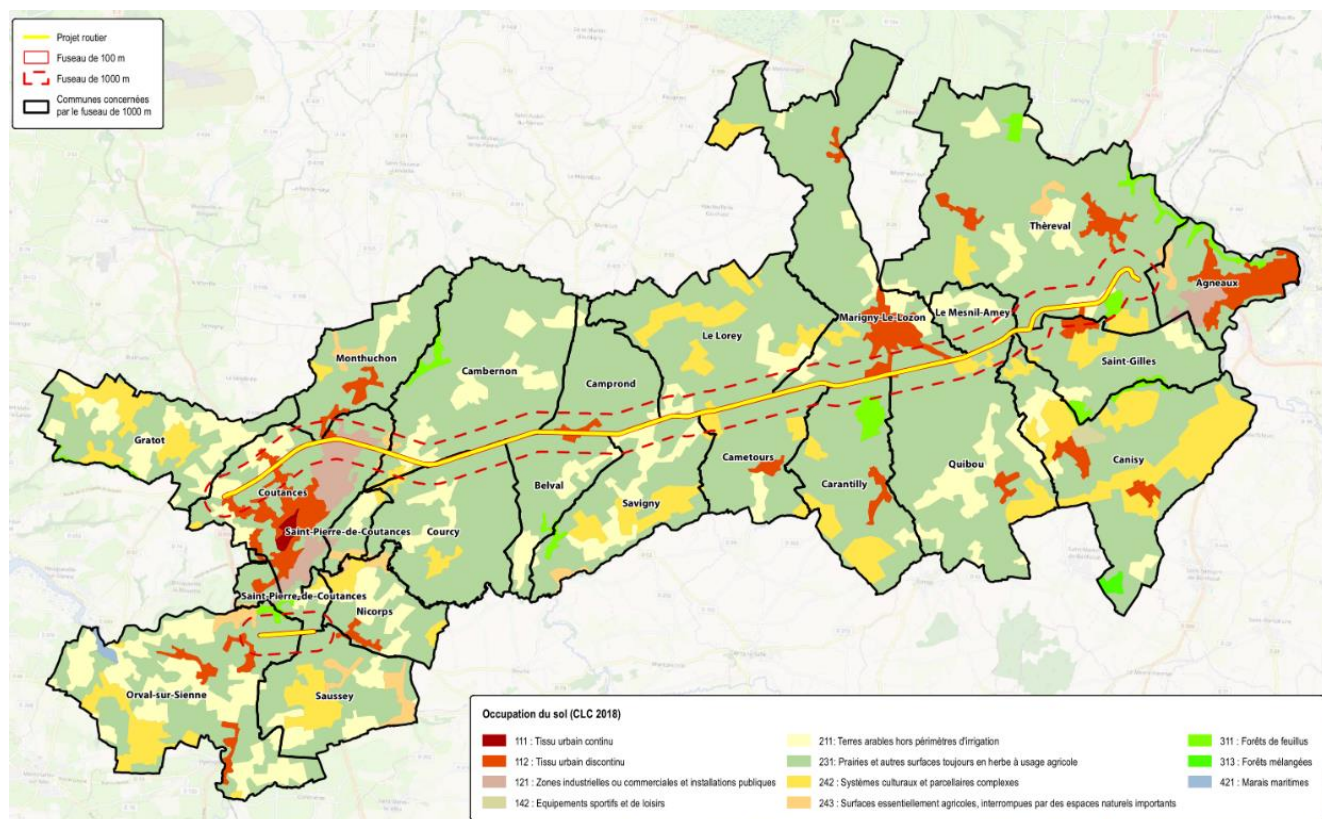


Figure 4 – Occupation des sols en 2018 (Source : analyse CLC 2018 dans l'étude de contexte agricole)

- Les plages de sable de la Côte des Havres du Centre-Manche. Ce patrimoine naturel contribue à l'attractivité résidentielle et touristique du territoire. Dans le périmètre d'étude on recense les plages de Blainville-sur-Mer et d'Agon-Coutainville.

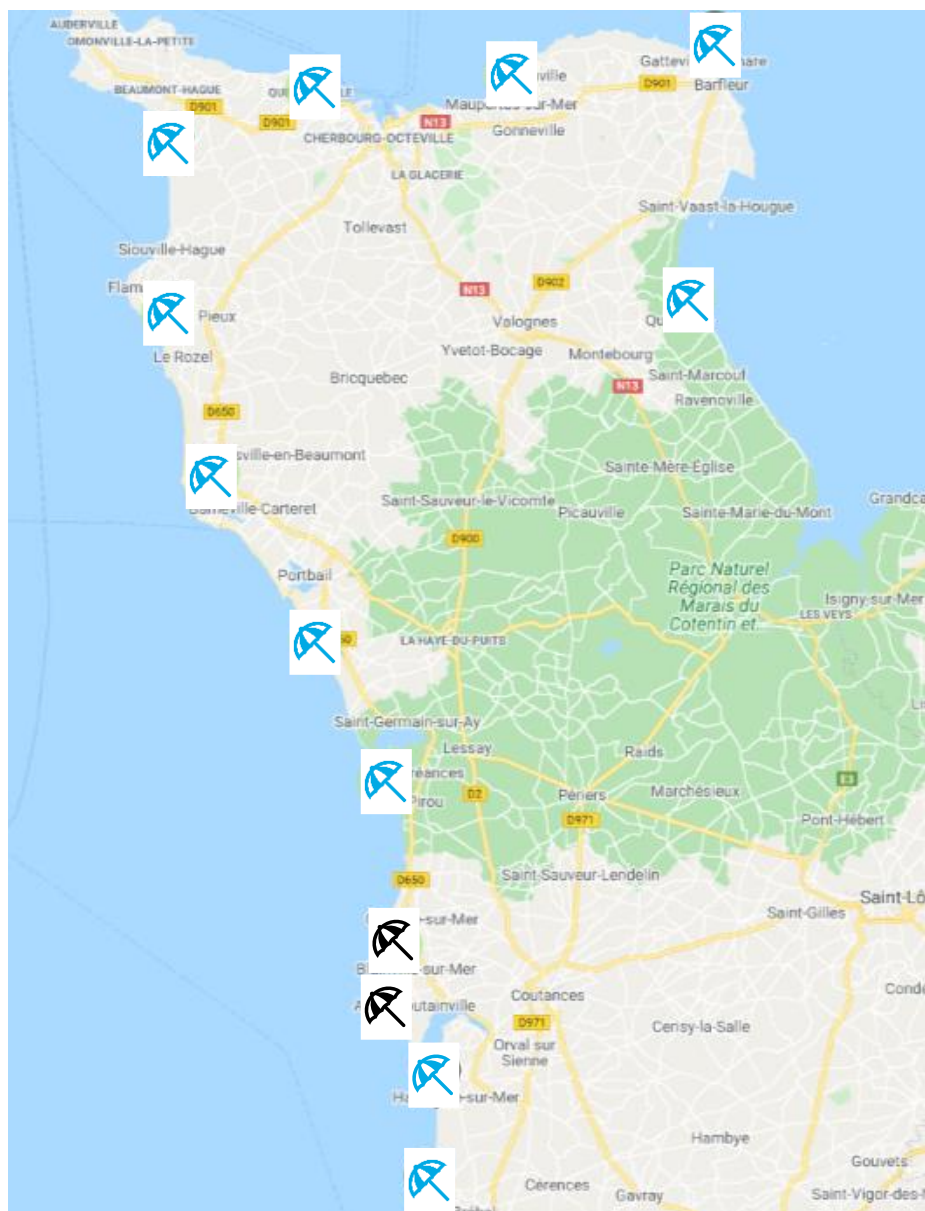


Figure 5 – Les plages de la manche (Source : LatitudeManche)



Figure 6 – La Côte des Havres à Agon-Coutainville (Source : manchetourisme)

3.4 Une démographie stable mais vieillissante

Panorama général de l'évolution démographique :

- Le périmètre d'étude englobe 27 communes (52 000 hab. en 2016) comprises dans la Communauté d'Agglomération de Saint-Lô (75 956 habitants) et la Communauté de Communes de Coutances (48 158 habitants).
- Le territoire est polarisé par Saint-Lô et Coutances. La commune de Saint-Lô est la plus peuplée (18 961 habitants) et la plus dense (818 hab./km²). Coutances compte 8 624 habitants et une densité de 689 hab./km². Ces deux communes accueillent à elles seules 53% des 52 000 habitants du périmètre d'étude.
- Le territoire est composé également de plusieurs communes périurbaines. Les principales sont Agneaux et Marigny-Le-Lozon dans la couronne de Saint-Lô ainsi que Agon-Coutainville et Blainville-sur-Mer, stations balnéaires dans le littoral coutançais.
- Le nombre d'habitants est resté relativement stable entre 2006 et 2011 (+0,0% / an) puis a connu une légère baisse entre 2011 et 2016 (-0,2% / an). Cette dynamique est légèrement plus défavorable que celle du département de la Manche, elle-même en retrait par rapport à la Normandie et la France Métropolitaine.
- La baisse de la population du périmètre d'étude est essentiellement tirée par la forte baisse de population de la ville de Coutances (-1,5% /an de 2011 à 2016). La croissance de la population hors ville de Saint-Lô et hors ville de Coutances est restée nulle sur cette période.
- La Figure 9 montre que de nombreuses communes rurales se péri urbanisent : le nord et l'ouest de Saint-Lô, Marigny-Le-Lozon, la plupart des communes du coutançais ainsi que la bande littorale en direction de Granville. D'après la CA de Saint-Lô-Agglo², l'artificialisation des sols serait en voie de ralentissement : 50 ha sont urbanisés tous les ans ces dernières années, ce qui serait 2 fois moins rapide qu'il y a 10 ans.

Composantes de l'évolution de la population :

- La forte diminution de la population de Coutances sur la dernière période intercensitaire (1,5% de 2006 à 2011) s'explique par un cumul du déficit migratoire et naturel (-1,1%/an et -0,4%/an respectivement). Autrement dit, sur cette commune, il y a beaucoup plus de départs que d'arrivées ainsi que plus de décès que de naissances.
- La situation est moins difficile à Saint-Lô. Le déficit du solde naturel (-0,06%) est compensé par un excédent migratoire (+0,015%/an) ce qui explique le maintien de la population sur la dernière période (+0,09 %/an).

² Source : entretien avec Saint-Lô Agglo, 11/2019

Tableau 6 – Population et évolution de la population 2006 – 2016 (Source : RP INSEE)

Population :

Périmètre	Pop 2006	Pop 2011	Pop 2016	Superficie (km2)	Densité 2016 (hab./km2)
Saint-Lô	19 643	18 874	18 961	23	818
Coutances	9 518	9 311	8 624	13	689
Reste du périmètre	23 452	24 413	24 434	265	92
Périmètre d'étude	52 613	52 598	52 019	301	173
CA Saint-Lô Agglo	73 264	75 085	75 956	820	93
CC Coutances Mer et Bocage	46 924	48 428	48 158	643	75
Manche	493 087	500 084	498 362	5 951	84
Normandie	3 267 848	3 315 077	3 335 929	29 907	112
France métropolitaine	61 399 733	63 070 344	64 468 792	543 940	119

Evolution de la population :

Périmètre	TVAM 2006-2011	TVAM population 2011-2016		
		Total	Solde naturel	Solde migratoire
Saint-Lô	-0,8%	+0,09%	-0,06%	+0,15%
Coutances	-0,4%	-1,5%	-0,4%	-1,1%
Reste du périmètre	+0,8%	+0,0%	-0,0%	+0,0%
Périmètre d'étude	-0,0%	-0,2%	-0,1%	-0,1%
CA Saint-Lô Agglo	+0,5%	+0,2%	+0,2%	+0,1%
CC Coutances Mer et Bocage	+0,6%	-0,1%	-0,2%	+0,1%
Manche	+0,3%	-0,1%	-0,1%	-0,0%
Normandie	+0,3%	+0,1%	+0,2%	-0,1%
France métropolitaine	+0,5%	+0,4%	+0,4%	+0,1%

TVAM : taux de variation annuel moyen

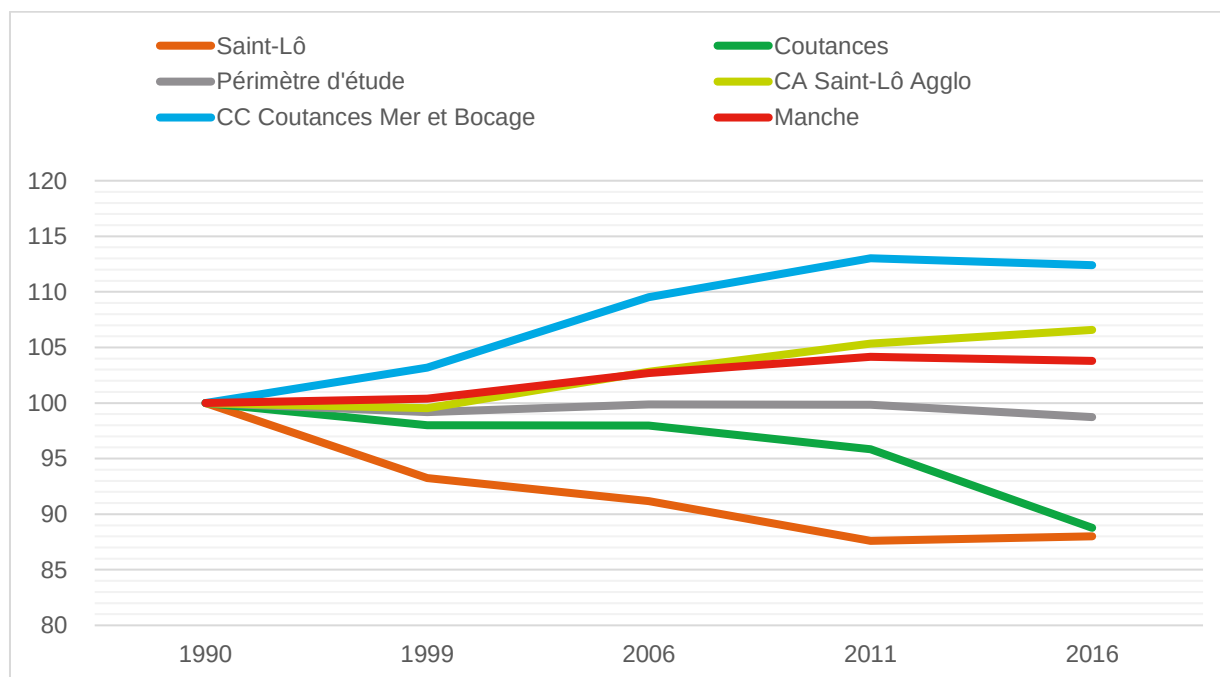


Figure 7 – Evolution de la population – indice base 100 1990 (Source : RP INSEE)

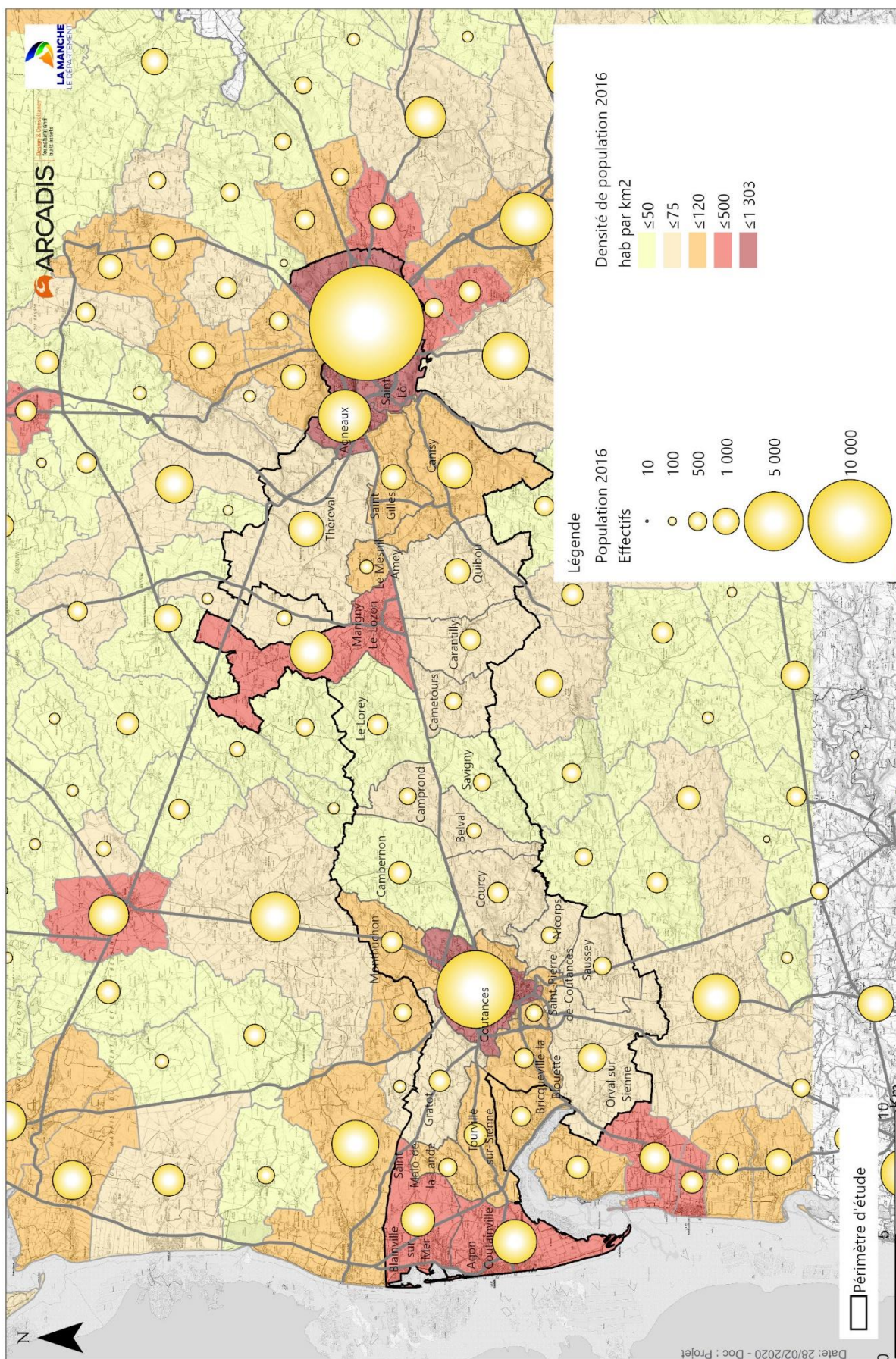


Figure 8 – Nombre et densité de population 2016 (Source : RP INSEE 2016)

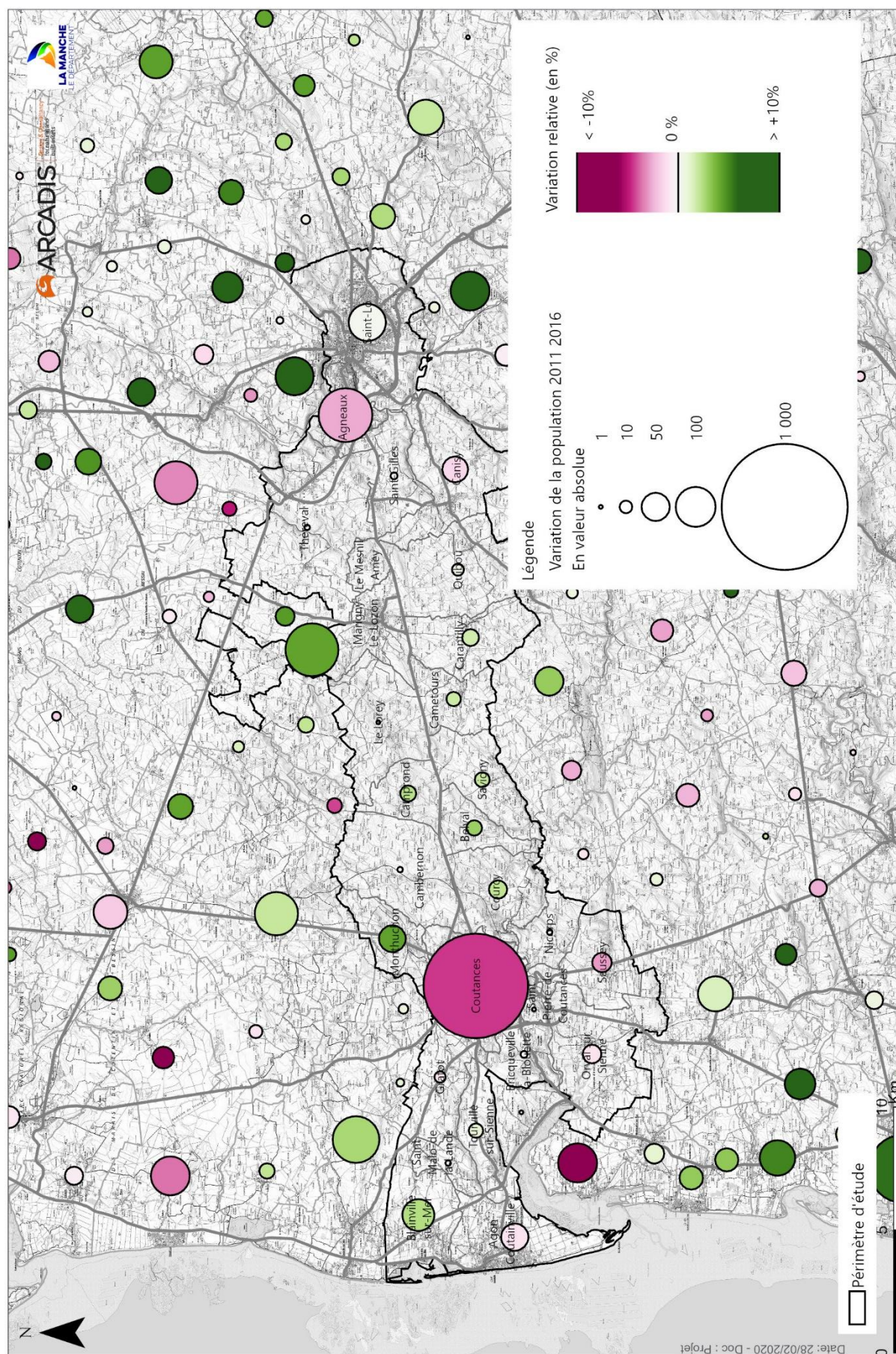


Figure 9 – Evolution de la population sur la période 2011-2016 (Source : RP INSEE)

Zoom sur le vieillissement de la population

Les graphiques et tableaux suivants quantifient le phénomène de vieillissement important de la démographie du périmètre d'étude :

- La Figure 10 montre qu'à toutes les échelles, les tranches les plus âgées (plus de 60 ans) augmentent fortement alors que toutes les autres diminuent. Ce vieillissement est plus important à l'échelle du périmètre qu'à l'échelle de la Manche et de la Région. Ainsi, les plus de 60 ans représentent 31% des habitants du périmètre d'étude, soit 4 points de pourcentage de plus qu'en 2011. Cette hausse n'est que de 2 points pour la Manche et la Normandie.
- Le Tableau 7 montre qu'à toutes les échelles, les < 60 ans diminuent (départ de jeunes à l'extérieur) et les plus de 60 ans augmentent (vieillesse naturelle et arrivée de seniors).
 - A l'échelle du périmètre d'étude, l'augmentation des plus de 60 ans ne compense pas la diminution des plus jeunes ce qui aboutit à un bilan de -1 116 habitants entre 2006 et 2011.
 - La croissance de la population de Saint-Lô (+34 hab.) et Saint-Lô Agglo (+455 hab.) est en « trompe l'œil » car elle est le fait de classes d'âges âgées (plus de 60 ans) mais pas de classes d'âges plus jeunes ;
- Le Tableau 8 présente un indicateur « indicateur de jeunesse » correspondant au rapport entre les moins de 15 ans et la population âgée de 60 ans et plus. Il est constaté une dégradation très forte de cet indice à toutes les échelles et particulièrement à Coutances.

La Figure 11 cartographie la distribution des âges dans les communes du territoire et la Figure 12 cartographie le taux d'actif dans les communes. Ces deux indicateurs restituent les problématiques de vieillissement de population sur la côte.

La situation démographique est fragile, notamment dans les pôles urbains alors que les communes rurales connaissent une croissance périurbaine.

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'âge des actifs auquel se cumule l'arrivée de seniors.

L'enjeu de vieillissement ressort des entretiens réalisés avec les deux intercommunalités.

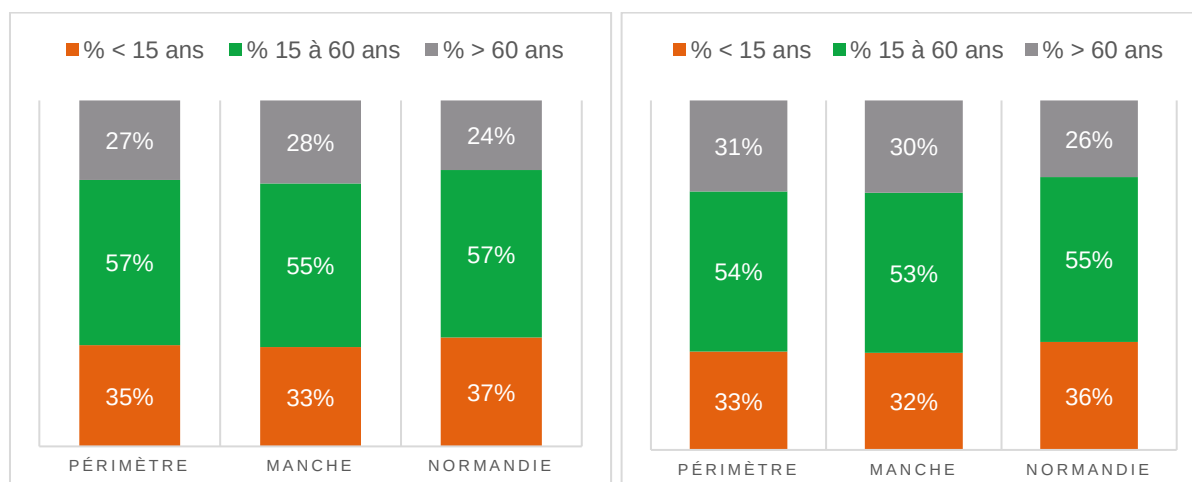


Figure 10 – Tranches d'âge en 2011 et en 2016 (Source : RP INSEE 2016)

Tableau 7 – Evolution 2011-2016 de la population par tranches d'âge (Source : RP INSEE)

	Evolution 2011-2016	totale	Dont moins de 60 ans	Dont plus de 60 ans
Saint-Lô		+34	-422	+455
Coutances		-993	-1 223	+229
Reste du périmètre		-156	-1 173	+1 017
Périmètre d'étude		-1 116	-2 818	+1 701
CA Saint-Lô Agglo		+463	-1 581	+2 044
CC Coutances Mer et Bocage		-678	-2 265	+1 588
Manche		-4 816	-17 629	+12 813

Tableau 8 – Evolution 2011-2016 de l'indicateur de jeunesse

Indicateur de jeunesse	2011	IJ 2016	Evolution
Saint-Lô	138	125	-13
Coutances	145	114	-31
Reste du périmètre	114	95	-19
Périmètre d'étude	127	108	-19
CA Saint-Lô Agglo	137	122	-15
CC Coutances Mer et Bocage	109	92	-17
Manche	119	105	-14
Normandie	156	141	-16

Indicateur de jeunesse utilisé dans le présent tableau : rapport entre les moins de 15 ans et la population âgée de 60 ans et plus

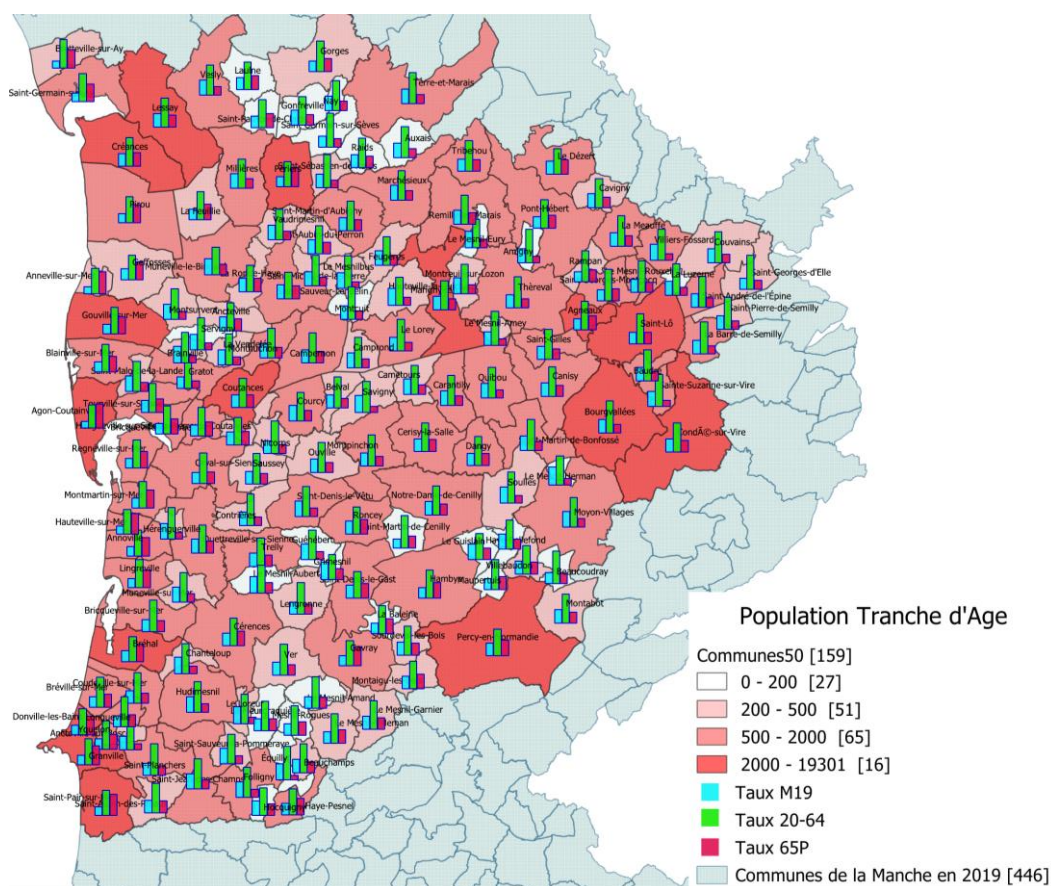


Figure 11 – Tranches d'âge de la population (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)

Catégories socio-professionnelles (CSP)

Le tableau suivant présente les catégories socio-professionnelles en 2016 :

- Le profil socio-économique du périmètre d'étude est composé en 2016 de 2% d'agriculteurs, 6% de chefs d'entreprise, 12% de cadres, 26% de professions intermédiaires, 31% d'employés et 24% d'ouvriers. Les autres territoires
- On observe des ordres de grandeurs relativement comparables aux autres échelles figurant au tableau suivant.

Tableau 9 – Catégories socio-professionnelles (INSEE RP 2016)

	Agriculteurs	Chefs d'entreprises	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Saint-Lô	0%	4%	12%	26%	34%	24%
Coutances	0%	5%	12%	22%	32%	29%
Reste du périmètre	3%	8%	11%	27%	28%	23%
Périmètre d'étude	2%	6%	12%	26%	31%	24%
CA Saint-Lô Agglo	2%	6%	9%	25%	30%	28%
CC Coutances Mer et Bocage	5%	7%	9%	22%	29%	28%
Manche	4%	6%	9%	24%	29%	28%
Normandie	2%	6%	13%	25%	28%	27%

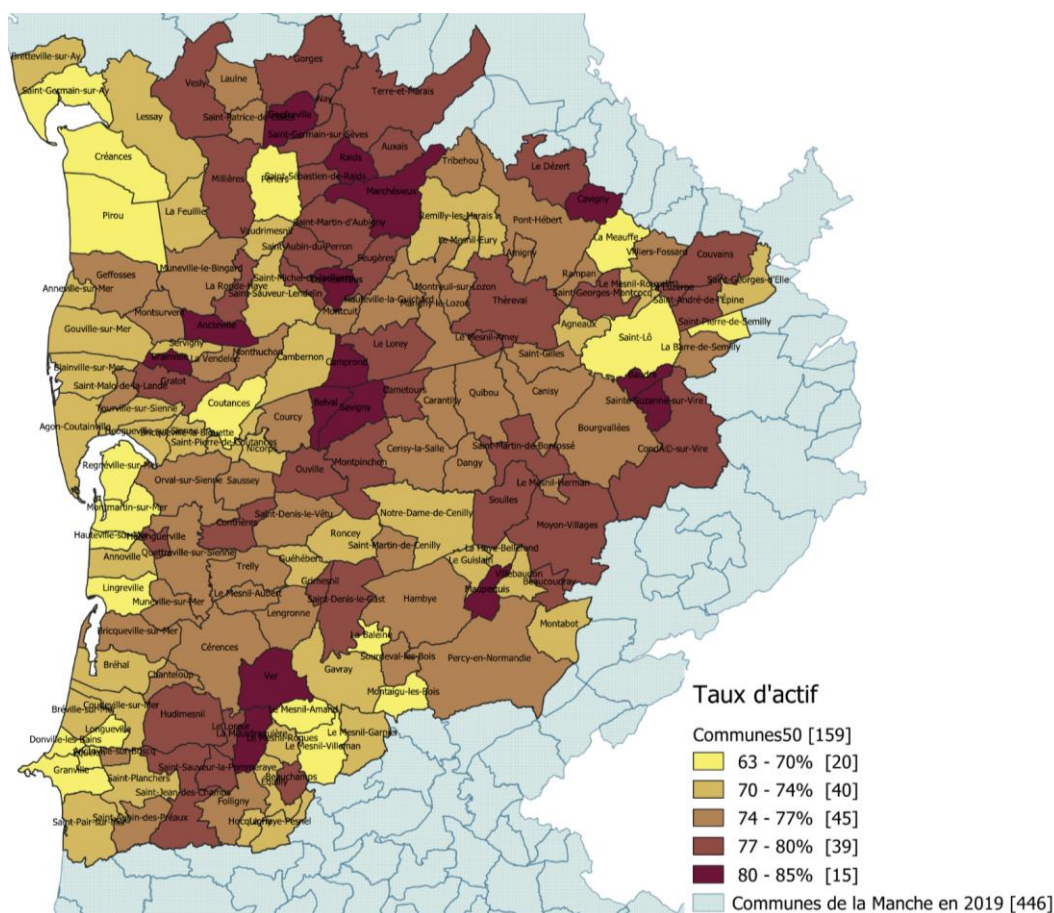


Figure 12 – Taux d'actifs sur la population totale (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)

3.5 Une urbanisation contrastée entre le littoral et l'arrière-pays

Deux ensembles se distinguent au sein du périmètre d'étude (voir Figure 13 et

Tableau 10) :

- Les pôles urbains de Saint-Lô et de Coutances qui se distinguent par un nombre important de résidences, essentiellement de type résidences principales mais avec également une forte vacance. Ceci qui peut révéler un besoin de réhabilitation de l'habitat.
- Un chapelet de communes littorales à l'ouest du périmètre, qui se distinguent également par un nombre très important de résidences, dont une part importante de résidences secondaires. Les résidences secondaires représentent 18% des logements à l'échelle de la CC de Coutances Mer et Bocage, 54% dans la commune d'Agon-Coutainville et 43% à Blainville-sur-Mer. Cela s'explique par l'attractivité du littoral du Centre-Manche.
- Des espaces ruraux et périurbains intermédiaires le long de l'axe Saint-Lô – Coutances. Ils présentent un nombre de résidences beaucoup plus faible. L'habitat individuel y est logiquement prédominant.

L'importance de l'urbanisation littorale engendre nécessairement une demande de déplacements sur l'axe Saint-Lô – Coutances quotidienne (pour les résidents périurbains travaillant à Coutances voire Saint-Lô) et de vacances (pour les résidences secondaires).

Tableau 10 - Types de résidences (principales / secondaires) (Source : RP INSEE)

Périmètre	Logements en 2016	Résidences principales en 2016	Résidences secondaires et logements occasionnels en 2016	Logements vacants en 2016
Saint-Lô	11 334	90%	1%	8%
Coutances	4 786	85%	2%	13%
Reste du périmètre	14 269	76%	18%	6%
Périmètre d'étude	30 389	83%	9%	8%
CA Saint-Lô Agglo	38 944	88%	3%	8%
CC Coutances Mer et Bocage	32 203	68%	24%	8%
Manche	295 248	77%	15%	9%
Normandie	1 799 317	82%	10%	8%
France métropolitaine	34 645 734	82%	10%	8%

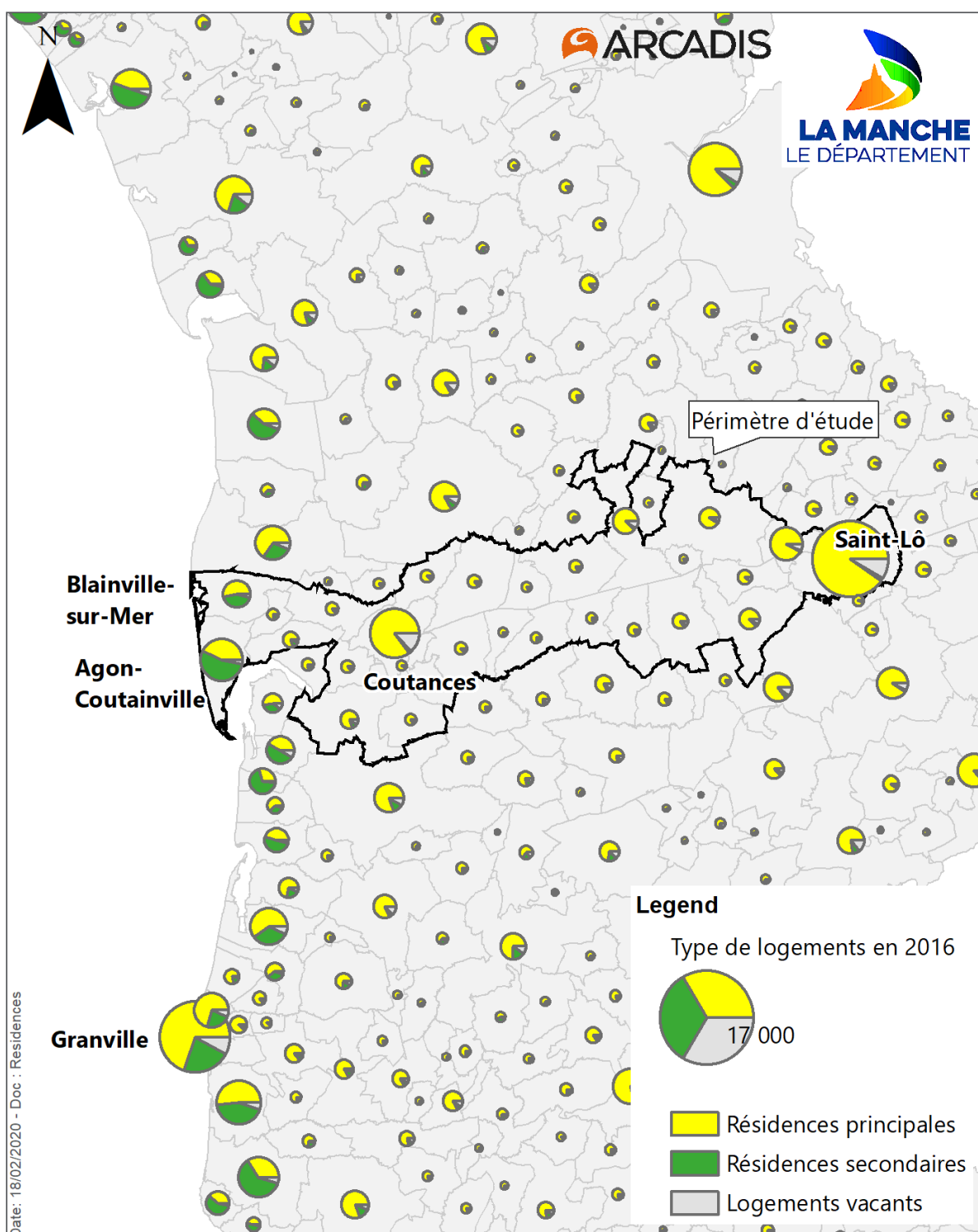


Figure 13 - Types de résidences (principales / secondaires) dans le département de la Manche
(Source : RP INSEE)

Nature des logements (individuels / collectifs)

Le tableau suivant montre la nature des logements (individuel / collectif) :

- Les secteurs urbains ont une part de logements collectifs significative : environ 60% à Saint-Lô et 50% à Coutances. Une très légère croissance du taux d'habitat collectif s'observe depuis 2011 (+1 point de % respectivement).
- En dehors de ces deux pôles, le taux d'habitat individuel est logiquement prépondérant étant donné la nature rurale ou périurbaine. L'habitat individuel représente 93% des logements des communes du périmètre d'étude hors Saint-Lô et Coutances.
- L'habitat individuel prédomine logiquement dans les territoires de référence (intercommunalités, département, région), ce qui reflète l'importance des secteurs non-urbains.

Tableau 11 – Part de logements individuels / collectifs en 2011 et 2016 (Source : RP INSEE 2016)

	2011			2016		
	Total	Dont individuel	Dont collectif	Total	Dont individuel	Dont collectif
Saint-Lô	10 999	41%	59%	11 334	42%	58%
Coutances	4 678	50%	50%	4 786	49%	51%
Reste du périmètre	14 024	93%	7%	14 515	93%	7%
Périmètre d'étude	29 701	67%	33%	30 635	67%	33%
CA Saint-Lô Agglo	37 361	78%	22%	38 944	79%	21%
CC Coutances Mer et Bocage	30 949	89%	11%	32 203	89%	11%
Manche	284 157	81%	19%	295 248	81%	19%
Normandie	1 715 671	67%	33%	1 799 317	67%	33%

3.6 Une paradoxale diminution du nombre d'emplois malgré une situation de quasi-plein-emploi

La Figure 15 montre la distribution des emplois dans le périmètre (2016) :

- Une concentration de l'emploi dans et autour de Saint-Lô (ex : Agneaux et Condé-sur-Vire), Coutances et la frange littorale.
- En 2016, Saint-Lô représente à elle seule 52 % des emplois du périmètre d'étude (soit 17 087 emplois, voir Tableau 12).
- Coutances, accueille 26,8 % des emplois du périmètre, (soit 8 848 emplois).

Le Tableau 12 et la Figure 16 montrent qu'au sein du périmètre d'étude, le nombre d'emplois diminue :

- La diminution est de -0,3% / an entre 2011 et 2016. Cette diminution concorde avec la tendance départementale et régionale (-0,2 % et -0,4% respectivement). La Figure 14 indique qu'un point de rupture a eu lieu entre 2006 et 2011 (effet post-crise de 2008).
- Le secteur le plus touché est celui de la CC Coutances Mer et Bocage (-0,8%, contre -0,1% pour la CA Saint-Lô Agglo). Cette diminution touche presque toutes les communes de cette intercommunalité, y compris les communes littorales et particulièrement la commune de Coutances (-450 emplois sur 5 ans soit -1%/an).

- Le nombre d'emplois évolue de manière plus contrastée dans l'agglomération de Saint-Lô : diminution légère dans la ville de Saint-Lô (-0,2% / an de 2011 à 2016), hausse forte de l'emploi dans certaines communes périphériques (ex : Agneaux avec +1,2%/an) et forte diminution dans d'autres communes (notamment Quibou et Canisy avec -2,1%/an et -4,7%/an respectivement).

Le taux de chômage du périmètre d'étude est particulièrement bas. Au 3^{ème} trimestre 2019, il était de 5,6% dans la zone d'emploi³ de Saint-Lô et de 6,6% dans celle de Coutances. Il est en diminution depuis 2016 (ce taux était de 8,3% et 7,2% respectivement fin 2016) et il se rapproche de celui d'avant la crise de 2008.

Ce taux est comparable à celui du département de la Manche et est sensiblement inférieur à la moyenne normande (8,4 %).

Ainsi, la diminution du nombre d'emplois n'a pas pour cause un manque de dynamisme de l'activité ou une inadaptation de la main d'œuvre à l'appareil productif. Elle pourrait être la conséquence des faiblesses démographiques du territoire (diminution de la population, départ des actifs et vieillissement).

Le territoire connaît ainsi une forte pénurie de main d'œuvre dans de nombreux secteurs d'activités⁴. Ce diagnostic constitue une menace pour l'avenir du territoire.

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 connaît 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 et d'attractivité des actifs pour assurer la poursuite du développement du territoire.

Tableau 12 - Evolution de l'emploi (Source : RP INSEE 2016)

Périmètre	Emplois 2007	Emplois 2011	Emplois 2016	Superficie km2	Densité d'emplois en 2016	TVAM 2007-2011	TVAM 2011-2016
Saint-Lô	17 725	17 283	17 087	23	737	-0,6%	-0,2%
Coutances	9 299	9 300	8 848	13	707	+0,0%	-1,0%
Reste du périmètre	6 505	6 949	7 040	265	27	+1,7%	+0,3%
Périmètre d'étude	33 529	33 533	32 975	301	110	+0,0%	-0,3%
CA Saint-Lô Agglo	33 005	33 072	32 846	820	40	+0,1%	-0,1%
CC Coutances Mer et Bocage	17 373	17 365	16 704	643	26	-0,0%	-0,8%
Manche	195 888	196 864	194 553	5 951	33	+0,1%	-0,2%
Normandie	1 302 415	1 299 470	1 273 113	29 907	43	-0,1%	-0,4%
France métropolitaine	25 457 014	25 753 053	25 757 247	543 940	47	+0,3%	+0,0%

³ D'après l'INSEE : « Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts ».

⁴ Source : entretien avec Coutances Mer et Bocage et la ville de Coutances, 11/2019

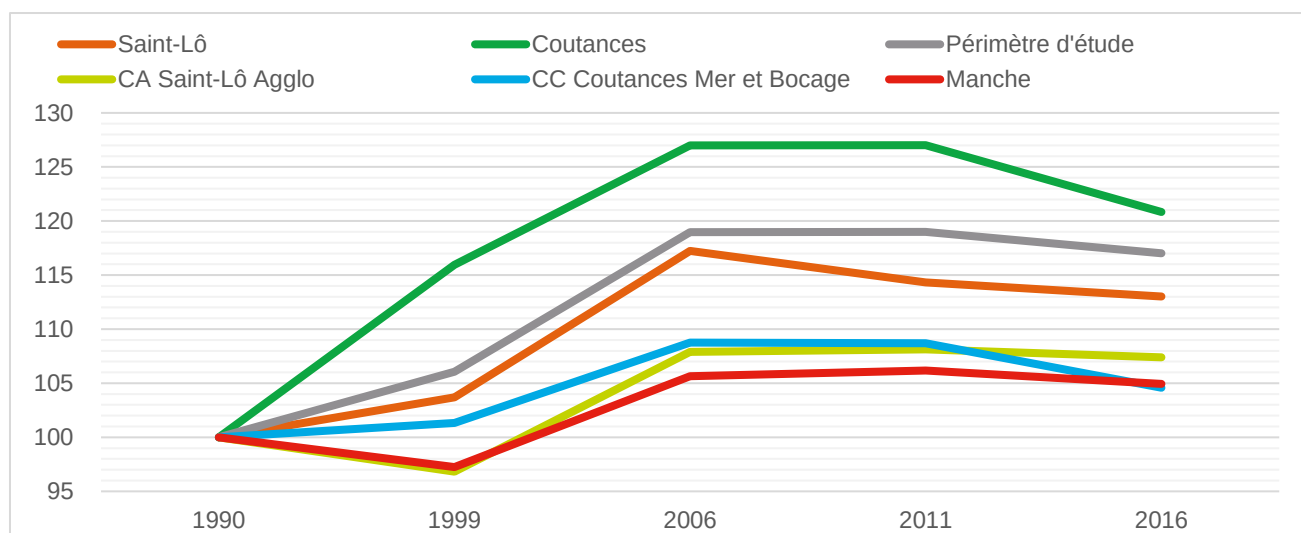


Figure 14 - Evolution de l'emploi - indice base 100 1990 (Source : RP INSEE)

Tableau 13 - Evolution du Taux de chômage de 2007 à 2019 par zone d'emploi (Source INSEE Taux de chômage localisés, 2020)

Taux de chômage localisé ⁵ , en %	4e trimestre 2007	4e trimestre 2011	3e trimestre 2016	3e trimestre 2019
Zone d'emploi de Coutances	6,3	8,1	8,3	6,6
Zone d'emploi de Coutances	5,1	6,6	7,2	5,6
MANCHE	6,3	7,8	8,0	6,3
NORMANDIE	7,3	9,3	10,2	8,4

⁵ La [méthode](#) d'estimation des taux de chômage localisés : « repose sur l'estimation d'une part du chômage (numérateur) et, d'autre part, de l'emploi (une partie du dénominateur), par zone d'emploi et par département ». Le numérateur est obtenu, chaque trimestre, à partir du nombre de chômeurs national issu de l'enquête Emploi, ventilé aux différents niveaux géographiques à partir de la structure des DEFM.

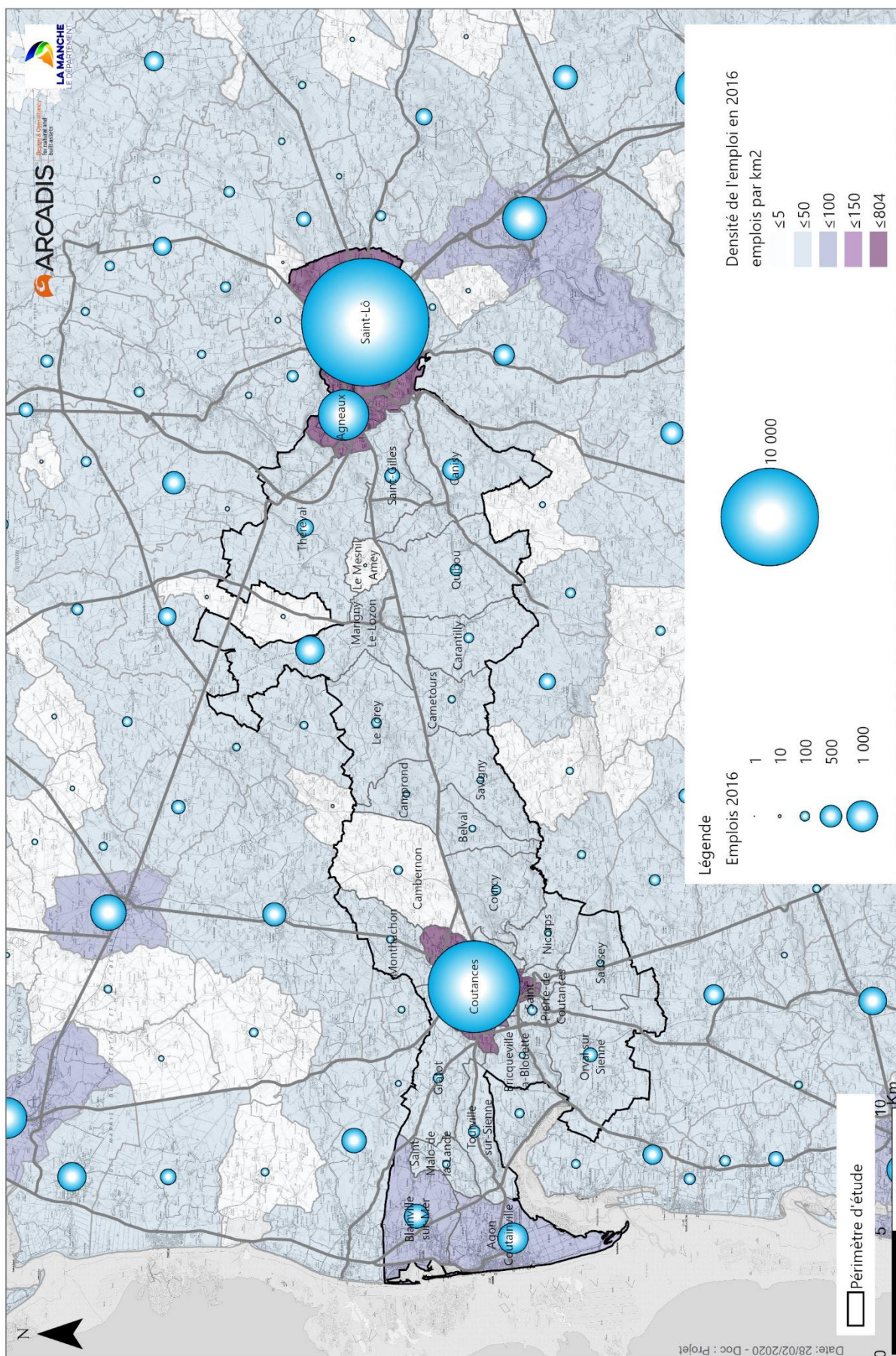


Figure 15 - Nombre et densité d'emplois 2016 (Source : RP INSEE)

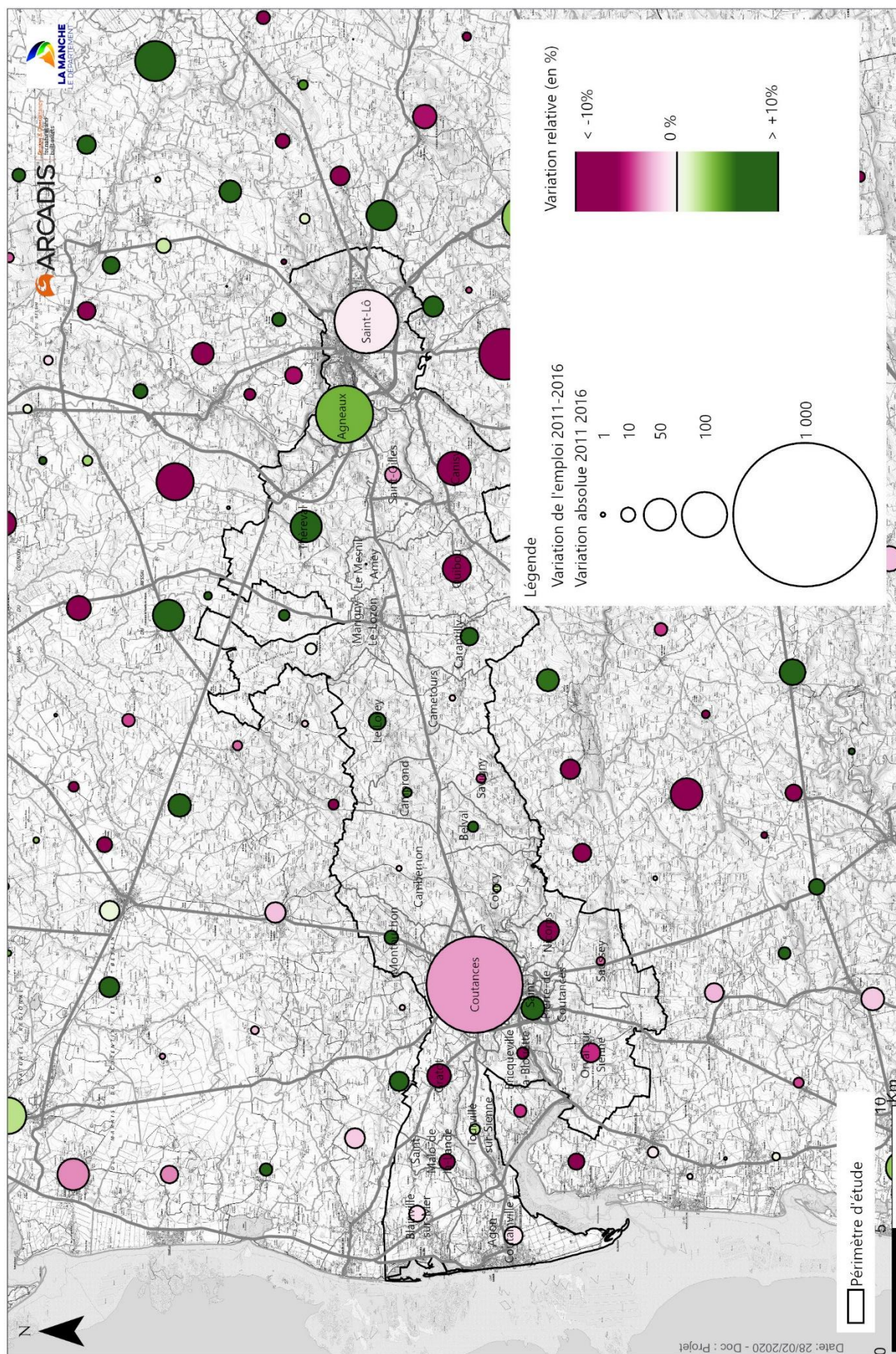


Figure 16 - Evolution de l'emploi sur la période 2011-2016 (Source : RP INSEE)

Des territoires périurbains dépendants des pôles d'emploi

La population résidant le long de l'axe Saint-Lô - Coutances est fortement dépendante des pôles d'emplois (pôle d'emploi Saint-Lô / Agneaux et Coutances). La figure suivante illustre ce fait :

- Sur l'ensemble des communes, 3/4 des personnes ayant un emploi travaillent dans une commune autre que leur lieu de résidence ;
- Inversement, 2/3 des personnes ayant un emploi et habitant à Saint-Lô et Coutances travaillent dans leur commune de résidence.

Ce phénomène, traduisant les dynamiques de périurbanisation, est l'un des plus puissants générateurs de déplacements au quotidien.

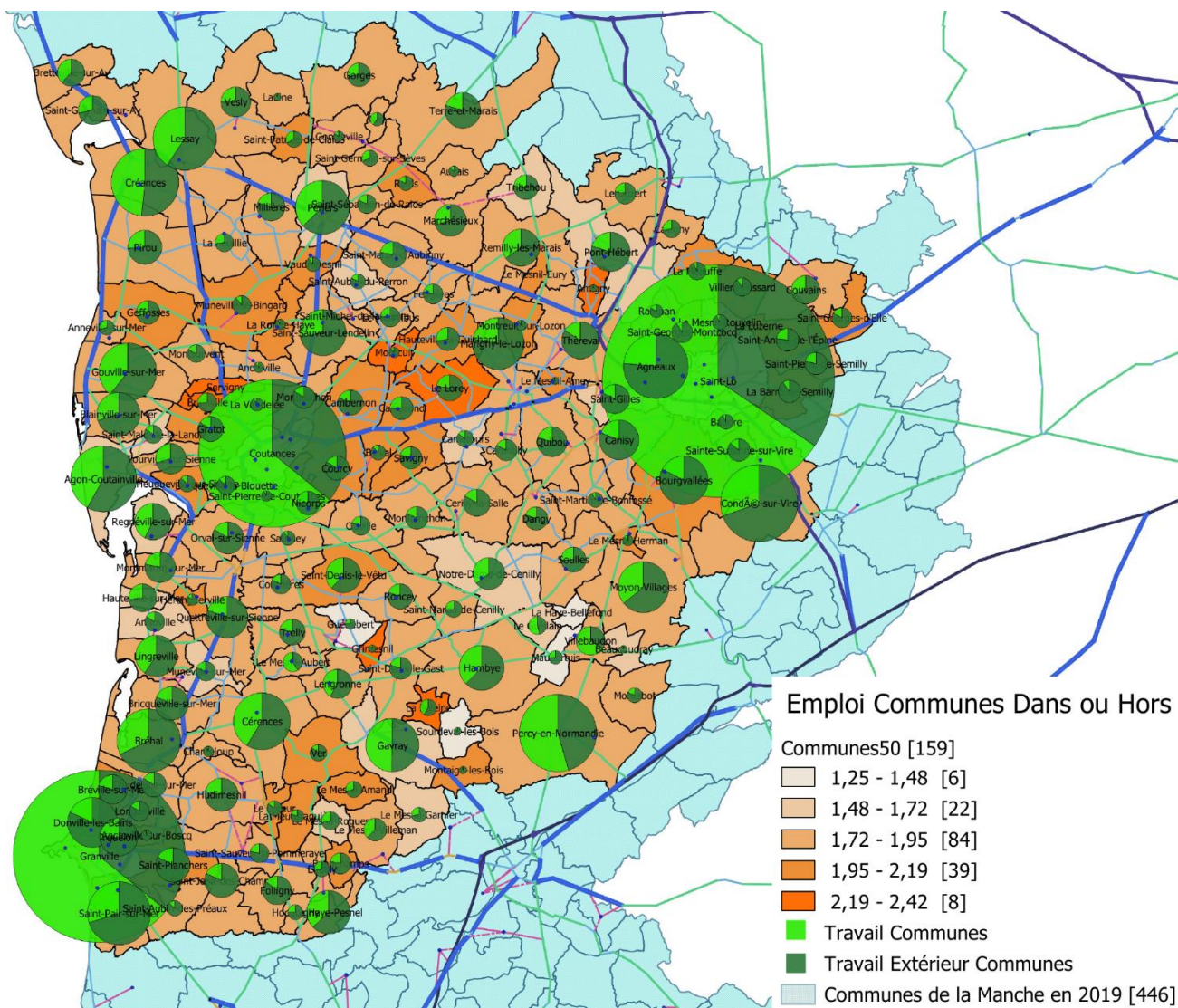


Figure 17 – Emplois au lieu de résidence : part travaillant dans / hors la commune de résidence
(Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)

3.7 Un appareil productif solide

Secteurs d'activités :

- Comme pour les territoires de référence (France, Région, etc.), l'économie du périmètre d'étude est largement tertiaisée à hauteur de 80%. La part des services publics est toutefois plus élevée (41% contre 32% pour le département),
- Coutances se distingue par la forte part de l'industrie : 19% de l'emploi ;
- La partie rurale de l'axe Saint-Lô Coutances se démarque logiquement par une plus forte part de l'agriculture (6% de l'emploi) et la faible part des services publics (30%)
- La part de l'agriculture et de l'industrie est forte dans l'ensemble de la CC de Coutances Mer et Bocage (10% et 14% de l'emploi respectivement).

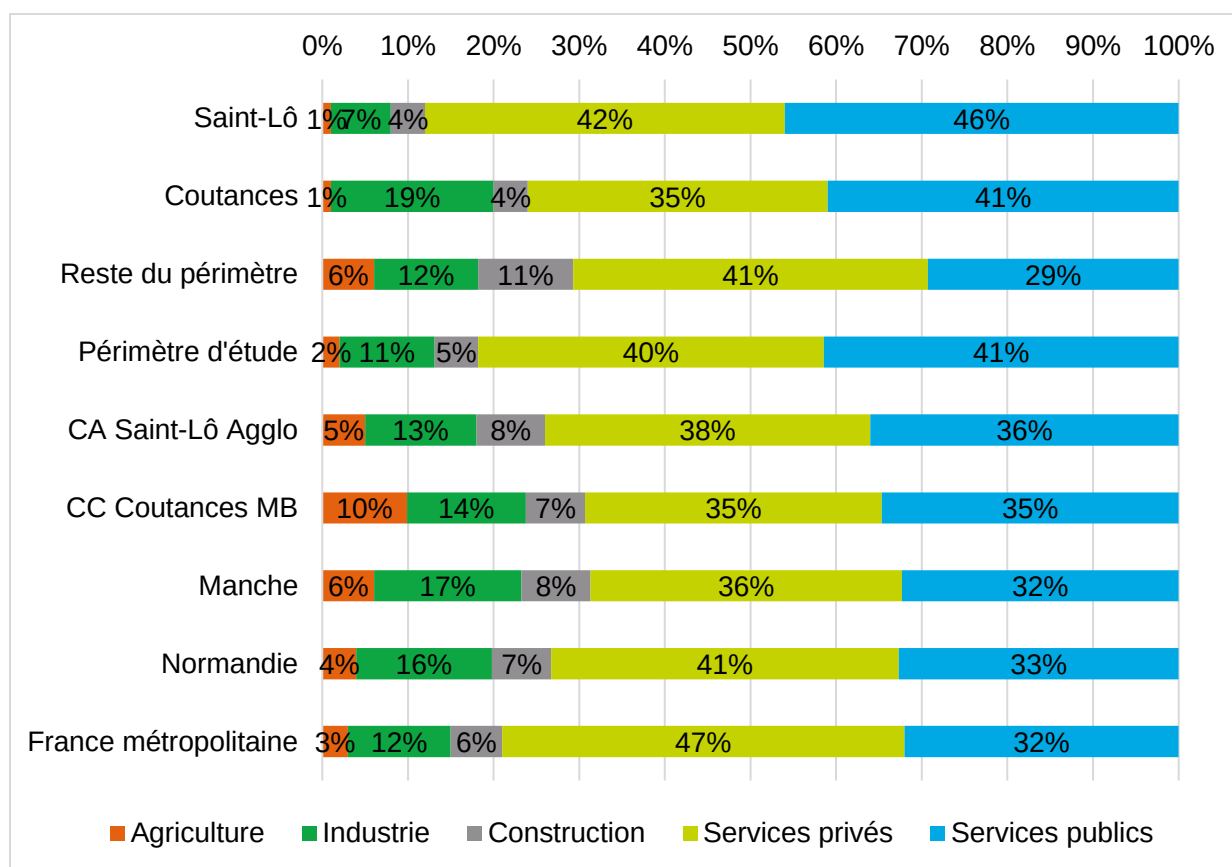


Figure 18 – Répartition des emplois par secteur (Source : RP 2016)

Enjeux liés à l'agriculture :

L'agriculture (et son lien avec l'industrie agro-alimentaire) caractérise le territoire :

- D'après l'étude de contexte agricole menée dans le cadre de l'élargissement de l'axe Saint-Lô – Coutances, l'agriculture est soumise aux difficultés 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%
 - 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).

- Une spécialisation des exploitations :
 - Avec l'importance de l'élevage : « Bovins lait » (31% en 2010), « Ovins et autres herbivores » (23% en 2010) et « Bovins viande » (21% en 2010). On note une progression notable des « Grandes cultures » (+7%).
 - La communauté de communes de Coutances 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.
- D'après la Chambre d'Agriculture, il existe de forts enjeux en lien avec l'axe Saint-Lô – Coutances :
 - L'axe sert au passage d'engins agricoles et au passage de camions de transport de matières et de matériel agricole (présence d'un abattoir à Coutances). Le transport de produits laitiers et d'animaux peut être rendu difficile.
 - Le passage d'engins agricoles génère des conflits d'usage avec les autres véhicules. Leur dépassement n'est pas possible en sécurité. C'est un problème majeur identifié par la plupart des acteurs.

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 (importance de l'élevage lait / viande et de l'industrie agro-alimentaire locale).

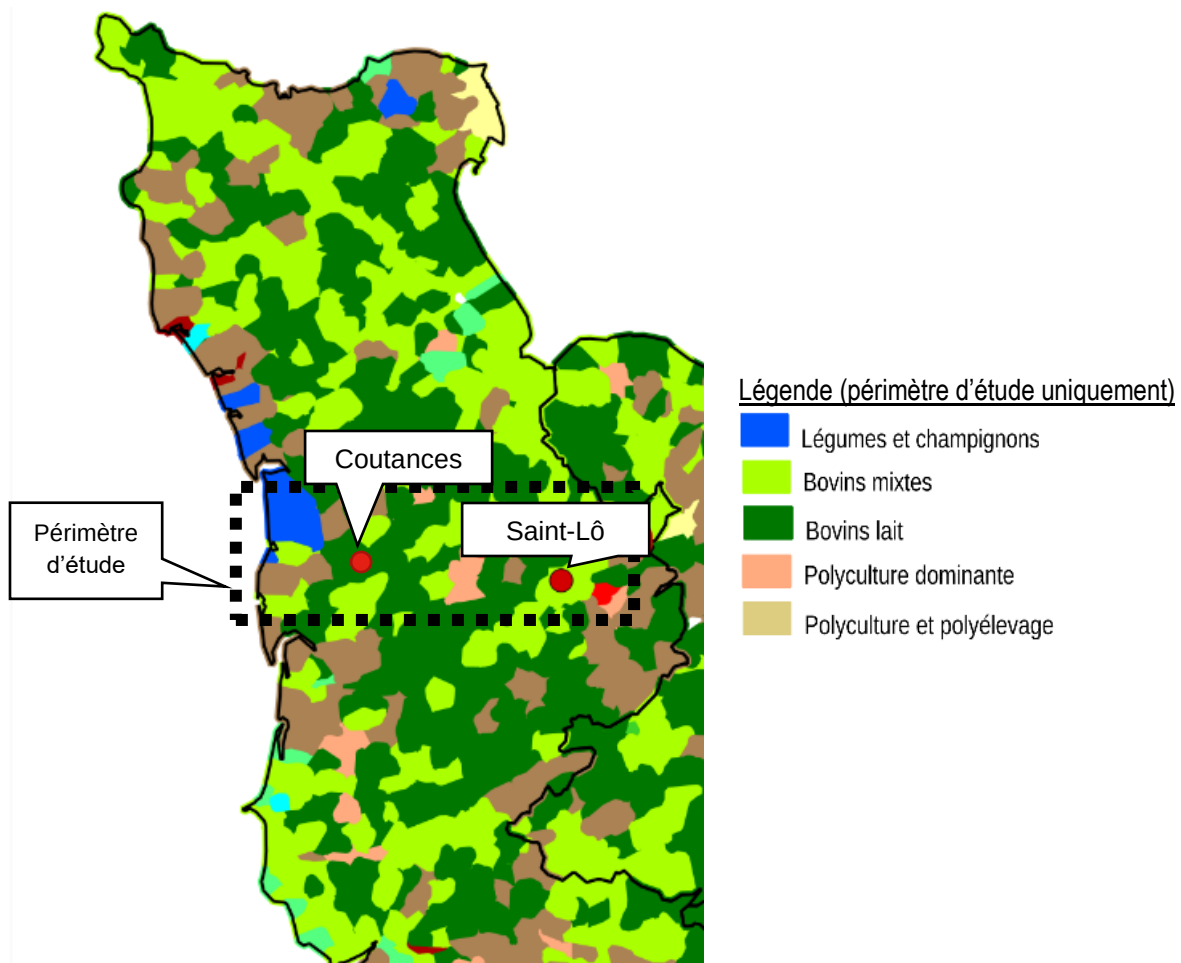


Figure 19 – Orientation technico-économique des communes (Source : Base Agreste)

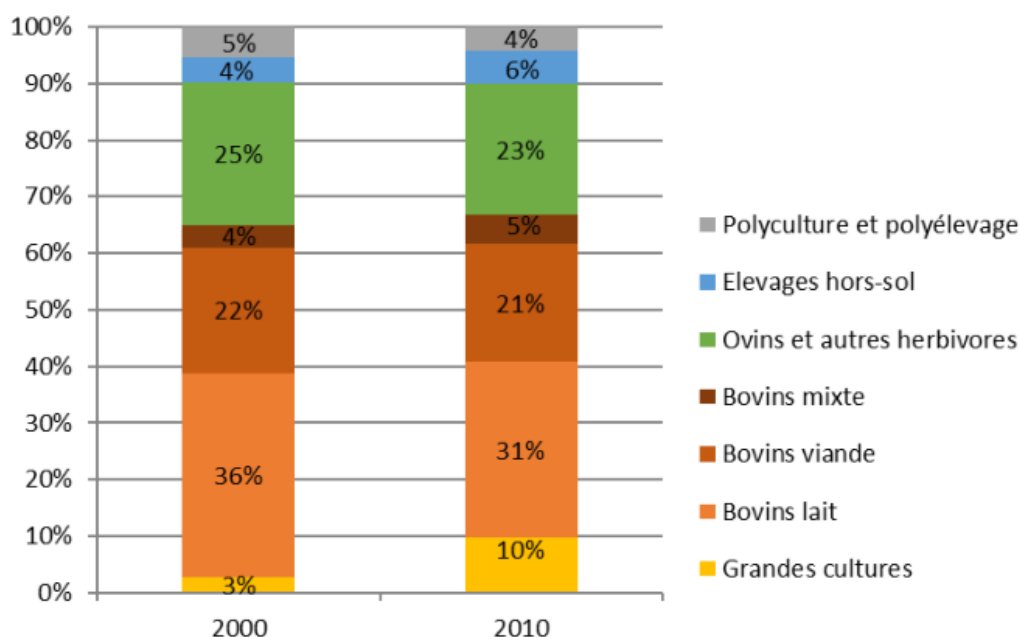


Figure 20 – Orientation technico-économique des exploitations (Etude de contexte agricole, 2019)

Les enjeux de développement économique à Coutances

A Coutances, l'analyse par secteur d'activités a démontré que l'emploi industriel est particulièrement présent avec 19% de l'emploi :

- D'après la CC de Coutances Mer et Bocage, l'économie locale est diversifiée et il n'y a pas de filière prépondérante.
- Les principaux domaines sont cependant par ordre d'importance : l'artisanat, l'agro-alimentaire (production et transformation), la pharmacie, l'électronique et la mécanique.
- Les principales entreprises sont : Socopa (viande), Unither (laboratoire pharmaceutique de dosettes stériles), Elvia (circuits imprimés), Renault (carrossier), Picot (équipementier). Le Tableau 14 montre que Socopa Viandes est la 7^{ème} plus grande entreprise du département avec plus de 500 salariés.
- Coutances a connu des difficultés économiques pendant plusieurs années, imputables selon les acteurs locaux à l'enclavement de la collectivité. D'après la CCI, Coutances aurait connu un certain retard par rapport aux communes reliées aux réseaux routiers (ex : Saint-Lô, Granville, Avranches, Villedieu).
- Cependant, les acteurs locaux rapportent que le territoire connaît aujourd'hui une bonne dynamique (malgré la diminution du nombre d'emplois observée dans les statistiques au § 3.6). Les entreprises sont en bonne santé, comme en témoigne leurs nombreux projets de développement. Exemple : le projet d'extension du carrossier Renault.
- Cependant, les mauvaises conditions de circulation sur l'axe Saint-Lô - Coutances pénalisent les entreprises, notamment dans l'agroalimentaire d'après certains acteurs. La CCI cite par exemple l'organisation des circuits des tournées de transports (ex : transports frigorifiques).

Tableau 14 – Principales entreprises du secteur privé du périmètre d'étude (source : bilan INSEE Manche, 2018)

2 Les dix principaux établissements employeurs du secteur marchand au 31 décembre 2015

Nom de l'établissement	Tranche d'effectif	Activité (A38)	Commune
AREVA NC	3 000 à 3 999 salariés	Industrie chimique	Herqueville
DCNS NAVIRES ARMES CHERBOURG	1 000 à 1 499 salariés	Fabrication de matériels de transport	Cherbourg-en-Cotentin
ACOME SOC COOP PARTICIPA SA COOP A CV	1 000 à 1 499 salariés	Fabrication d'équipements électriques	Romagny Fontenay
CNPE DE FLAMANVILLE	750 à 999 salariés	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et air conditionné	Les Pieux
AREVA NP	750 à 999 salariés	Activités juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, ingénierie, contr. analyse techn.	Cherbourg-en-Cotentin
"LES MAITRES LAITIERS COTENTIN"	500 à 749 salariés	Fabric. denrées alimentaires, boissons et prdts à base de tabac	Nottevaux
SOCOPA VIANDES	500 à 749 salariés	Fabric. denrées alimentaires, boissons et prdts à base de tabac	Coutances
ELLE & VIRE PRODUITS LAITIERS	500 à 749 salariés	Fabric. denrées alimentaires, boissons et prdts à base de tabac	Condé-sur-Vire
JEAN CHEREAU SAS	250 à 499 salariés	Fabrication de matériels de transport	Ducey-Les Chéris
ELECTRICITE DE FRANCE	250 à 499 salariés	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et air conditionné	Flamanville

Source : Insee. Clap au 31/12/15

Les enjeux de développement économique à Saint-Lô :

- Il s'agit d'un territoire multisectoriel avec plusieurs filiales de grandes entreprises (ex : le carrossier Lecapitaine, Crédit Agricole Normandie) et une multitude de petites entreprises dans de nombreux secteurs d'activités.
- A noter également à Condé-sur-Vire, Elle & Vire, 8^{ème} plus grande entreprise de la Manche (Tableau 14).
- Le développement de Saint-Lô s'est produit historiquement à l'ouest. L'agglomération a pour objectif de rééquilibrer le développement vers d'autres secteurs.
- Le territoire a pour ambition depuis une vingtaine d'années de développer la filière de l'agroalimentaire et le numérique. Les objectifs ont été partiellement atteints.
- La question de la qualité de la liaison routière entre Saint-Lô et Coutances n'est pas fondamentale pour le développement économique de l'agglomération Saint-Loise.

Zoom sur les ZA bordant l'axe Saint-Lô – Coutances :

L'axe Saint-Lô Coutances est jalonné de plusieurs zones d'activités comme le montre la Figure 21:

- Agneaux est la porte d'entrée ouest de Saint-Lô. Elle comprend de nombreuses ZA : parc commercial de l'Odyssée (centre commercial E. Leclerc), parc commercial de la Tremblaye, zone d'activités du Flanquet, parc d'activité de la croix carrée 1 et 2. Certains acteurs rapportent des cas de congestion de ses accès en périodes de fêtes.
- Les ZA de Coutances sont établies principalement le long de la rocade au nord (le sud de l'agglomération est moins développé).
- Les ZA sont peu nombreuses dans les espaces intermédiaires (Saint-Gilles et Marigny-Le-Lozon). Il n'y a aucune ZA entre Marigny-Le-Lozon et Coutances.
- Occupation des ZA :
 - L'évaluation du SCOT de Saint-Lô Agglo identifie un potentiel mobilisable d'environ 45ha ;
 - Coutances Mer et Bocage et la CCI font état d'une saturation de ses ZA à Coutances (environ 90%),
 - En revanche, les 2 ZA de Marigny-Le-Lozon disposent encore de foncier disponible : 5000 m2 chacune (cf. Tableau 36). La ville de Marigny-Le-Lozon⁶ impute ce retard de développement aux problèmes d'accessibilité sur l'axe Saint-Lô – Coutances.

⁶ Questionnaire auprès de Marigny-le-Lozon 11/2019

Les ZAE, bordant l'axe Saint-Lô Coutances, accueillent :

- Les hypermarchés E. Leclerc d'Agneaux et Coutances, qui principaux centres commerciaux du territoire ;
- Toutefois, les autres entreprises de ces ZA sont pour l'essentiel de petite voire de très petite taille (TPE).

La ZA de la Gare et la ZA de la Guérie de Coutances accueillent les 3 principales entreprises industrielles du territoire (Socopa, Elvia et Unither, comme montré au Tableau 14 ci-dessus). Ces ZA ne sont pas directement desservies par l'axe Saint-Lô - Coutances.

Située sur l'axe Saint-Lô – Coutances, la carrière « Le Fût », produit 325 000 tonnes de matériaux en pointe par an. C'est un fort générateur de trafic avec 22 000 véhicules par an (camions- tracteurs agricoles- particulier avec remorques) en lien avec Saint-Lô et Coutances à parts égales.

Elle a une autorisation d'exploiter jusqu'en 2042 et n'a pas d'extension de prévue d'ici cette date.

L'amélioration de l'axe Saint-Lô Coutances est un fort enjeu d'attractivité économique pour l'agglomération de Coutances.

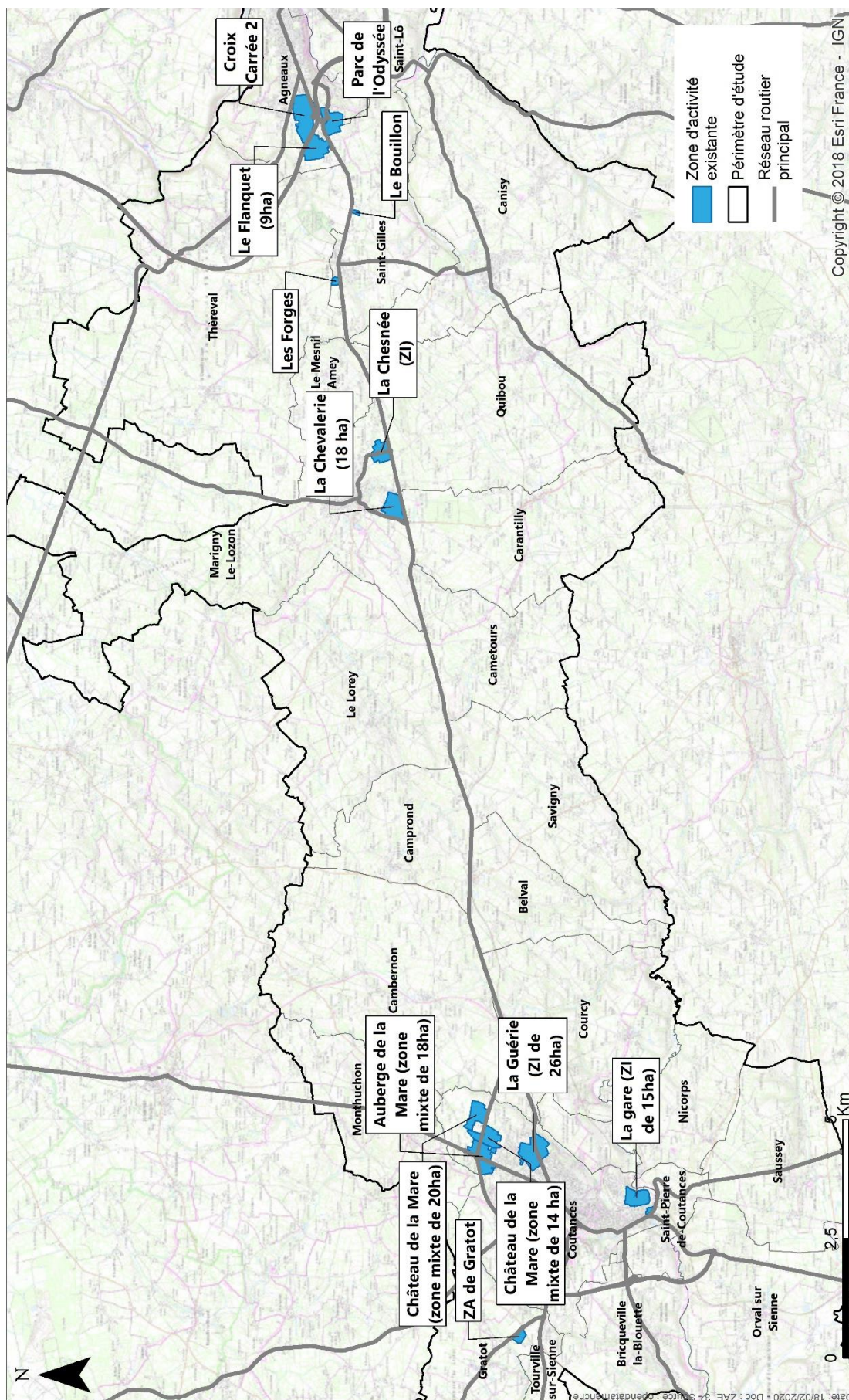
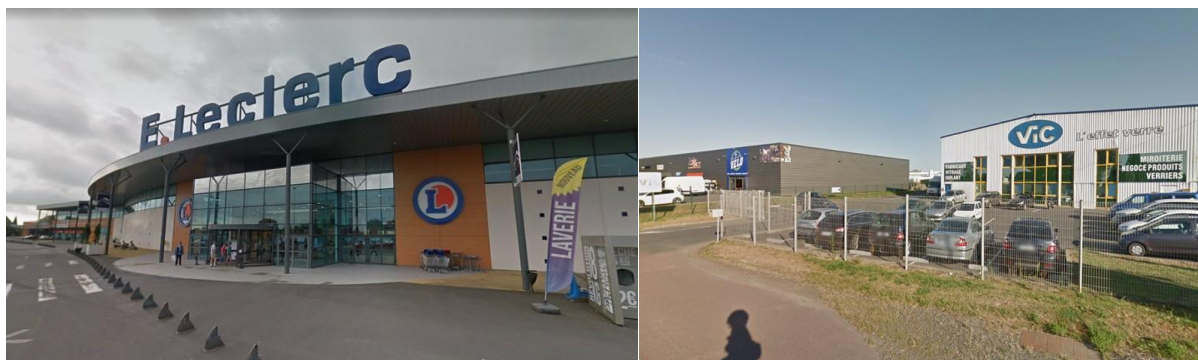


Figure 21 – Activités desservies par l'axe (Source : opendatamanche)



Le supermarché Leclerc d'Agneaux et la ZA du Flanquet (Crédits : Google)



La ZA de la Chénée (Crédits : Google) et la ZA de la Chevalerie (Crédits : A. Gosset)



Le Château de la Mare (Crédits : A. Gosset)

3.8 Les équipements du territoire

Les établissements d'enseignement

Saint-Lô et Coutances sont deux pôles importants d'enseignement :

- Offre scolaire jusqu'au secondaire : 17 établissements à Saint-Lô et 15 à Coutances (dont 5 lycées respectivement). Les effectifs scolarisés de moins de 18 ans sont environ 3 000 à Saint-Lô et 1 300 à Coutances ;
- Offre d'enseignement post-secondaire : 50 formations d'enseignement à Saint-Lô, avec une spécialisation dans la filière agroalimentaire et industrielle. Il existe également un laboratoire de recherche sur le génie thermique. Coutances héberge 4 centres de formation. Les individus scolarisés de plus de 18 ans sont environ 1 500 à Saint-Lô et 600 à Coutances.

Tableau 15 – Nombre d'établissements scolaires (Source : journaldesfemmes.fr)

	Saint-Lô	Coutances
Nombre d'écoles maternelles	6	4
Nombre d'écoles primaires	7	6
Nombre de collèges	4	3
Nombre de lycées	5	5
Nombre d'établissements total	17	15

Tableau 16 – Effectifs de population scolarisée (Source : entretiens avec les intercommunalités)

Population scolarisée (2016)	Saint-Lô	Coutances
2 à 17 ans	2928	1278
18 ans et plus	1416	624
Total	4344	1902

L'enjeu de l'accessibilité des établissements hospitaliers

Les centres hospitaliers de Saint-Lô et de Coutances sont les deux principaux établissements de santé du territoire avec respectivement 360 lits et 280 lits en 2014 (voir Tableau 17).

Les conditions de circulation de l'axe Saint-Lô Coutances représentent un enjeu important⁷ :

- Ceux-ci fonctionnant sous une direction commune, une part des praticiens a besoin de se déplacer régulièrement sur les deux sites.
- De nombreux services comme la maternité de Coutances ont été regroupés dans le centre-hospitalier de Saint-Lô.

L'irrégularité des temps de parcours sur l'axe Saint-Lô – Coutances peut pénaliser l'activité des centres hospitaliers des deux agglomérations : praticiens et patients.

Tableau 17 - Etablissements hospitaliers du périmètre d'étude en 2014 (Source : Finess 2014)

Etablissement	Commune	Lits
CH de Saint-Lô	Saint-Lô	359
Fondation bon sauveur	Saint-Lô	278
Polyclinique de la Manche	Saint-Lô	82
CH de Coutances	Coutances	209
Clinique H. Guillard	Coutances	43

⁷ Source : Réponse du Centre Hospitalier Mémorial France États-Unis de Saint-Lô, 11/2019

3.9 Le Centre-Manche : un bassin touristique attractif et familial

Le vélotourisme sera abordé au chapitre consacré aux modes doux (§ 4.7.4, page 87).

Le contexte touristique régional et départemental

Les principaux pôles d'attraction touristiques de l'ex Basse-Normandie sont :

- Les plages du débarquement.
- Le Mont Saint Michel (et baie du Mont Saint Michel, plus globalement le secteur entre Granville et Cancale).
- Les plages du centre Manche : ce secteur se situe dans le périmètre d'étude.

Le secteur d'étude (Saint-Lô / Coutances) donne accès à une partie des plages du Centre-Manche. D'après une étude réalisée par Atout France (en cours), le périmètre d'étude est l'espace touristique le moins développé du département. Il existe un fort enjeu d'affirmer sa position de pôle touristique.

La Figure 22 positionne le périmètre d'étude par rapport aux autres pôles d'attraction touristique.

Chiffres clés du département

Le tourisme représente un atout fondamental du département :

- La 3^{ème} ressource économique du département de la Manche.
- Dans le milieu du tableau des départements français en termes de fréquentation
- 500 millions d'euros de consommation touristique
- 6000 emplois (équivalent temps plein)

Un atout majeur : un patrimoine naturel d'exception

Le principal atout du territoire est son patrimoine naturel :

- Autour du littoral coutançais : le havre de la Sienne (tourisme canoë), le havre de Blainville-sur-Mer et de Regnéville-sur-Mer, La plage d'Agon-Coutainville (la plus connue) et les plages de Gouville-Sur-Mer
- Autour de Saint-Lô : parc naturel régional du marais du Cotentin et du Bessin. Zone de bocage remarquable, avec présence de voies vertes.
- L'enjeu est de conserver l'équilibre entre le développement du tourisme et la préservation des espaces naturels.

Coutances a une vocation touristique affirmée. Les principaux atouts sont :

- Le patrimoine : Cathédrale, églises et le jardin botanique
- Le festival jazz sous les pommiers est 3^{ème} festival de jazz en France en nombre de visiteurs avec 85 000 spectateurs par an

Saint-Lô, ville de la reconstruction n'a actuellement pas de vocation touristique. Cependant, la ville a plusieurs atouts dont :

- Des festivals bien fréquentés (ex : les rendez-vous soniques en automne : 12 500 festivaliers en 2019) ;
- Et surtout le pôle hippique de Saint-Lô avec 180 jours de manifestation sur l'année, et 100 000 visiteurs. C'est le principal site du « Normandie horse show ».

La Figure 22 localise les principaux sites touristiques du périmètre d'étude : les havres et plages.

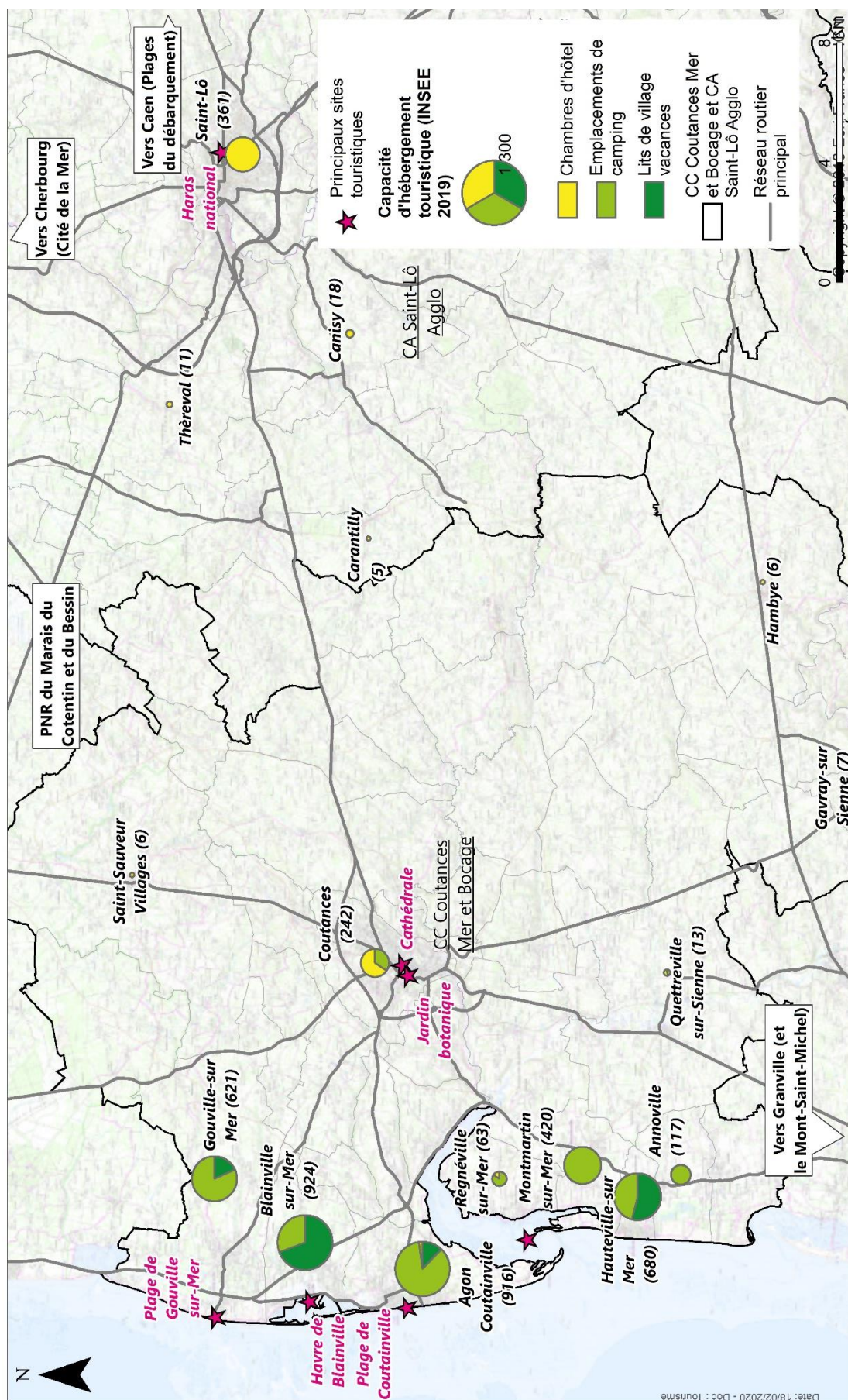


Figure 22 – Portait de l'offre touristique (Source : RP INSEE 2016)



La Cathédrale et le jardin botanique de Coutances (Crédits : A. Gosset)



Le festival Jazz sous les pommiers (Crédits : Latitude Manche)



Plage de Coutainville et pointe d'Agon (Crédits : Latitude Manche)



Le Haras national (Crédits : Latitude Manche), vue de Saint-Lô (Crédits : A. Gosset)

Portrait de la clientèle touristique

La clientèle est caractérisée comme suit :

- Une clientèle « de proximité » : venant principalement de Rouen, du Havre, d'Ile-de-France, des pays de la Loire, familiale, pour des séjours courts (visites d'amis ou de la famille). La clientèle étrangère est principalement proche (néerlandaise, britannique, belge et allemande).
- En revanche, le territoire n'attire pas massivement la clientèle internationale plus éloignée (ex : les américains vont plutôt voir les plages du débarquement et les asiatiques se dirigent vers le Mont-Saint-Michel).
- Vis à vis du tourisme d'affaire, l'évaluation du SCOT de Saint-Lô Agglo met en avant un tourisme d'affaire assez présent sur le territoire mais aujourd'hui peu pris en compte dans la stratégie de l'Agglo.

Une offre d'hébergement touristique concentrée sur le littoral

Définitions :

- Hébergement marchand : Hébergement payant, comme : un hôtel, une pension de famille, une résidence de tourisme ou une location de vacances.
- Hébergement non-marchand : Hébergement non-payant, en général : un hébergement chez des particuliers (la famille ou les amis) ou dans une structure collective gratuite, Les résidences secondaires n'ont pour l'essentiel pas une vocation touristique, mais étant occupées occasionnellement dans l'année, les acteurs du tourisme considèrent qu'elles apportent un dynamisme supplémentaire au territoire.

Coutances Mer et Bocage représente 16% de l'offre d'hébergement touristique marchande et non marchande du département (45 970 lits) contre 3% à Saint-Lô Agglo (8 470 lits).

Le nombre de lits touristiques marchands et non marchands de la Communauté de Communes de Coutances Mer et Bocage est presque aussi important que le nombre d'habitants. Cela reflète l'importance des résidences secondaires dans ce territoire, la part de lits touristiques marchands étant limitée.

Cela montre également que le périmètre d'étude représente une part limitée de l'offre départementale (ex : la CC Granville Terre et Mer représente 21% de l'offre alors sa superficie est moindre).

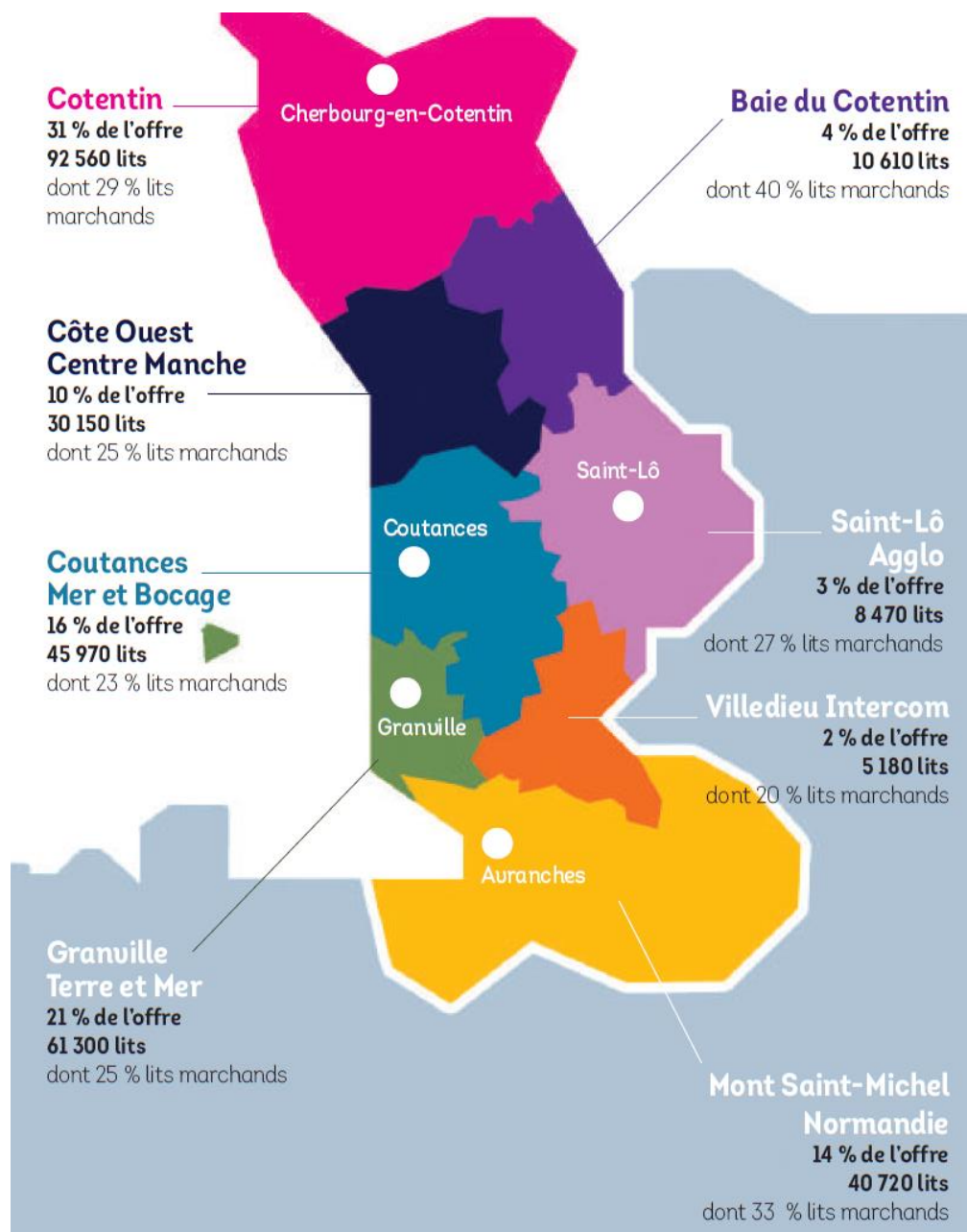


Figure 23 – Hébergement touristique marchand et non-marchand du département (Source : memento édition 2019 Latitude Manche)

Comme le montrent la Figure 22 et le Tableau 18, l'offre d'hébergement marchande :

- Est concentrée sur les stations balnéaires littorales : Blainville-sur-Mer, Agon-Coutainville, Hauteville-sur-Mer, Gouvville-sur-Mer ...). Elle est essentiellement constituée de villages vacances et de campings.
- Saint-Lô et Coutances apparaissent respectivement à la 6^{ème} et 7^{ème} position du Tableau 18, après les stations balnéaires.

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.

Latitude Manche identifie un fort enjeu de développement de l'offre touristique sur le littoral du Centre-Manche :

- Ses stations balnéaires sont « vieillissantes » : manque de services sur les plages, front de mer très minéral, style très routier, et manque de liaisons vélo, mobilier urbain. Agon-Coutainville est un bon exemple. Cependant, la station d'Agon-Coutainville a entamé un programme de travaux (cf. § 5.2.5).
- Il existe une sous-offre en matière d'établissements d'hôtellerie haut-de-gamme
- En revanche, une montée en gamme des campings est observée ainsi que l'existence d'une importante offre en gîtes et chambres d'hôtes dans l'arrière-pays.

Tableau 18 – Offre d'hébergement touristique marchand en 2019, principales communes (INSEE 2019)

Commune	Chambres	Emplacements de camping	Lits de villages vacances	Total
Blainville-sur-Mer-sur-Mer	5	282	637	924
Agon-Coutainville	20	784	112	916
Hauteville-sur-Mer	0	313	367	680
Gouville-sur-Mer	0	507	114	621
Montmartin-sur-Mer	0	420	0	420
Saint-Lô	361	0	0	361
Coutances	159	83	0	242

Le tourisme est un aspect important de la partie coutançaise du périmètre d'étude avec un patrimoine naturel d'exception.

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).

Les principaux enjeux ne sont moins liés à la qualité de l'axe Saint-Lô Coutances qu'à une pénurie de saisonniers dans l'hôtellerie et la restauration ainsi qu'à un besoin de redynamisation des stations balnéaires.

3.10 L'essentiel à retenir

Le périmètre d'étude se distingue par les caractéristiques socio-économiques du territoire :

- Une concentration de la population dans les pôles urbains et le littoral ;
- Un enjeu général de vieillissement de la population et de départ des jeunes ;
- Des communes périurbaines de Saint-Lô à Marigny-Le-Lozon et une importante part de résidences secondaires sur le littoral ;
- Une situation paradoxale de diminution du nombre d'emplois en situation de quasi-plein-emploi qui est la conséquence des fragilités démographiques ;
- Un bassin de Coutances souffrant d'une forte pénurie de main d'œuvre à tous les niveaux. La pénurie de travailleurs saisonniers autour de Coutances touche particulièrement les emplois saisonniers : l'hôtellerie, la restauration et l'ostréiculture ;
- Un appareil productif marqué par la filière agroalimentaire fortement génératrice de trafic sur l'axe (production et transformation), un tissu de PME important mais peu de grandes entreprises ;
- La RD972 est un axe d'accès depuis la région caennaise et parisienne vers le littoral qui concentre de nombreux atouts touristiques. Plusieurs initiatives sont en cours pour moderniser les stations balnéaires ;

4 ANALYSE STRATEGIQUE : STRUCTURE ET FONCTIONNEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT

4.1 Structure des mobilités (migrations alternantes de l'INSEE)

L'analyse des flux migratoires à l'échelle du territoire se concentre sur la mobilité professionnelle (actifs de 15 ans et plus) et scolaire, à partir du fichier INSEE issu du Recensement des Populations (RP 2016, base MOBPRO et MOBSCO).

4.1.1 Parts modales et motorisation des ménages

Les deux cartes qui suivent montrent que les ménages sont fortement motorisés sur l'ensemble du territoire de l'axe Saint-Lô – Coutances et que la part modale de la voiture est prépondérante.

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

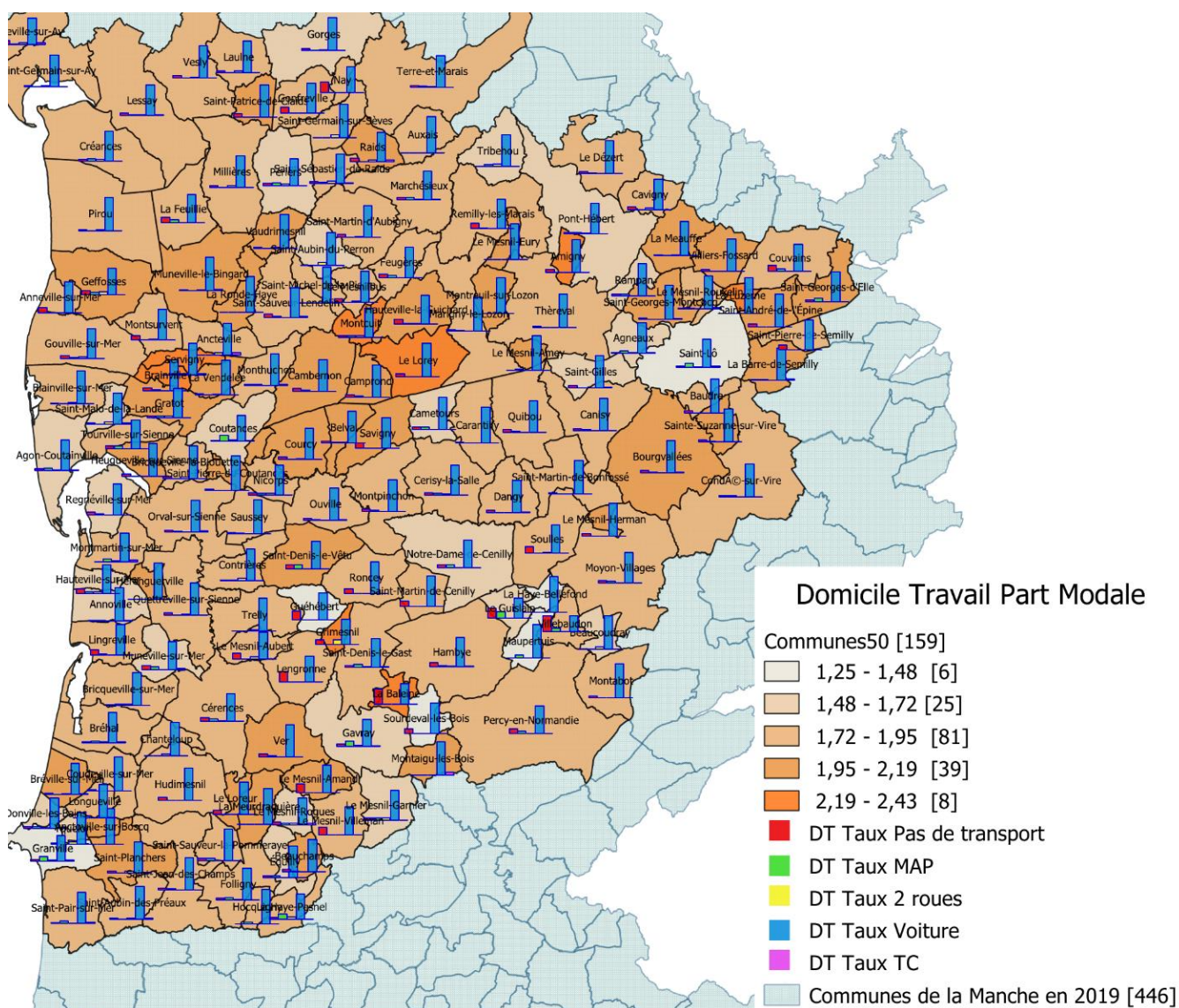


Figure 24 – Parts modales (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)

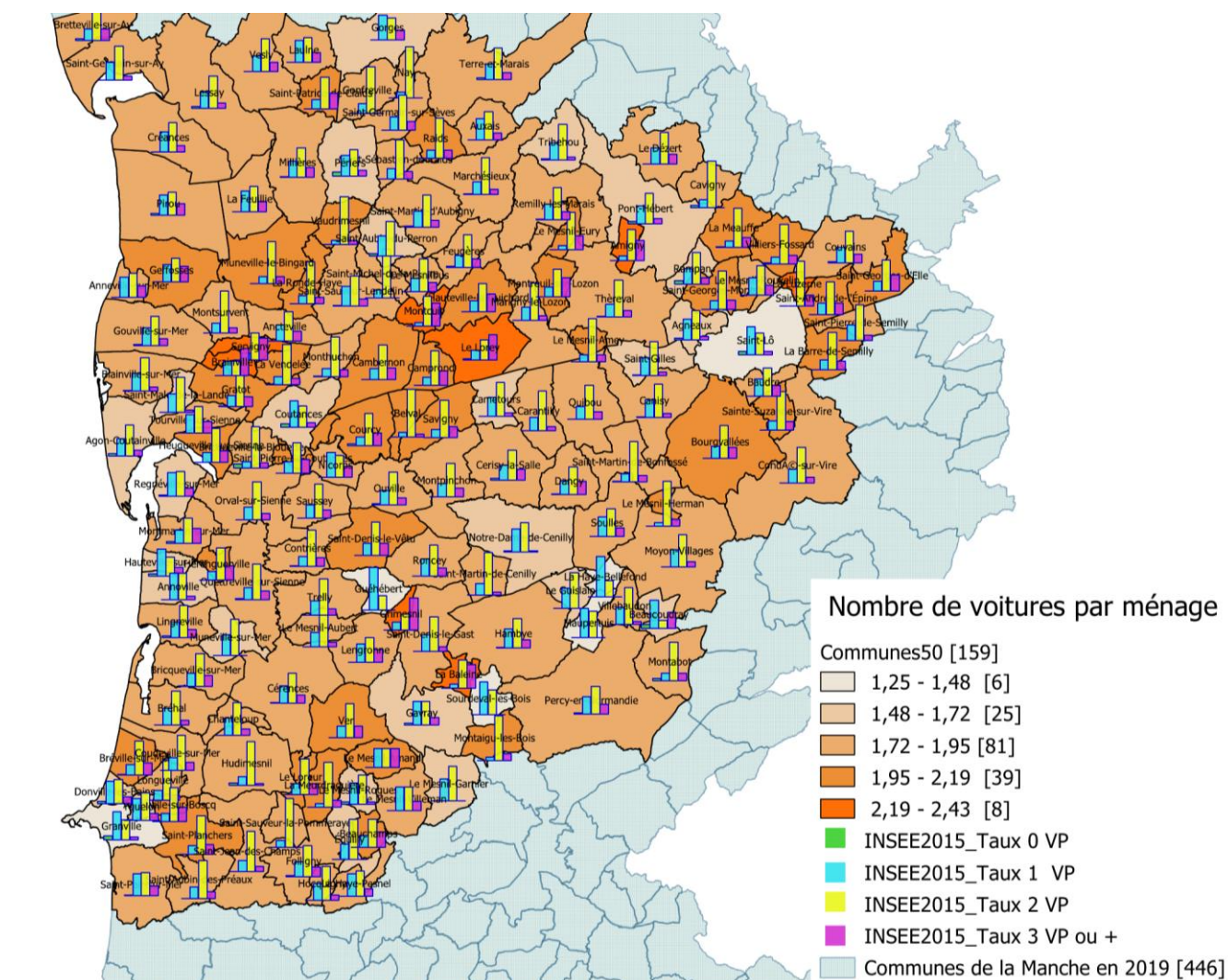


Figure 25 – Nombre de voitures par ménage (Source : Etude trafic, PMIC, CD 50, 2020)

4.1.2 Mise en perspective de l'axe Saint-Lô Coutances au sein des mobilités régionales

Définition du concept de navetteur : Personne qui fait régulièrement la navette au moyen d'un transport public ou d'un véhicule privé, de son habitation à son lieu de travail (navette domicile-travail) ou de son habitation à son lieu d'étude (navette domicile-études)

La carte suivante permet de bien cerner la hiérarchie des pôles urbains générateurs de déplacements et leurs relations à l'échelle régionale. Elle traduit la demande de mobilité du territoire :

- D'un point de vue macroscopique, la métropole caennaise située à proximité du secteur d'étude constitue le pôle majeur en termes d'attractivité dans un rayon de 70 km. Les limites de son attractivité s'étendent globalement jusqu'à Saint-Lô, Vire Normandie et Carentan les Marais dans une moindre mesure.
- Sur le périmètre d'étude en tant que tel, on constate que l'agglomération de Saint-Lô reste le premier pôle en termes de flux Domicile-travail, suivi de près par la CC de Coutances Mer et Bocage.

- En ce qui concerne Saint-Lô, les flux Domicile-Travail (supérieurs à 20km) sont orientés sur un axe Est/Ouest allant de Coutances à Caen et Nord/Sud de Carentan les Marais à Vire-Normandie.

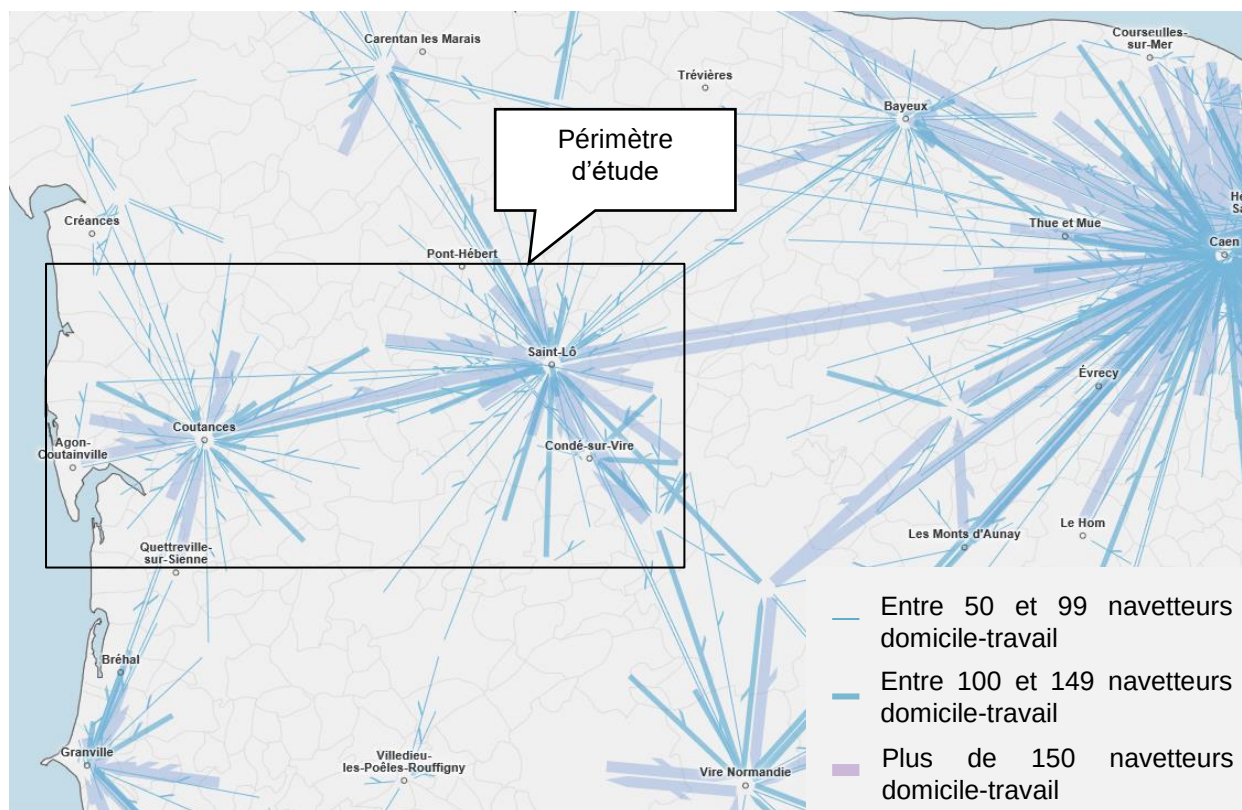


Figure 26 - Nombre de navetteurs domicile-travail (flux supérieurs à 50 navetteurs) - flux 2014
(Source : INSEE MOBPRO, 2014)

4.1.3 Mobilités à l'échelle du périmètre d'étude

Le présent chapitre aborde les mobilités internes au périmètre d'étude à deux échelles : à l'échelle des intercommunalités et entre communes. Cette échelle correspond au territoire où les flux quotidiens sont les plus susceptibles d'emprunter l'axe Saint-Lô Coutances, tant à l'intérieur des deux agglomérations que de manière transversale.

La Figure 27 et le Tableaux 19, Tableau 20 et Tableau 21 montrent que les deux intercommunalités fonctionnent de manière relativement autonome. Chacune rayonne logiquement sur son aire d'influence (flux internes), avant d'échanger vers l'autre agglomération (flux transversaux).

Observations sur les flux internes aux agglomérations :

- A l'échelle des intercommunalités, (cf. Tableaux 19 et Tableau 20), on observe que les volumes de flux traduisent la hiérarchie des agglomérations : 3 200 flux domicile-travail et 1 300 flux domicile-études dans le secteur de la CA de Saint-Lô Agglo et 2 300 flux domicile-travail et 1 100 flux domicile-études dans l'agglomération de Coutances Mer et Bocage.
- Parmi les principales origines-destinations (OD) présentées au Tableau 21, celles internes aux agglomérations sont logiquement prépondérantes. Les OD du haut du tableau sont en lien avec Saint-Lô, et celles du bas avec Coutances.

- On note l'importance de l'OD Agneaux-Saint-Lô dans les deux sens, avec des volumes très supérieurs aux autres OD et une part modale des transports collectifs (TC) notable (12% sur le sens Saint-Lô - Agneaux).

Observations sur les flux transversaux entre les agglomérations :

- A l'échelle des intercommunalités, (cf. Tableaux 19 et Tableau 20) le volume de flux transversaux au sein du périmètre d'étude paraît moins déséquilibré que ne le laisserait supposer la hiérarchie des agglomérations⁸ avec par sens environ 600 et 700 flux domicile-travail échangés et de 200 et 300 flux domicile études échangés.
- Parmi les principales OD présentées au Tableau 21, les seules transversales sont :
 - Coutances → Saint-Lô : 200 domicile-travail, dont une part modale des transports collectifs (TC) élevée (13%) et 60 domicile-études ;
 - Saint-Lô → Coutances : 140 domicile-travail, dont une part modale TC de 5% et 90 domicile-études ;
 - Marigny-Le-Lozon → Coutances (145 domicile-travail, 90 domicile-études). Marigny-Le-Lozon est l'unique commune émettant un nombre de flux significatifs vers les deux pôles (cf. Figure 27 et Tableau 21). Elle est donc multipolarisée.

Les deux intercommunalités fonctionnent de manière relativement autonome avec des flux transversaux logiquement secondaires de l'ordre de 600 à 700 OD domicile-travail par jour et par sens. Ces volumes transversaux sont plus équilibrés que le laisserait penser la hiérarchie urbaine des deux agglomérations.

La principale OD du périmètre d'étude est entre Agneaux et Saint-Lô. En ce sens, Agneaux fait partie intégrante du pôle de Saint-Lô.

Marigny-Le-Lozon est la seule commune importante du périmètre d'étude qui émet un nombre de flux significatif à la fois vers Saint-Lô et vers Coutances (commune multipolarisée).

Les parts modales des TC sont globalement nulles à l'exception de Saint-Lô – Agneaux et Coutances - Saint-Lô.

⁸ Exemple : Saint-Lô Agglo est 50% plus peuplée que Coutances Mer et Bocage

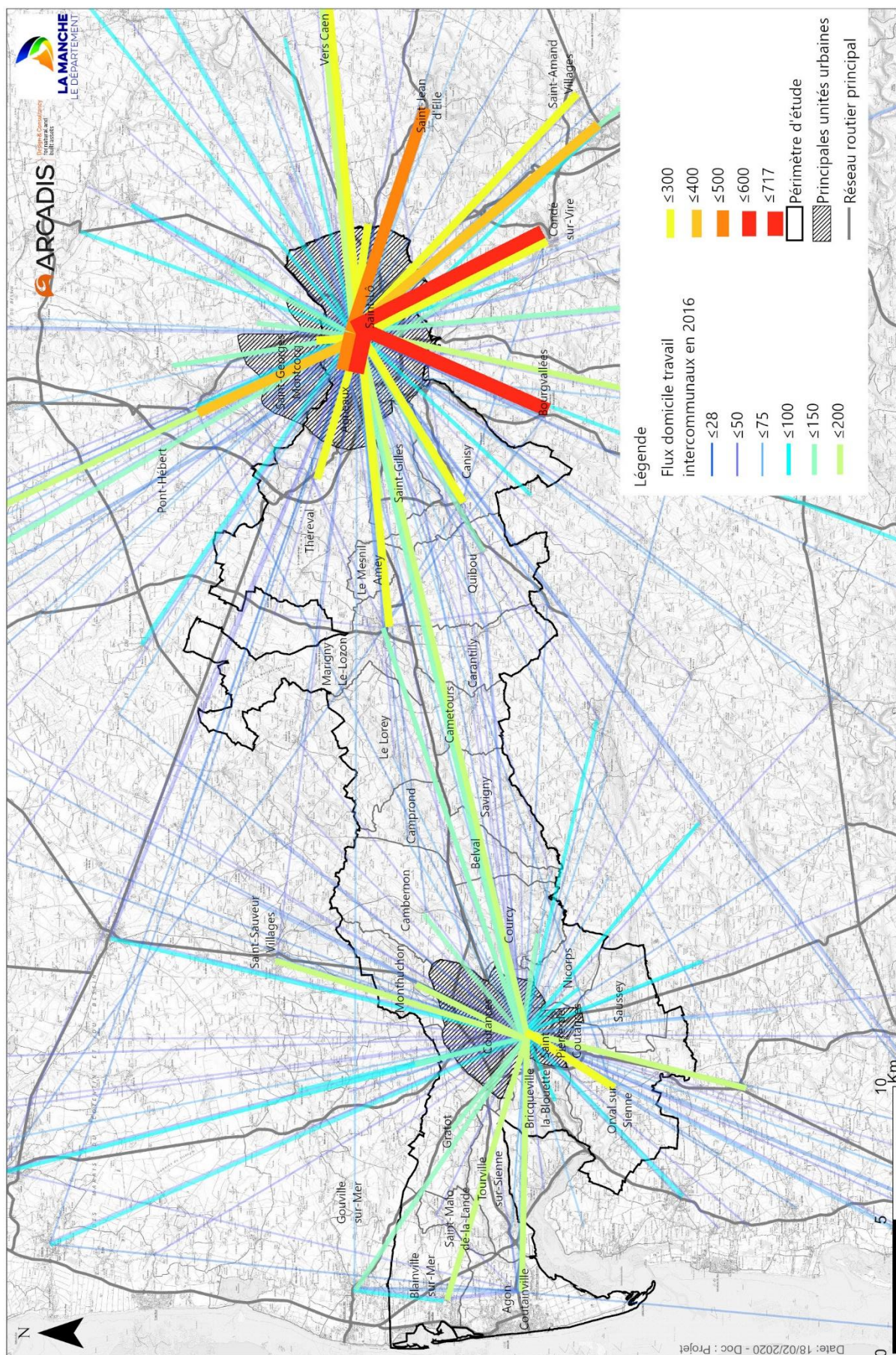


Figure 27 – Carte des migrations domicile-travail 2016 (Source : INSEE MOBPRO 2016)

Tableaux 19 – Migrations alternantes à l'intérieur du périmètre d'étude : Migrations domicile-travail
(Source : MOBPRO 2016)

Origine \ Destination	Secteur du périmètre dans CA Saint-Lô	Secteur du périmètre dans CC Coutances Mer et Bocage	Total destinations
Secteur du périmètre dans CA Saint-Lô	3 180	630	3 810
Secteur du périmètre dans CC Coutances Mer et Bocage	720	2 260	2 980
Total origines	3 900	2 900	6 800

Tableau 20 - Migrations alternantes à l'intérieur du périmètre d'étude : Migrations domicile-études
(Source : MOBSCO 2016)

Origine \ Destination	Secteur du périmètre dans CA Saint-Lô	Secteur du périmètre dans CC Coutances Mer et Bocage	Total destinations
Secteur CA Saint-Lô	1 280	195	1 475
Secteur CC Coutances Mer et Bocage	285	1 115	1 400
Total origines	1 565	1 310	2 875

Tableau 21 – Principales OD internes au périmètre rapproché (Source : MOBPRO + MOBSCO 2016)

	Flux domicile-travail		Flux domicile-études
	Flux tous modes	Part modale TC	
Agneaux > Saint-Lô	715	3%	195
Saint-Lô > Agneaux	435	12%	260
Canisy > Saint-Lô	285	0%	65
Marigny-Le-Lozon > Saint-Lô	265	2%	75
Orval > Coutances	240	0%	90
Hébécrevon > Saint-Lô	235	0%	80
Coutances > Saint-Lô	195	13%	60
Saint-Gilles > Saint-Lô	185	0%	50
Blainville-sur-Mer > Coutances	165	0%	70
Agon-Coutainville > Coutances	160	0%	75
Monthuchon > Coutances	160	0%	45
Marigny-Le-Lozon > Coutances	145	0%	20
Saint-Lô > Coutances	140	5%	90
Total périmètre d'étude	6 800	-	2 872

4.2 Hiérarchie du réseau routier existant

Le réseau routier national passe en marge du périmètre d'étude (RD972) à l'Ouest de Saint-Lô (cf. Figure 28 et Figure 29). Il s'agit de la RN174 qui relie l'A84 (échangeur n°40 sur l'axe Rennes – Caen) à la N13 (axe Caen – Cherbourg).

Entre Saint-Lô et Coutances, le réseau viaire est structuré autour de la RD972 qui forme l'épine dorsale du réseau routier et sur laquelle vient se greffer de manière perpendiculaire les autres voiries départementales. Comme le montre le

Tableau 22, Saint-Lô et Coutances sont séparés de 29,50 km via cet itinéraire pour un temps de trajet de 30 à 45⁹ minutes en heures de pointe du matin et du soir.

A l'Ouest du périmètre d'étude, la RD972 est connectée sur la RD971 qui permet de contourner Coutances par l'Ouest via la « Déviation Nord de Coutances » et de desservir un vaste périmètre en forme de demi-lune. La RD44, intégrée au périmètre d'étude permet en effet de desservir Tourville-Sur-Sienne.

Enfin, à l'Est du secteur étudié, la RD972 se connecte à la N174 à l'entrée d'Agneaux. La nationale permet ensuite de relier le Sud et le Nord du département de la Manche depuis l'A84 jusqu'à la RN13 en direction de Cherbourg. A l'Ouest, la RD972 au sud De Saint-Lô permet également de rejoindre Caen par la N13 à partir de Bayeux.

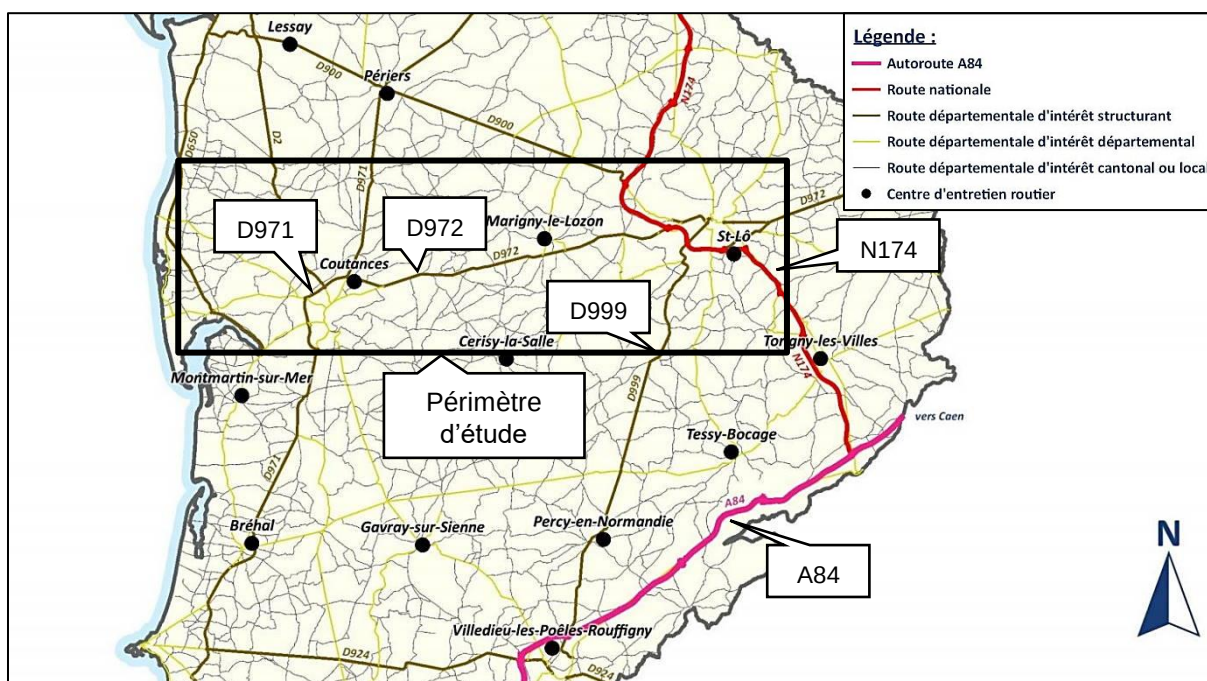
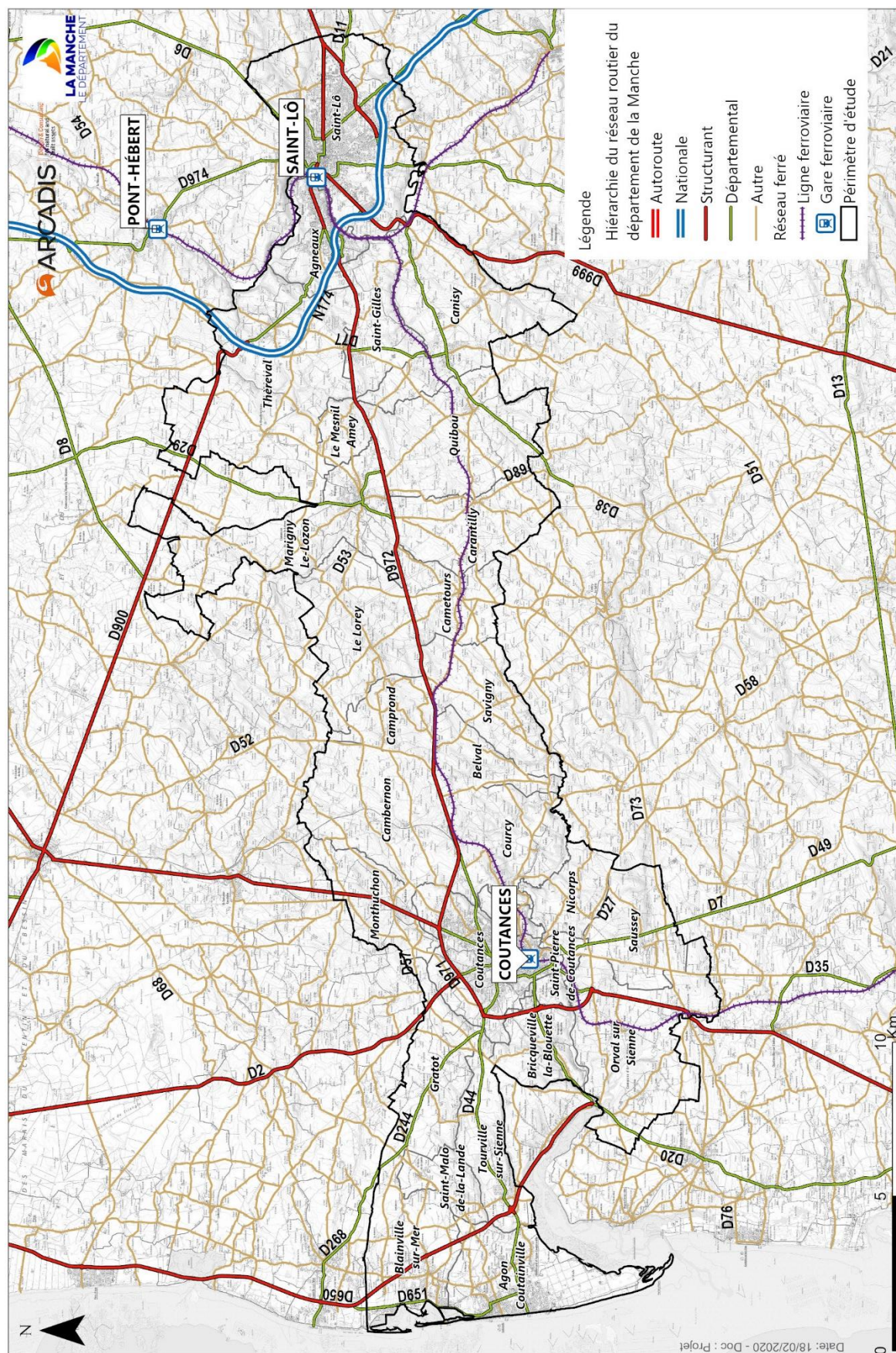


Figure 28 infrastructures et Transports dans la Manche (Source : Département de la Manche).3

⁹ Source : Google Traffic



De nombreuses intersections sur l'axe Saint-Lô - Coutances

L'axe Saint-Lô - Coutances comprend de nombreux points d'échange notamment entre l'itinéraire RD 44-RD 971-RD 972 et sur le barreau de la RD 437 et les autres routes départementales. Ainsi, la Figure 30 montre qu'il est recensé :

- 10 giratoires, principalement autour de Coutances et à l'Est de la section d'étude
- 23 intersections principales de type RD/RD, surtout en partie centrale de l'itinéraire
- 84 intersections RD/VC ou Voies privées

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

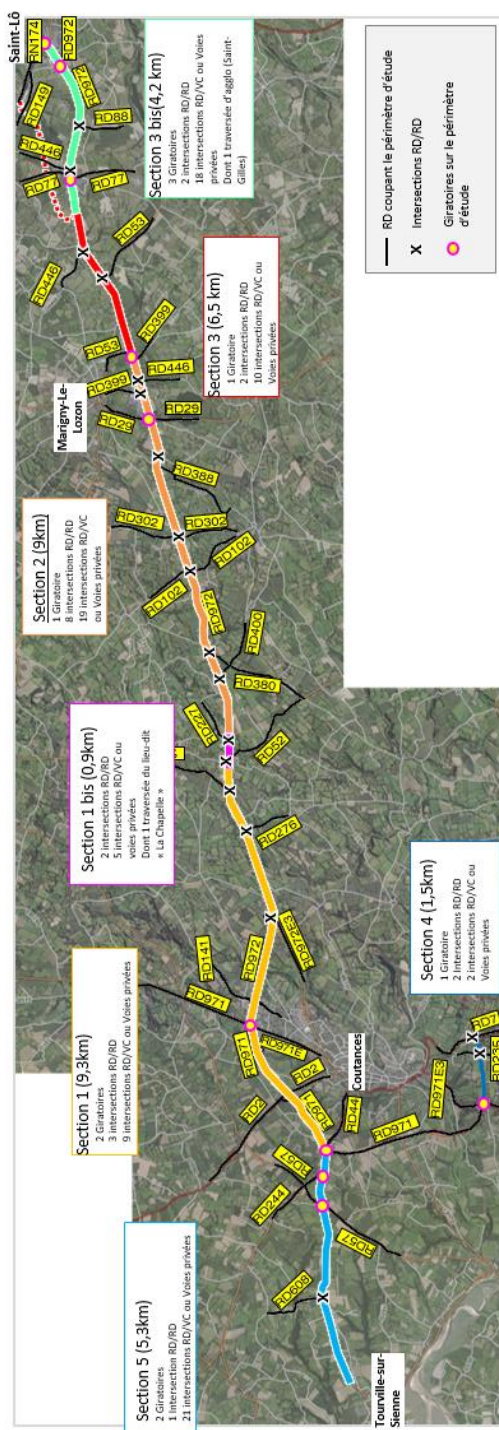


Figure 30 : Etude des intersections sur l'axe Saint-Lô - Coutances
(Source : étude d'accidentologie, 2020)

4.3 Analyse de l'accessibilité de Saint-Lô et Coutances vers Rennes et Caen (temps de parcours)

Si l'on observe les temps de parcours répertoriés sur le Tableau 22, on constate que :

- Le temps de trajet depuis Saint-Lô vers les principales métropoles de la Région (Caen et Rennes) est plus rapide ou identique à celui de Coutances. Saint-Lô bénéficie d'une meilleure accessibilité grâce à sa position centrale dans le département et parce qu'elle est desservie par la RN174.
- En corollaire, cette analyse illustre l'enclavement de Coutances. Par exemple, le temps de trajet depuis Coutances vers Caen est supérieur (1h20 contre 55 min) tandis qu'il est identique vers Rennes alors que la distance parcourue est moins importante vers Rennes (1h35 pour 135 km pour Coutances contre 150km pour Saint-Lô).

Tableau 22 Temps et distance des trajets moyens vers les principales métropoles, de centre-ville à centre-ville à l'heure de Pointe du Soir(Source GoogleMaps)

Temps et distance des trajets moyens vers les principales métropoles					
Depuis Coutances :	Temps	Distance	Depuis Saint-Lô :	Temps	Distance
Saint-Lô	35/40 min	29,50 km	Coutances	35/40 min	29,50 km
Caen	1h20 / 1h25	95 / 102 km	Caen	55 min	72 km
Rennes	1h35 / 1h50	139km	Rennes	1h35/1h45	152 km
Trajet de centre-ville à centre-ville à l'heure de pointe (17h)					

La position centrale de Saint-Lô au sein du département et la présence d'infrastructures lourdes de transport routier permettent de rejoindre facilement les grandes métropoles de la Région. Comparativement à Saint-Lô, Coutances souffre d'un enclavement territorial illustré par l'analyse des temps de parcours. Alors même que la distance vers Rennes est moins importante que pour Saint-Lô, le temps de parcours pour y accéder depuis Coutances est similaire.

4.4 Niveaux de trafics et conditions de circulation sur le réseau routier en situation actuelle

Ce paragraphe se base sur l'étude trafic et le bilan d'accidentologie, menés parallèlement à la présente étude. Le § 1.3 présente ces études.

4.4.1 Quelles sont les charges de trafic globales et leur évolution ?

Les trafics sur l'axe sont relativement élevés et variables sur l'axe étudié. La carte ci-après (Figure 31) montre notamment :

- Des **volumes importants** (environ 14 000 véhicules/jour) **sur l'Ouest du contournement de de Coutances** (RD 971), **sur la traversée de Saint-Gilles**, entre St Gilles et Agneaux à l'approche de Saint-Lô ;
- 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 la déviation Nord de Coutances** (RD 972)
- Des **flux nettement plus faibles sur la RD 437**, au Sud de Coutances.

La **proportion de poids-lourds est variable et modérément élevée** (de 3% à près de 7%), cohérente pour une RD structurante. Seul l'Est du contournement nord de Coutances (RD 972) présente un ratio de PL plus faible (2,2%).

Les **flux sont 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).

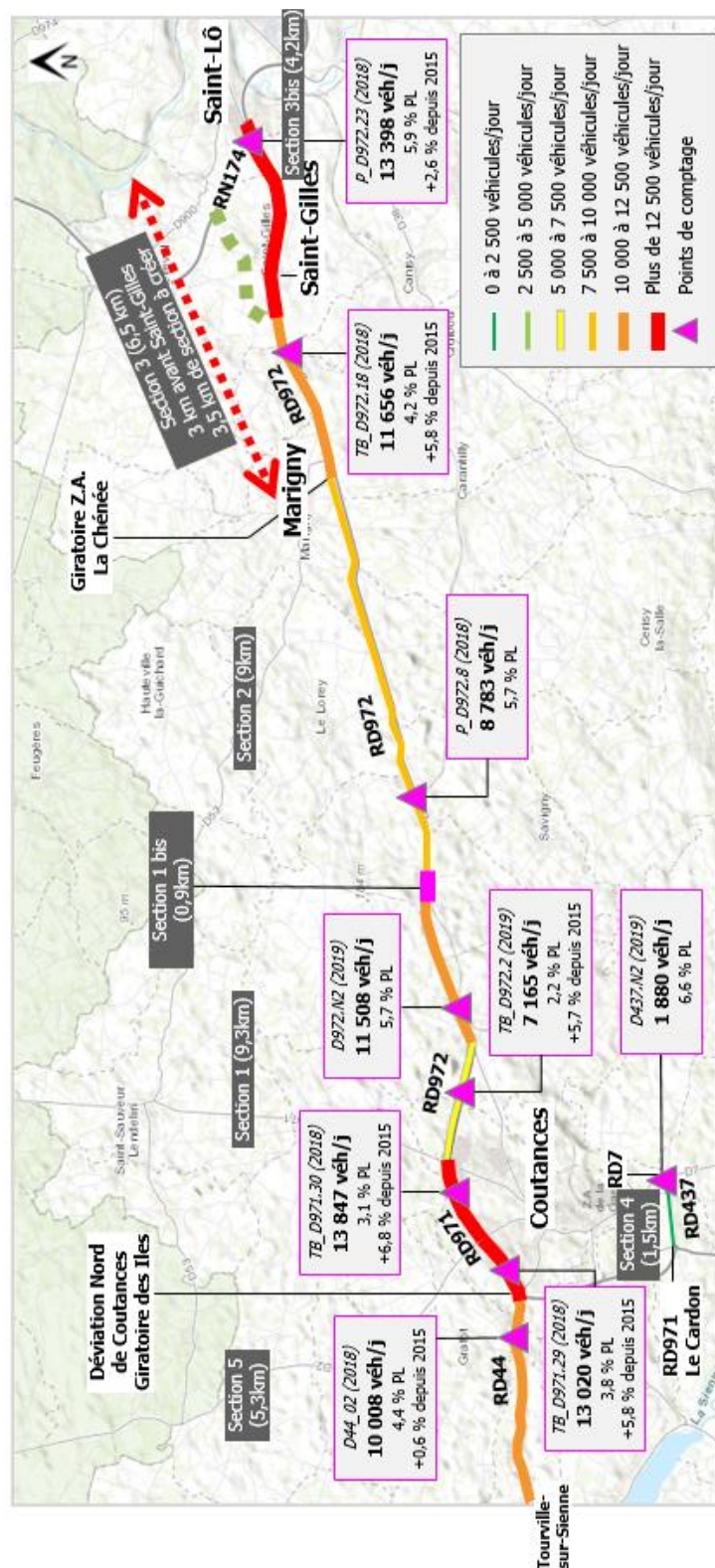


Figure 31 : Trafics sur l'axe et évolution depuis 2018 (Source : Etude d'accidentologie, 2020)

4.4.2 Quelle est la distribution annuelle des flux ?

Les mois les plus chargés de l'année sont les deux mois d'été, suivis de mai et juin

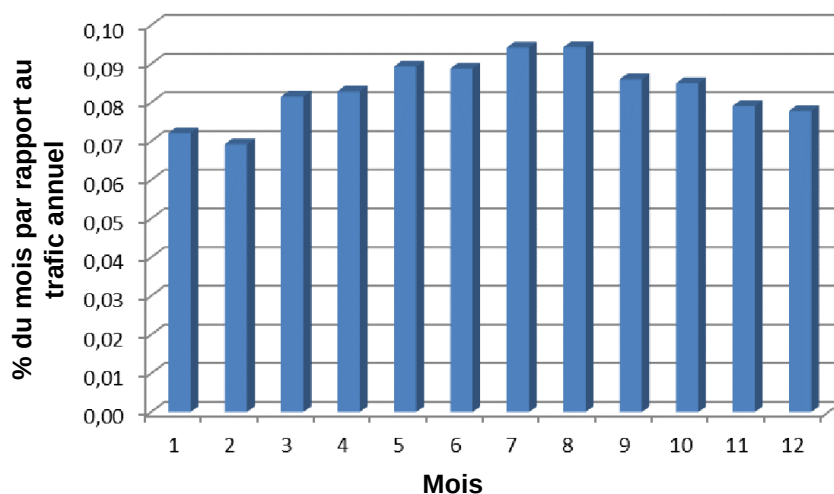


Figure 32 – Distribution des trafics mensuel sur le total de l'année
(Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)

4.4.3 Quelles sont les heures de pointe de jour ouvré ?

Le graphique suivant représente les trafics horaires moyens en journée ouvrée en 2017 sur tous les postes de comptage :

- L'heure de pointe du matin (HPM) correspond à la tranche 8h-9h;
- L'heure de pointe du soir correspond à la tranche 17h-18h;

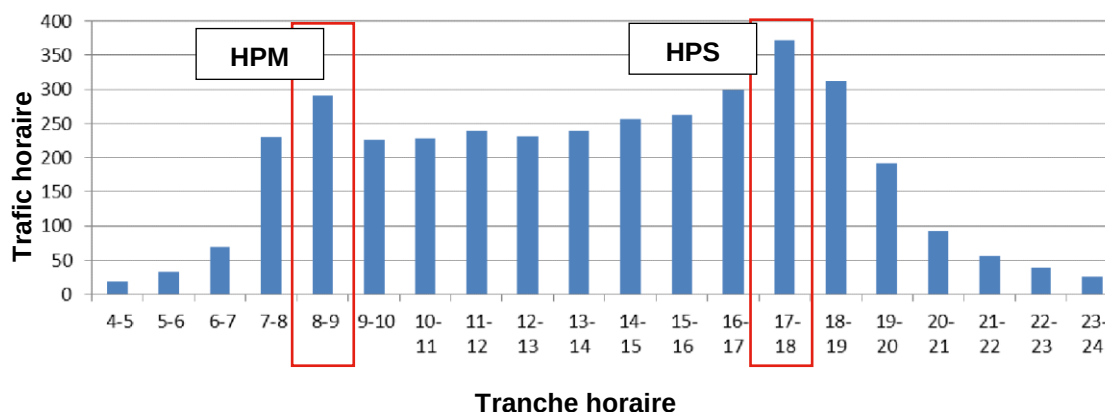


Figure 33 – Trafics horaires les mardi, mercredi et jeudi en 2017 sur tous les postes de comptage
(Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)

4.4.4 Estimation des densités de trafic en situation actuelle (simulation des taux de saturation)

Ce paragraphe se base sur la modélisation des trafics réalisée dans le cadre de l'étude trafic, menée en parallèle à la présente étude. Le § 1.3 présente ce modèle et ses paramètres principaux. Les volumes de trafics sont exprimés en unité de véhicule particulier¹⁰ (UVP).

Le tableau suivant présente les charges maximales modélisées sur plusieurs sections de l'axe Saint-Lô – Coutances en HPS (heure de pointe du soir) ainsi que les capacités horaires.

Tableau 23 – Trafics modélisés en UVP en situation actuelle dans le sens le plus chargé sur l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)

	RD44	RD 437	RD 971 PR 30,8 (Dév Nord-ouest Coutances)	RD 972 PR 3,2 (Dév Nord-Est Coutances)	RD 972 PR 4,8 (Courcy)	RD 972 PR 10,5 (Le Lorey)	RD 972 PR 12,8 (Marigny)	RD 972 PR 12,2 (St-Gilles)
Capacité horaire, par sens	1220	600	1 350	1 800	1 350	1 350	1 350	1 350
Charge HPS	260	105	845	430	685	560	580	890

La carte suivante présente les taux de saturation de la voirie en heure de pointe du soir en situation actuelle :

- L'épaisseur correspond aux flux modélisés en heure de pointe du soir.
- Le taux de saturation est le rapport du flux modélisé en heure de pointe du soir à la capacité modélisée du tronçon de voie correspondant (débit horaire maximum). Les niveaux de saturation ont été évalués avec les seuils suivants :
 - La couleur verte montre un arc que l'on qualifie de fluide, la vitesse diminue peu par rapport à la vitesse à vide, avec un taux de saturation inférieur à 50%.
 - La couleur orange montre un arc dont la circulation est de nature dense, la vitesse commence à diminuer par rapport à la vitesse à vide, avec un taux de saturation compris entre 50% et 75%.
 - La couleur rouge montre un arc dont la circulation est saturée, la vitesse a diminué significativement par rapport à la vitesse à vide, avec un taux de saturation entre 75% et 100%.
 - La couleur noire montre un arc congestionné, c'est-à-dire que l'on roule au pas, par intermittence, avec un taux de saturation supérieur à 100%.

En heure de pointe du soir en situation actuelle :

- La circulation sur la section Saint-Lô - Coutances est relativement dense à l'approche des deux agglomérations. Elle est notamment chargée dans les deux sens entre Saint-Lô et Saint Gilles ;
- Seule la section de Marigny à Belval est fluide ;

¹⁰ UVP (unité de véhicule particulier) est un indicateur d'unités de véhicules utilisé en études de trafic tenant compte de l'impact plus important de certains véhicules, en particulier les poids lourds en leur affectant un coefficient multiplicateur (exemple : 1 VP = 1 UVP et 1 PL = 2 UVP)

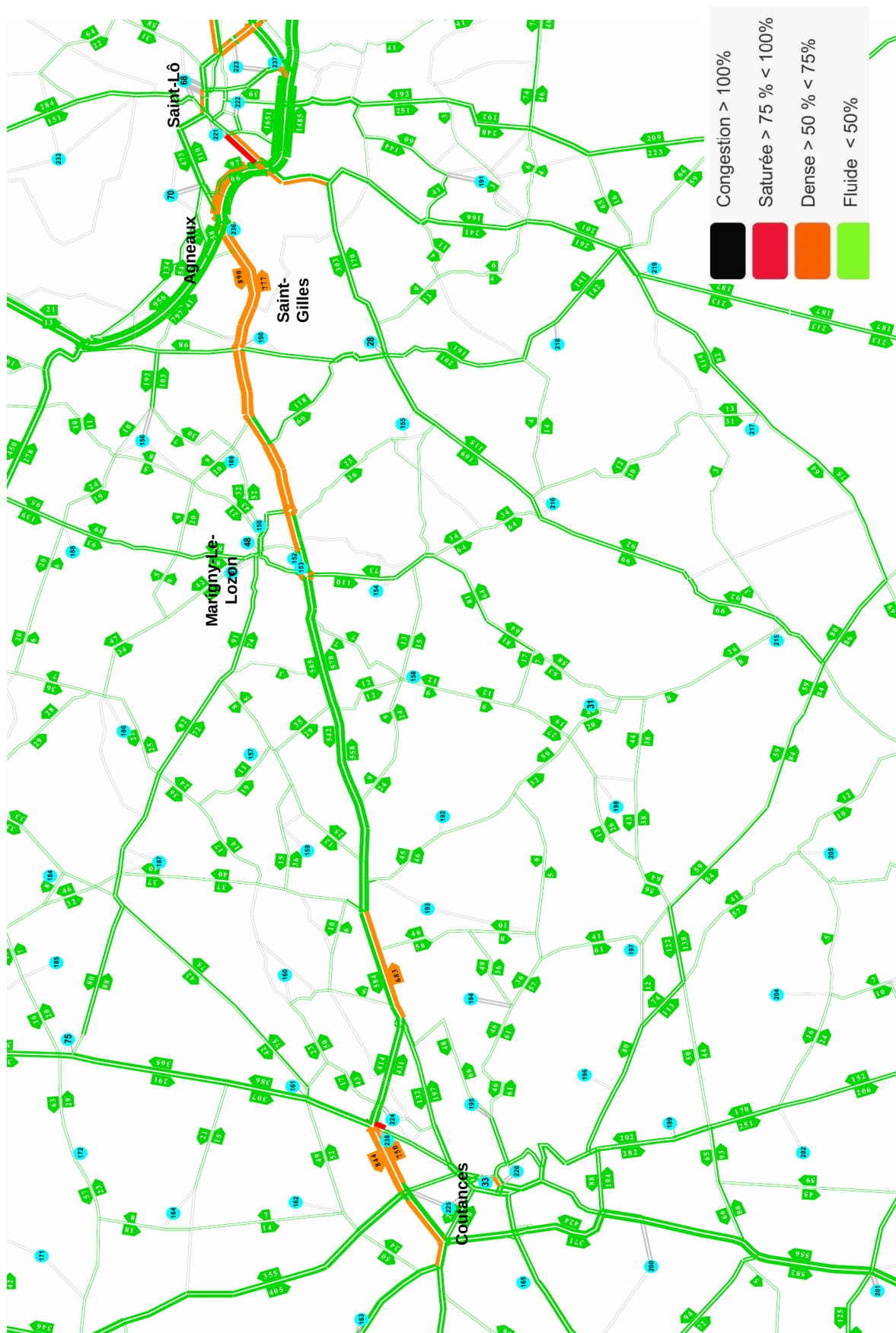


Figure 34 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS en situation actuelle
(Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)

4.4.5 L'essentiel à retenir

- La période de l'année la plus chargée est logiquement celle courant de mai à août.
- Les trafics journaliers sont les plus importants avec environ 13 000 véh/j à l'ouest du contournement de Coutances et à l'approche de Saint-Lô, dans Saint-Gilles.
- Les flux sont globalement en augmentation : entre +3% et +7% de 2015 à 2018 ;
- Les conditions de circulation sont denses à l'approche des deux agglomérations et fluides de Marigny à Belval.

4.5 Analyse de la demande routière (motifs, occupation des véhicules)

Ce paragraphe se base sur le rapport de l'enquête-origine destination, réalisée pour effectuer l'étude trafic. Le § 1.3 présente cette étude dans le cadre de l'étude trafic.
Cette enquête s'est déroulée sur plusieurs jours ouvrés de 15h-19h en mai 2019.

4.5.1 Le taux d'occupation par motif

Les résultats de cette étude, repris dans le Tableau 24, montre que le taux d'occupation des véhicules varie de façon importante en fonction du motif de déplacement :

- Le taux d'occupation est faible pour les motifs liés au travail en origine de déplacement ;
- Le taux d'occupation est relativement élevé pour les motifs liés aux trajets Domicile-Etude (en origine du déplacement) et aux loisirs et vacances.

Ces résultats sont logiques : on se déplace plutôt individuellement pour aller au travail mais en famille pour les loisirs et les vacances.

Tableau 24 Taux d'occupation des véhicules en fonction du motif de déplacement (source enquête O/D par interviews, Département de la Manche)

Motif du déplacement à l'origine	Taux d'occupation du véhicule	Motif du déplacement à la destination	Taux d'occupation du véhicule
Domicile	1,41	Domicile	1,30
Lieu de travail	1,18	Lieu de travail	1,32
Ecole, université	1,79	Ecole, université	1,27
Affaires professionnelles	1,28	Affaires professionnelles	1,30
Courses, achats, affaires personnelles	1,45	Courses, achats, affaires personnelles	1,44
WE, loisirs, vacances	1,65	WE, loisirs, vacances	1,72
Total général	1,36	Total général	1,36

Les motifs de déplacement

La suite de ce paragraphe présente les % des motifs hors destination domicile afin de comprendre la destination des usagers dans le sens aller.

- Les motifs personnels sont prépondérants : ils représentent la moitié de la demande ;
- Les motifs travail et études représentent le quart des motifs (18% et 6% respectivement) ;
- Le motif affaires professionnelles est significatif puisqu'il représente également le quart des motifs.

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

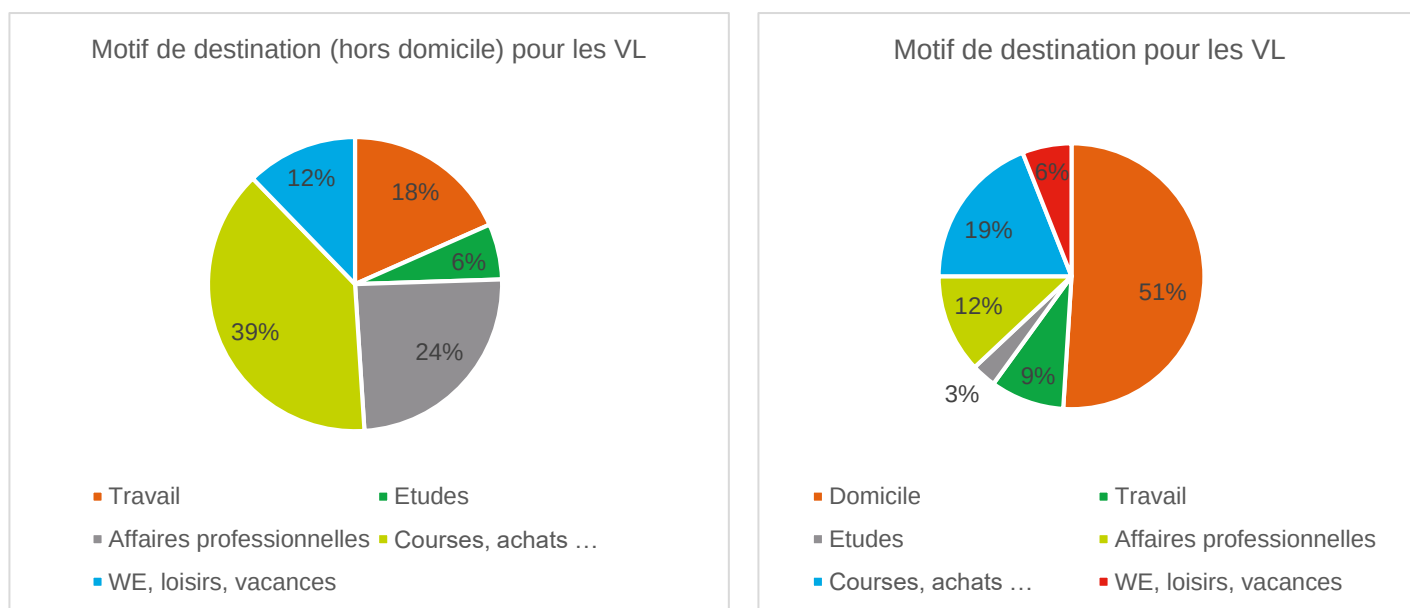


Figure 35 Motifs de déplacement à la destination pour les VL
(Source : enquête O/D par interviews, Département de la Manche, 2019)

4.5.2 La fréquence de déplacement

La Figure 36, rappelle que près de la moitié (45%) des déplacements se réalise de façon quotidienne ou quasi quotidienne sur le secteur.

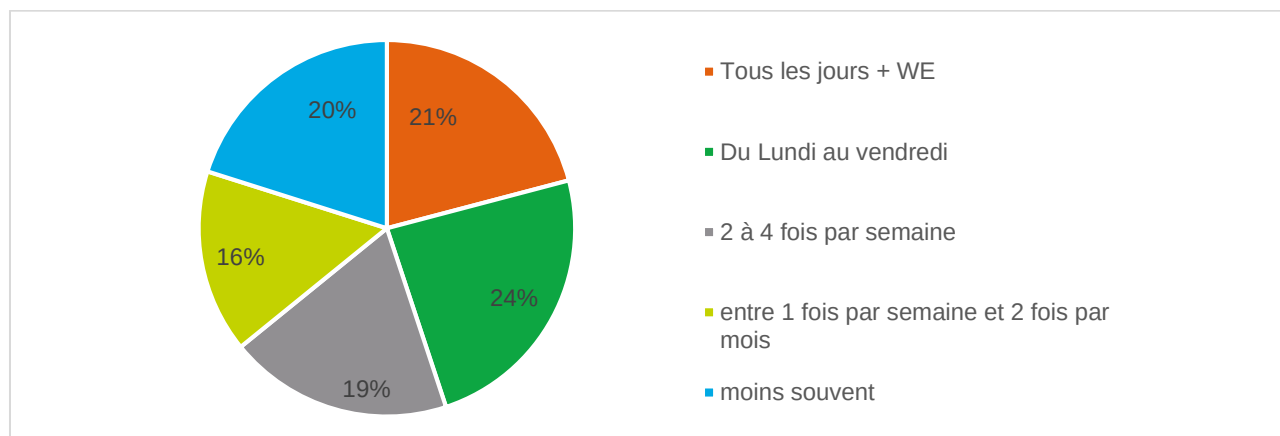


Figure 36 Fréquence de déplacement
(Source enquête O/D par interviews, Département de la Manche)

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 déplacement 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).

4.6 Bilan de l'accidentologie en situation actuelle

Ce chapitre reprend la synthèse et les principales illustrations du bilan d'accidentologie mené parallèlement à la présente étude. Le § 1.3 présente cette étude.

4.6.1 Quelle est l'accidentologie globale sur l'axe Saint-Lô - Coutances ?

Sur la base des données issues du fichier BAAC ODSR de 2009 à 2018 :

- **43 accidents** ont été observés sur le périmètre d'étude.
- Ils ont engendré **5 Tués, 33 blessés hospitalisés et 41 blessés légers** sur la période **2009-2018**.

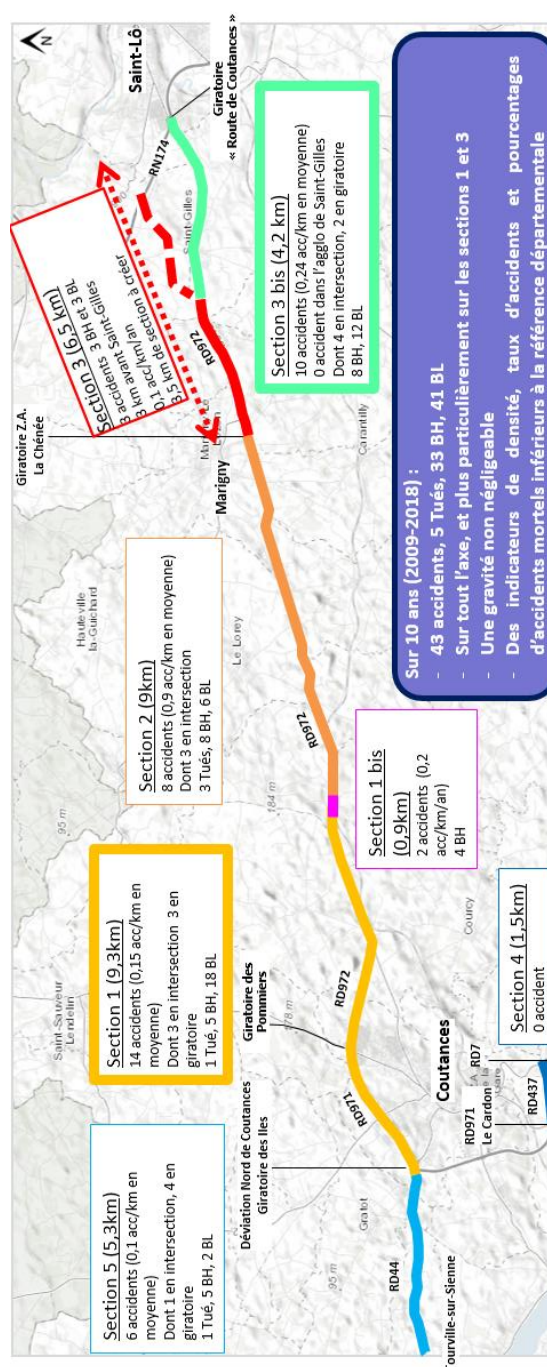


Figure 37 – Chiffres clés de l'accidentologie (Source : Etude d'accidentologie, 2020)

4.6.2 Quand les accidents de la route ont-ils lieu ?

L'accidentologie apparaît constante sur les 10 ans étudiés (2009-2018) (en moyenne 4,3 accidents/an), avec une tendance à la hausse de la mortalité sur les deux dernières années étudiées (2017 et 2018).

Les accidents se sont produits majoritairement :

- Au mois de **Mars et Décembre**
- Plutôt **en semaine qu'en week-end** (même si les accidents survenus le week-end étaient plus marqués entre 2009-2013)
- **A l'heure de pointe du soir en semaine (18h00 - 19h00) et en pleine nuit le week-end**
- **La majorité des accidents se produisent en journée, cependant on note une surreprésentation des accidents de nuit par rapport à l'échelle du département (selon le bilan d'accidentologie du Département de La Manche de 2015).**

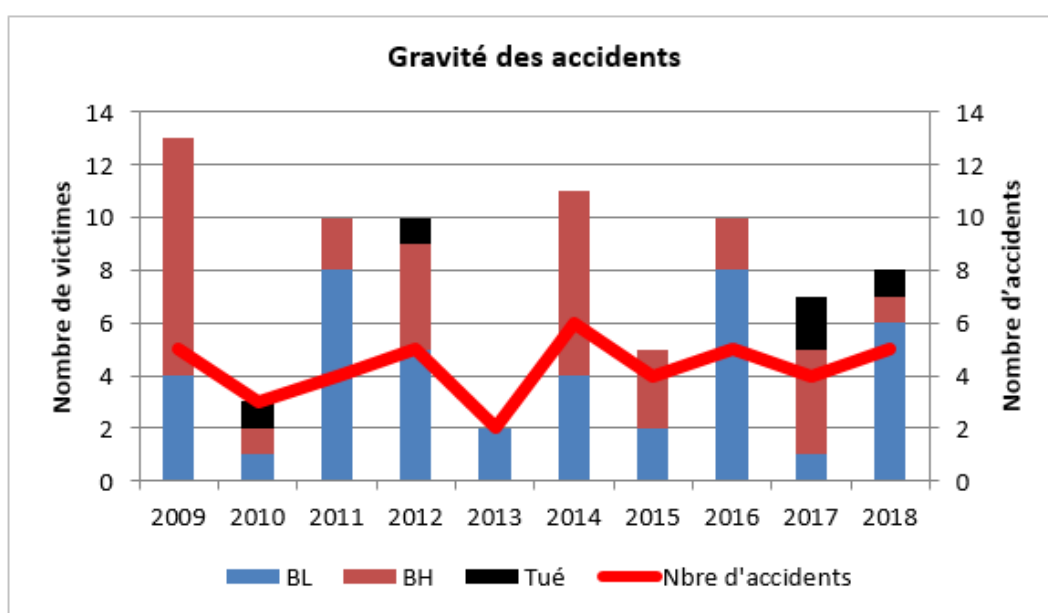


Figure 38 – Gravité des accidents (Source : Etude d'accidentologie, 2020)

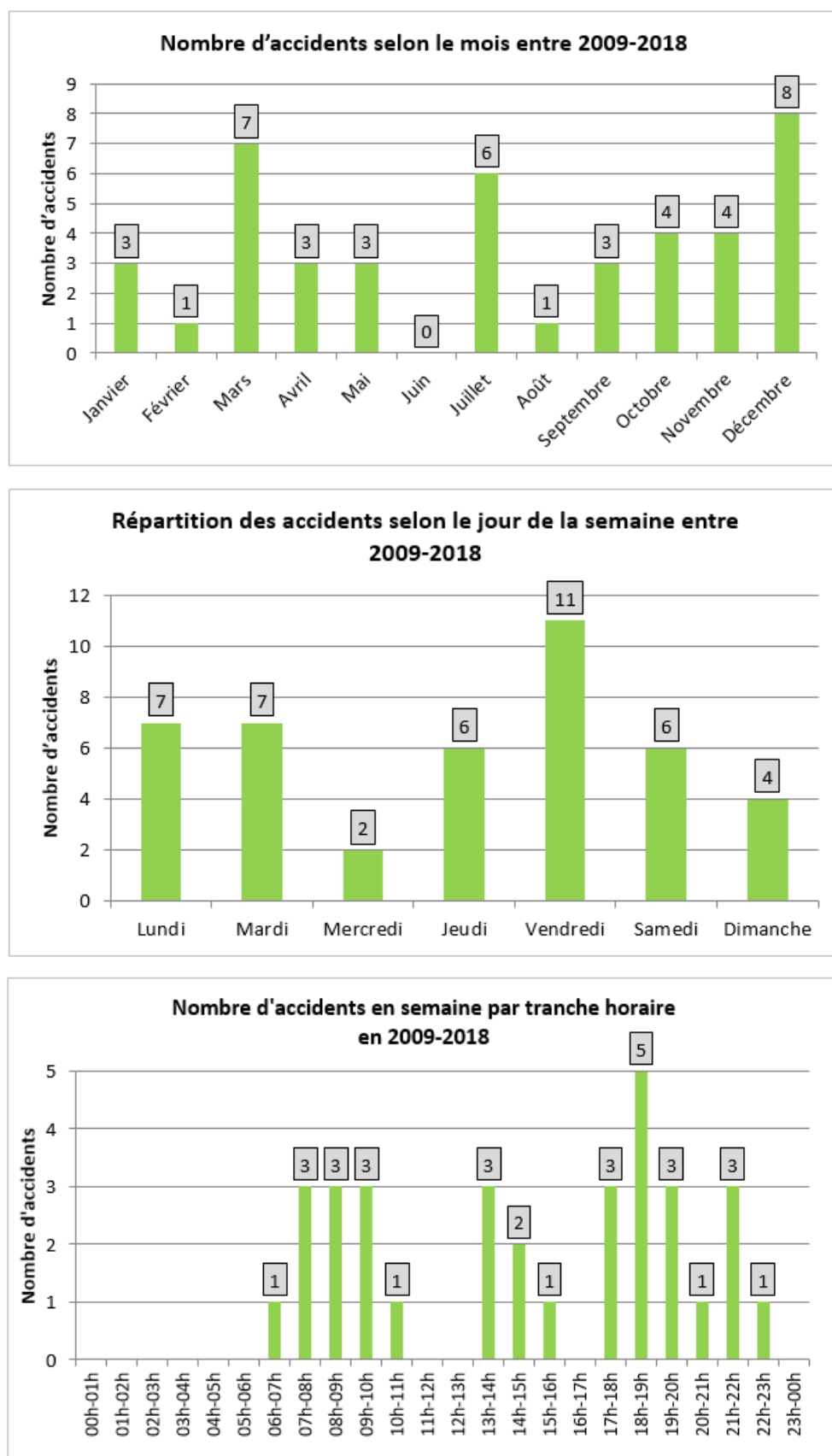


Figure 39 – Nombre d'accidents selon le mois, le jour, l'heure en jour de semaine
(Source : Etude d'accidentologie, 2020)

4.6.3 Qui est impliqué dans les accidents de la route ?

- **67% des accidents impliquent 2 véhicules**, et les **conflits les plus recensés** sont les **véhicules légers / véhicules légers**. Attention toutefois à ne pas négliger la part de conflits impliquant des usagers vulnérables (surtout cyclomoteurs et vélos) et des véhicules utilitaires.
- Majoritairement des **hommes** tant dans **les conducteurs** que dans **les victimes**
- Pas de réelles différences entre les classes d'âge

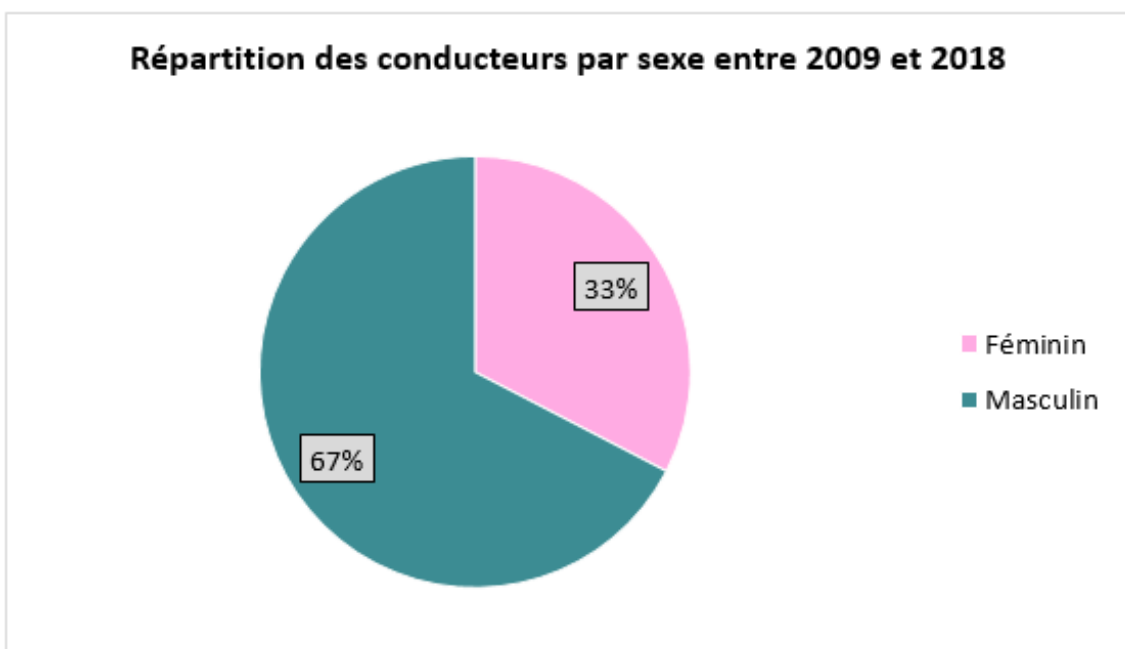
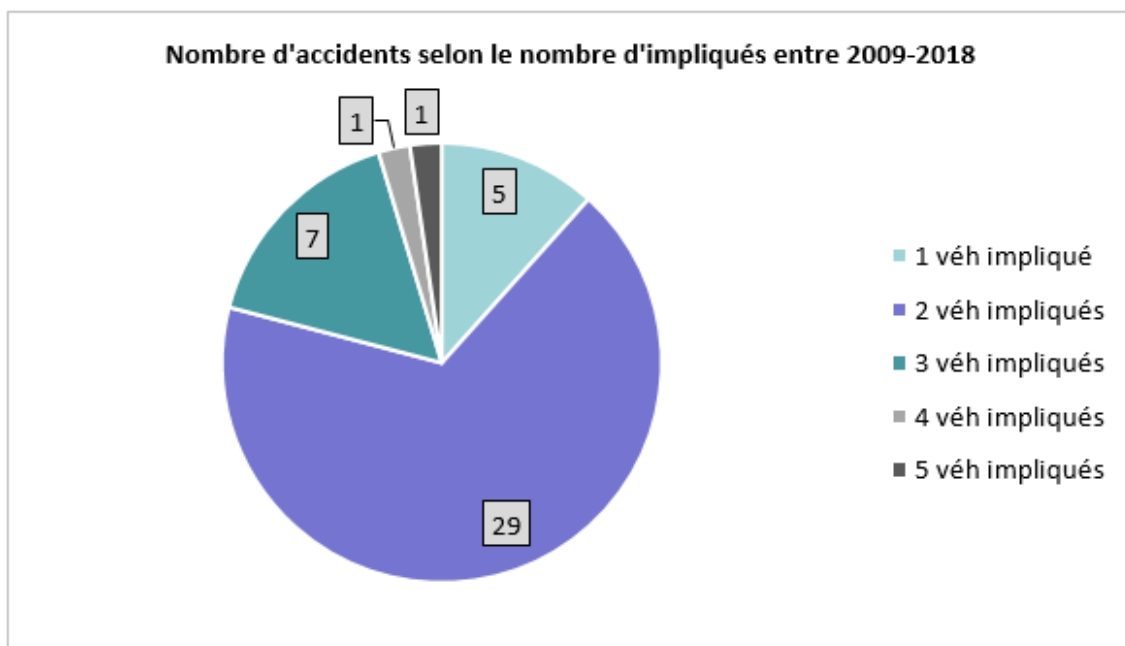


Figure 40 – Types d'usagers impliqués dans des accidents (Source : Etude d'accidentologie, 2020)

4.6.4 Quels types d'accidents se sont produit sur l'axe Saint-Lô - Coutances ?

Les **accidents** sont majoritairement survenus dans des **conditions atmosphériques normales et sur chaussée sèche**

3 types de collision ressortent :

- **Par le côté** dont la manœuvre serait du type **tourne-à-gauche**
- **Par l'arrière ou en chaîne** (selon les accidents corporels de la circulation de 2017 provenant de l'ONISR)
- Sur **obstacles fixes**, avec un **accroissement** de ce type d'accidents entre les 2 périodes quinquennales
- Les motifs de déplacement sont principalement la **promenade**, suivie du domicile-travail. A noter une hausse des trajets domicile-école et professionnels.

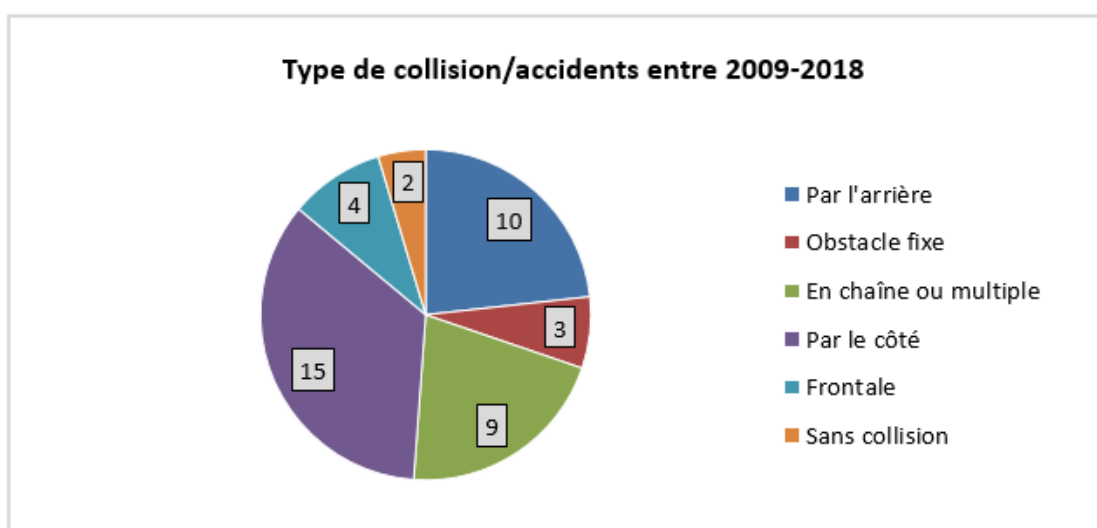


Figure 41 – Type de collision / accidents 2009-2018 (Source : Etude d'accidentologie, 2020)

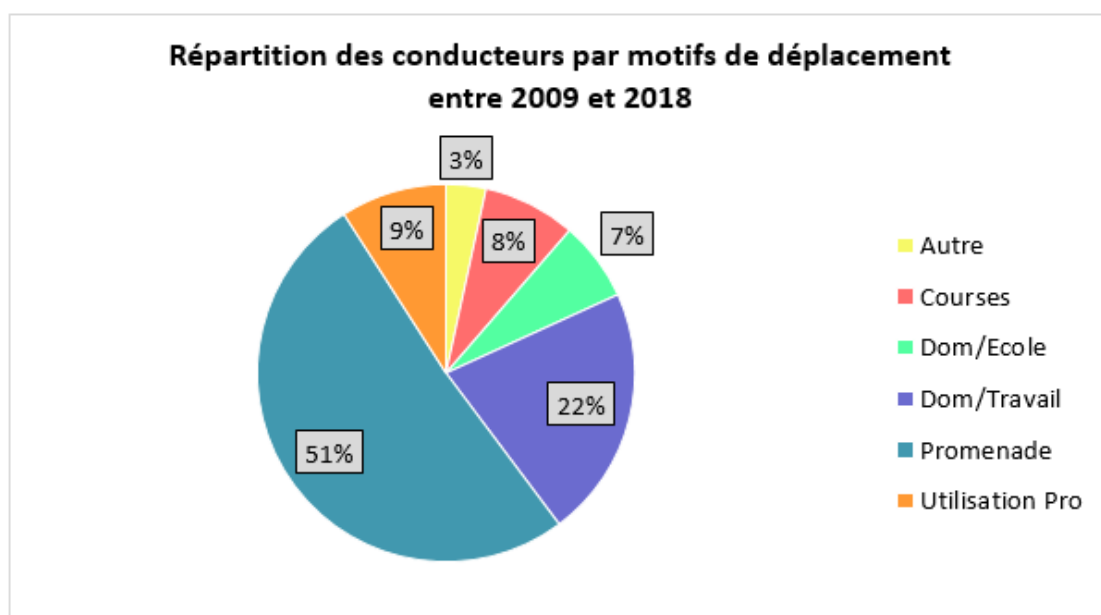
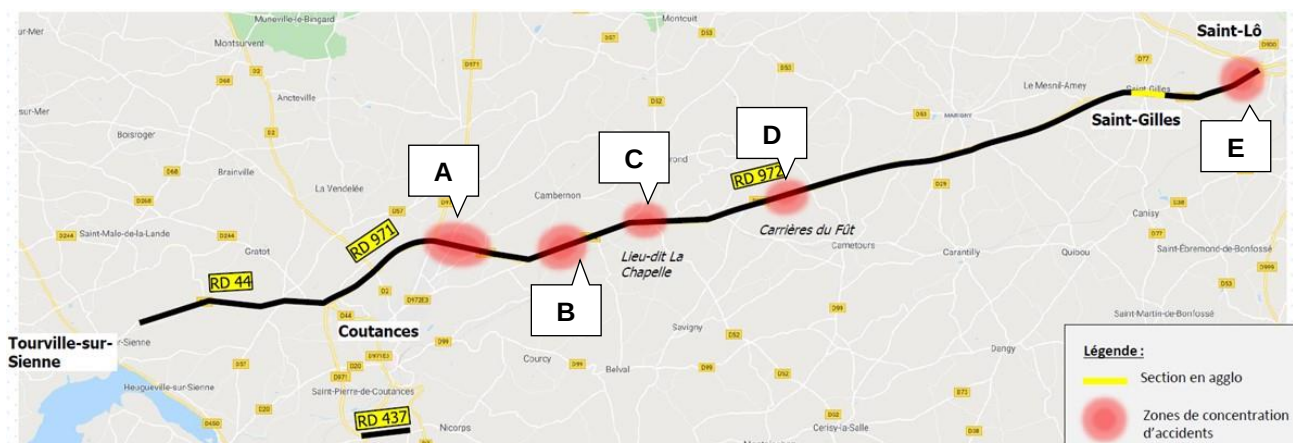


Figure 42 – Répartition des conducteurs par motifs de déplacements entre 2009 et 2018 (Source : Etude d'accidentologie, 2020)

4.6.5 Quelles sont les zones de concentration d'accidents ?

Les principales communes à enjeux sont Coutances, Agneaux pour la densité et Le Lorey pour la gravité des accidents

- En majorité sur la RD 972 avec 5 zones de concentration d'accidents (cf. Figure 43).
- 100% des accidents se produisent hors agglomération
- Des accidents qui ont généralement lieu en section courante (56% des accidents). A noter la proportion non négligeable d'accidents en giratoire (18%) (cf. Figure 44).



Zone de concentration d'accidents :	A – RD972/RD971 et RD971/RD341	B – RD972 entre PR 0003+1377 et PR 0004+0892	C - entre RD 972/RD 52 et le RD972 PR 0007+0029	D - RD972 entre PR 0010+0254 et le PR 0010+950	E - RD972 entre PR 0010+0254 et le PR 0010+950
Longueur (km)	1,2	1	0,65	0,8	0,85
Accidents sur 10 ans	9	4	3	3	6
Densité d'accidents (Nombre d'accidents par an et par km de voirie)	0,75	0,40	0,46	0,38	0,70
IG2 (Nombre de tués + blessés hospitalisés pour 100 accidents)	11,1	75	200	167	33,3

Figure 43- Analyse des zones de concentration d'accidents (Source : Etude d'accidentologie, 2020)

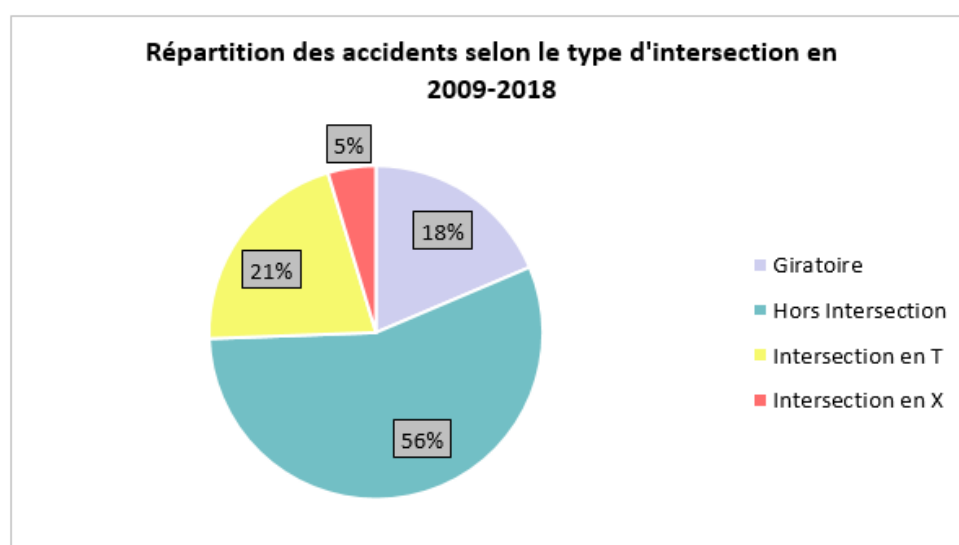


Figure 44 – Répartition des accidents selon le type d'intersection (Source : Etude d'accidentologie, 2020)

4.6.6 Quelle causalité peut être imputée à l'infrastructure ?

Les causes supposées liées à l'infrastructure sont :

- Les **vitesse élevées** favorisées par une **infrastructure large, homogène, souvent rectiligne, avec des dénivelés et des créneaux de dépassements**, dans un environnement plutôt rase campagne ;
- Les **carrefours ou débouchés riverains, parfois peu perceptibles et à risques compte tenu des vitesses sur l'axe** (insertions ou franchissements à risques, freinage pouvant surprendre les véhicules) ; des giratoires parfois trop permissifs ;
- Le **traitement des rives** (avec bande dérasée revêtue et multifonctionnelle) qui s'est développé au cours des 10 dernières années sur l'itinéraire pour davantage de sécurité notamment pour les usagers vulnérables) mais qui reste insuffisant sur la RD44 notamment (nombreux accidents 2Roues recensés) ;
- Des **singularités à risques qui manquent de lisibilité et de contraintes** (beaucoup de marquage, peu d'îlots, peu de signalisation verticale de police...)

4.6.7 Typologie des accidents par niveau de gravité et d'occurrence

A partir des résultats du bilan d'accidentologie, il est possible d'établir le graphique des enjeux basé sur la proportion et la gravité de chaque typologie d'accidents.

Il ressort de l'étude, les principaux enjeux suivants sur le périmètre et les 10 ans considérés :

Tableau 25 – Profils d'accidents par niveau de gravité

Niveau de gravité	Occurrence	Type d'accident
Gravité proche de la moyenne sur l'axe	Entre 55 et 75% des accidents	• Les accidents impliquant 2 véhicules • Les accidents qui ont lieu en semaine • Les accidents sur chaussée sèche • Les accidents se produisant de jour et • Les accidents sur section courante
Gravité supérieure à celle de l'axe sur l'axe	Concerne pour chacun entre 40 et 50 % des accidents	• Les accidents véhicule léger / véhicule léger • Les accidents sur chaussée mouillée • Les accidents de nuit
Gravité forte / très supérieure à la moyenne sur l'axe	Entre 10 et 20% des accidents	• Collisions en chaîne ou multiples • Accidents impliquant plusieurs véhicules • Conflits véhicule léger / véhicule utilitaire

Comparativement aux **références départementales ou nationales disponibles**, il est possible également de mettre en évidence :

- Les **accidents de nuit**, et les **collisions par l'arrière et en chaîne**.
- Les cyclomoteurs, comme sur le département, représentent le second mode impliqué.
- Les vélos sont autant impliqués sur la section que les motos, alors que dans le département, on observe que ce sont les motos qui sont plus impliquées que les vélos. Contrairement aux enjeux départementaux, les motos et les jeunes ne constituent pas d'enjeux prioritaires sur l'itinéraire.

4.6.8 L'essentiel à retenir du bilan d'accidentologie

Le bilan de l'accidentologie montre que les principaux éléments impliqués dans les accidents sont :

- Les accidents par collisions (notamment par le côté, l'arrière ou en chaîne) entre 2 ou plusieurs véhicules de type véhicule léger qui surviennent au passage d'une intersection ou dans le cadre d'un dépassement/déport, surtout au niveau des zones de concentration d'accidents ;
- Les accidents impliquant des cyclomoteurs ou des vélos, surtout sur la RD44 (manque de traitement des rives), en extrémité est de la RD972 et dans les giratoires ;
- Les accidents dans des conditions de circulation non optimales (luminosité, conditions atmosphériques) ;
- La vitesse inadaptée pratiquée par les usagers et l'infrastructure permissive sont supposées avoir contribué à la majorité des accidents. Cette hypothèse doit être confirmée par un diagnostic terrain.

4.7 Offre et demande de déplacement des modes alternatifs à la voiture

4.7.1 Le train

Réseau TER Caen <-> Saint-Lô <-> Coutances :

Comme le montre la Figure 45, la Gare de Caen est classifiée par la Région Normandie « Gare Nationale » tandis que les gares de Coutances et de Saint-Lô sont classifiées « Gares Régionales ».

La gare de Carantilly-Marigny n'est plus desservie depuis décembre 2018¹¹.

Sur le périmètre d'étude, le réseau TER Normandie est organisé autour de la ligne TER Caen <-> Saint-Lô <-> Coutances (avec un prolongement ponctuel jusqu'à Rennes). Au sein du périmètre d'étude, elle dessert les gares de Saint-Lô, Coutances comme on peut l'observer sur la Figure 46.

La Figure 46 indique également une offre ferroviaire plus limitée sur le Tronçon situé au Sud-Ouest de Coutances par rapport au tronçon Coutances – Saint-Lô, ce qui est corrélé avec l'analyse de l'offre de la ligne TER.

Enfin, la Figure 45 montre que les déplacements peuvent être réalisés à la fois par des cars Régionaux entre Lison et Coutances (voir jusqu'à Folligny) et/ou par des trains sur le reste de la ligne.



Figure 45 Dessertes Régionales en Normandie (Source : Région Normandie)

¹¹ Nota : la gare de Carantilly – Marigny, non desservie depuis fin 2018 est encore visible sur certaines cartes

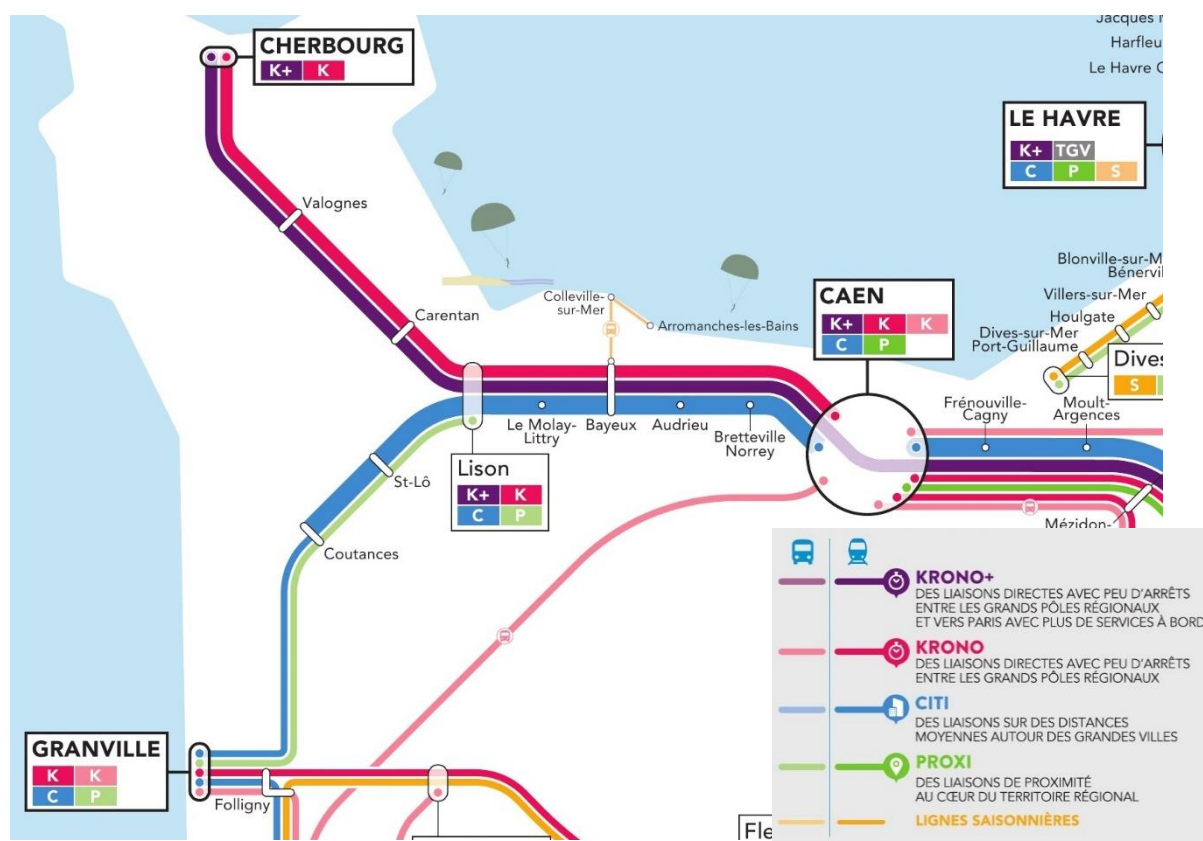


Figure 46 Niveau d'offre TER Région Normandie

Niveau de desserte locale (TER Coutances <-> Saint-Lô) :

L'offre TER présentée sur les Tableau 27 et Tableau 28 paraît globalement satisfaisante avec un nombre de trajets élevés, des temps de trajets acceptables.

Le Tableau 27 montre cependant que le niveau de desserte n'est pas égal entre les deux communes avec une amplitude horaire plus étendue dans le sens Coutances -> Saint-Lô le matin et inversement le soir :

- Premiers trains au départ de Coutances à 5h22 (en semaine) contre 6h56 de Saint-Lô
- Derniers trains au départ de Coutances à 19h37 (tous les jours) contre 0h01 de Saint-Lô (en bus).

Enfin, suite aux entretiens d'acteurs, il ressort que ceux-ci sont relativement critiques à l'égard du réseau ferroviaire, particulièrement vis-à-vis de la vétusté de l'infrastructure.

Tableau 26 Nombre et trajet et amplitude horaire de la desserte TER entre Saint-Lô et Coutances
(Source : SNCF 2019)

Ligne	Sens	Nombre de trajets (Semaine / Sam-Dim)	Amplitude horaire
Coutances - Saint Lô	Coutances --> Saint-Lô	13 trajets / 10 trajets	L -> V : 5h22 - 19h37 Sam : 6h32 - 19h37 Dim : 8h24 - 19h37
	Saint-Lô --> Coutances	16 trajets / 12 trajets	L -> V : 6h56 - 0h01 Sam : 8h56 - 0h01 Dim : 9h56 - 0h01

Tableau 27 Temps de parcours et fréquence moyenne de la desserte TER entre Saint-Lô et Coutances (Source : SNCF 2019)

Ligne	Temps de parcours		Fréquence moyenne		
	Le plus court	Le plus long	HPM (7h - 9h)	HPS (17h - 19h)	HC Soir (20h - 23h30)
Coutances - Saint Lô	22 min	34 min* (* trajet par car)	1 train/heure	2 trains/heure	Pas de train
	20 min	35 min* (* trajet par car)	1 train sur la période	1 train/heure	1 train/heure

Offre ferroviaire en lien avec Paris

- Saint-Lô <-> Paris : La liaison par train entre Saint-Lô et Paris implique une correspondance nécessaire à la Gare de Caen : un TER puis un Train NOMAD (direct jusqu'à Paris) pour un temps de trajet moyen qui oscille entre 3h et 3h10 ;
- Coutances <-> Paris : En ce qui concerne la liaison en train de Paris à Coutances, le trajet est plus long que pour Saint-Lô, la même ligne étant empruntée en amont. La correspondance à Caen est également nécessaire. Ainsi, le temps de trajet moyen oscille entre 3h25 et 3h40.

05:56 ST LO 08:57 PARIS ST LAZARE 3h01 1 correspondance	05:22 COUTANCES 08:59 PARIS ST LAZARE 3h37 1 correspondance
05:56 ST LO 09:57 PARIS ST LAZARE 4h01 2 correspondances	06:32 COUTANCES 09:57 PARIS ST LAZARE 3h25 1 correspondance
06:09 ST LO 14:48 PARIS ST LAZARE 8h39 2 correspondances	07:32 COUTANCES 11:05 PARIS ST LAZARE 3h33 1 correspondance
06:55 ST LO 09:57 PARIS ST LAZARE 3h02 1 correspondance	08:32 COUTANCES 12:04 PARIS ST LAZARE 3h32 1 correspondance
07:20 ST LO 10:30 PARIS ST LAZARE 3h10 1 correspondance	

Figure 47 Proposition de desserte TER vers Paris (Source : site internet « OuiSncf »)

Fréquentation des gares sur l'axe :

L'analyse de la fréquentation annuelle des gares ferroviaires situées au sein du périmètre et basée sur le Tableau 28 montre une évolution globalement positive du trafic (+2% d'augmentation entre 2016 et 2017). Dans la mesure où les gares de Saint-Lô et de Coutances sont desservies par d'autres lignes de TER (respectivement vers Caen et Rennes), il n'est pas possible d'attribuer l'évolution constatée de la fréquentation aux seuls trafics entre Coutances et Saint-Lô.

Tableau 28 – Fréquentation annuelle des gares ferroviaires de l'axe (Source : Opendata SNCF)

Gare	2016	2017	Evolution absolue	Variation relative
Saint-Lô	205 527	210 099	+4 572	+2%
Coutances	139 805	143 164	+3 359	+2%

Sur le périmètre, l'offre TER paraît relativement attractive (amplitude, fréquence, rapidité) malgré un retour très négatif des acteurs locaux (face au vieillissement de l'infrastructure).
La desserte est meilleure pour les usagers qui se rendent vers Saint-Lô depuis Coutances.
La desserte ferroviaire vers Paris ne permet pas d'effectuer de déplacements à la journée (temps de trajet longs et correspondance à Caen).

4.7.2 Les transports collectifs routiers

Préambule

Tous les transports normands (hors transports urbains) seront réunis à compter du 1er janvier 2020 sous une seule bannière : Nomad, le Réseau de mobilité à l'échelle de toute la Normandie. L'ancienne dénomination MANEO va disparaître. Ainsi, la desserte et l'offre de transport vont être profondément revus à compter du 5 Juillet 2020.

Analyse des lignes régulières :

Actuellement, la ligne 2 présentée sur la Figure 48 entre Granville et Saint-Lô est la seule ligne régulière qui circule sur l'axe Saint-Lô – Coutances avec 5 arrêts dans le périmètre d'étude :

- Saint-Lô
- Saint-Gilles
- Marigny
- Belval
- Coutances

Les Tableau 29 et

Tableau 30 montrent un niveau de service limité :

- Fréquence limitée : 5-7 AR/jour ouvré et 1 bus/heure en heures de pointe. A compter de septembre 2020, il est prévu selon les services de la Région d'augmenter sa fréquence à raison de 10A/R (périodes scolaires).
- Amplitude horaire restreinte : absence de service après 20h.
- Temps de parcours, moins compétitif que la voiture (50/60 min contre 40min en voiture).

La fréquentation moyenne n'est pas négligeable, y compris le samedi en période scolaire (18 contre 35 voyageurs par car en semaine) ou encore en période de vacances scolaires (22 voyageurs par car le

4.7.3 Le covoiturage

Le département de la Manche a identifié plusieurs aires de covoiturage au sein d'un schéma départemental des aires de covoiturage (voir Figure 49).

Plusieurs aires de covoiturage sont répertoriées et localisées à proximité du secteur d'étude :

- Saint-Lô : Aire de de la Maison du département (à proximité du carrefour giratoire surélevé entre la RD999 et RD972/N174) – 61 emplacements ;
- Saint-Lô : Aire de la Haute Folie (à proximité du carrefour giratoire entre RD28 et la RD972) – 20 emplacements ;
- Cambernon : Aire des Neslières (RD972) – 10 emplacements ;
- Marigny-Le-Lozon : Aire Le Poteau (à proximité du carrefour giratoire entre la D29 et la D972) – 32 emplacements
- Saint-Gilles : Aire de la Salle des Fêtes (à proximité du centre) – 30 emplacements.
- Coutances : Aire de Délasse (à proximité du carrefour giratoire entre la D44 et la D971) – 60 emplacements ;
- Orval-sur-Sienne : Aire Le Cardon (à proximité du carrefour giratoire entre la D971E3 et D971) – 20 emplacements ;
- Thèreval, Hébécrevon, : Aire Les Bruyères (à proximité de l'échangeur entre la N174 et la D900) - 20 emplacements. Cette dernière aire n'est pas connectée à la RD972 mais à la RN174 comme le montre la carte en page suivante.

Le Tableau 31 montre que la fréquentation moyenne des aires de covoiturage est globalement très en dessous de la capacité maximale des parkings (moins de 10 véhicules).

Une exception est relevée : le parking covoiturage de la Maison du Département, dont la capacité est la plus élevée et qui connaît également une forte fréquentation (40 véhicules pour 61 places).

A noter que pour Saint-Lô Agglo, la qualité et la localisation des aires de covoiturage présente des insuffisances (rappel de l'observation formulée au §.2).

Plusieurs aires de covoiturages existent avec un niveau de fréquentation globalement faible.

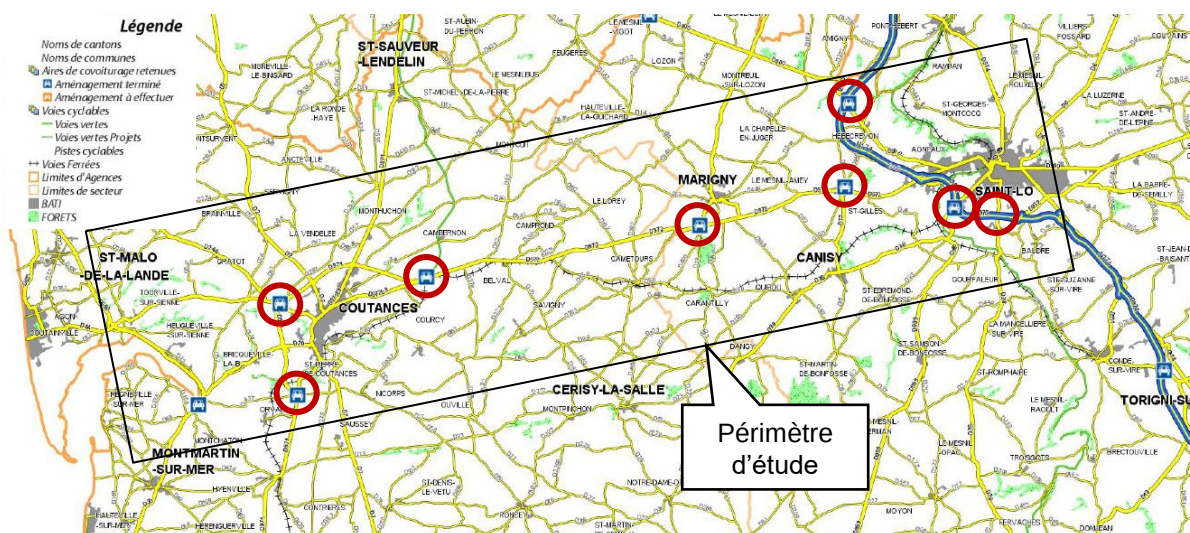


Figure 49 Aires de Covoiturage sur le Département de la Manche
(Source : Schéma départemental des aires de covoiturage)

Tableau 31 Fréquentation des aires de Covoiturage
(Source : relevés par le département de la Manche, 2019)

Commune	Nom de l'aire	Nature des travaux	Réalisé / à programmer	Année de réalisation	Nombre de places	Fréquentation moyenne
Camberton	Les Neslières	Création	Réalisé	2010	10	4 VL
Saint-Lô	La Maison du Département	Création	Réalisé	2010	45	NC
Coutances	La Paletière	Création	Réalisé	2013	6	7 VL
Théval	Les Bruyères	Création	Réalisé	2013	20	10 VL + 1 PL
Orval-sur-Sienne	Le Pont de la Roque	Création	Réalisé	2013	15	NC
Orval-sur-Sienne	Le Cardron	Création	Réalisé	2013	20	5 VL
Saint-Lô	La Maison du Département	Agrandissement	Réalisé	2015	45 + 16	42 VL
Remilly-les-Marais	La Rivière de Haut	Création	Réalisé	2016	30	2 VL
Saint-Gilles	Salle des fêtes	Création	Réalisé	2016	30	4 VL
Marigny-le-Lozon	Le Poteau	Création	Réalisé	2017	32	6 VL
Saint-Lô	Stade Louis Villemer	Création	À programmer		20	-
Orval-sur-Sienne	Le Cardron	Aménagement complémentaire	À programmer		/	-

4.7.4 Les modes doux

L'analyse des aménagements cyclables actuels (Figure 50 et Figure 51) montre l'existence de plusieurs itinéraires et aménagements cyclables nord-sud :

- L'Eurovéloroute n°4, également incluse au sein des Grands itinéraires du « Tour de Manche » et des « Plages du Débarquement », entièrement aménagée sous forme de voie verte (Figure 52).
- Une voie verte au Sud-Ouest de Coutances (dont le tracé est pratiquement continu) ;
- Une voie verte depuis le lieu-dit de la Hastonnière (RD972, commune de Courcy) vers le Nord de la Manche ;

On observe en revanche une absence d'aménagements est-ouest entre Saint-Lô et Coutances.

L'axe est-ouest Saint-Lô - Coutances ne dispose actuellement ni d'aménagements cyclables ni d'itinéraires (contrairement à plusieurs axes nord-sud).

L'enjeu de desserte cyclable du secteur s'inscrit dans une logique plus globale de desserte touristique balnéaire et de connexion aux itinéraires cyclables existants (« Eurovéloroute », « Tours de manche » et des « Plages du Débarquement »).

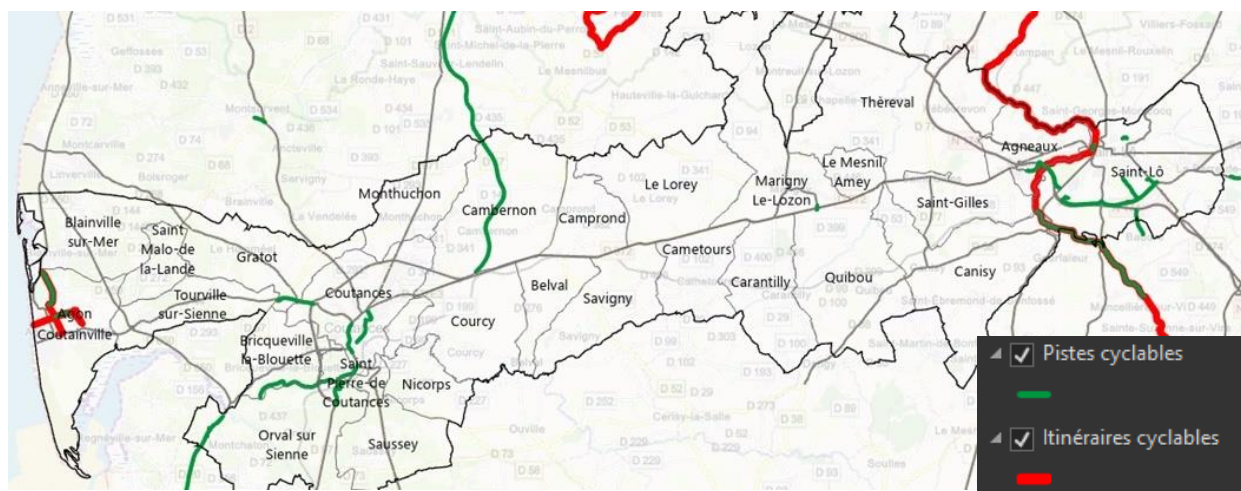


Figure 50 Carte des Aménagements cyclables actuels (source : openStreetMap 2019).

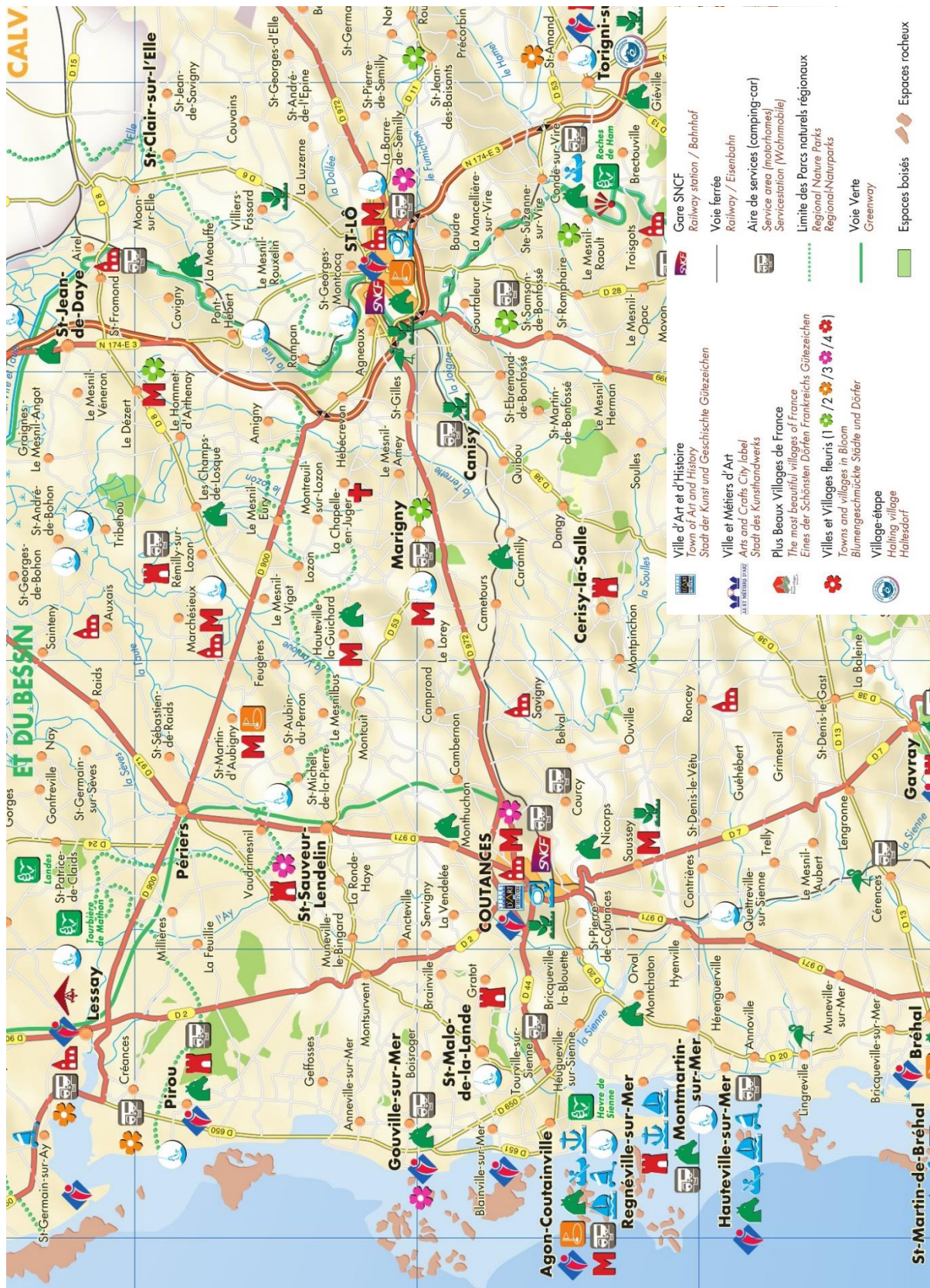


Figure 51 carte des itinéraires vélo (Source : Latitude Manche)

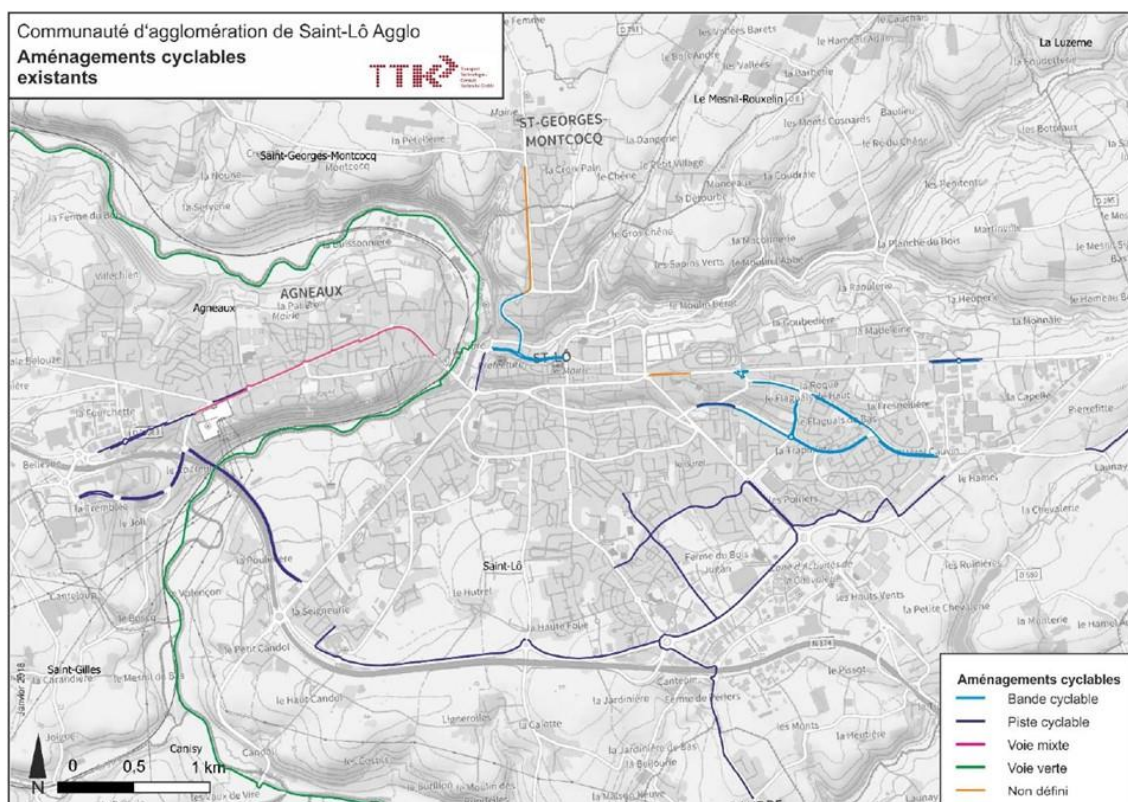


Figure 52 Aménagements cyclables existants CA Saint-Lô (Schéma directeur Cyclable)

Itinéraires pédestres

De nombreux itinéraires pédestres jalonnent le territoire :

- Plusieurs itinéraires nord-sud avec le GR 223 le long du littoral et via Coutances, le GR 223B et le Chemin de Barfleur (Chemin du Mont-Saint-Michel) ;
- Sur un axe est-ouest, Saint-Lô et Coutances sont reliées par le GR 221 (par le sud) et plusieurs GR Pays (via Marigny-le-Lozon) ;
- Coutances est un carrefour d'itinéraires : GR 223B, GR221 et Chemin de Barfleur (Chemins du Mont-Saint-Michel).

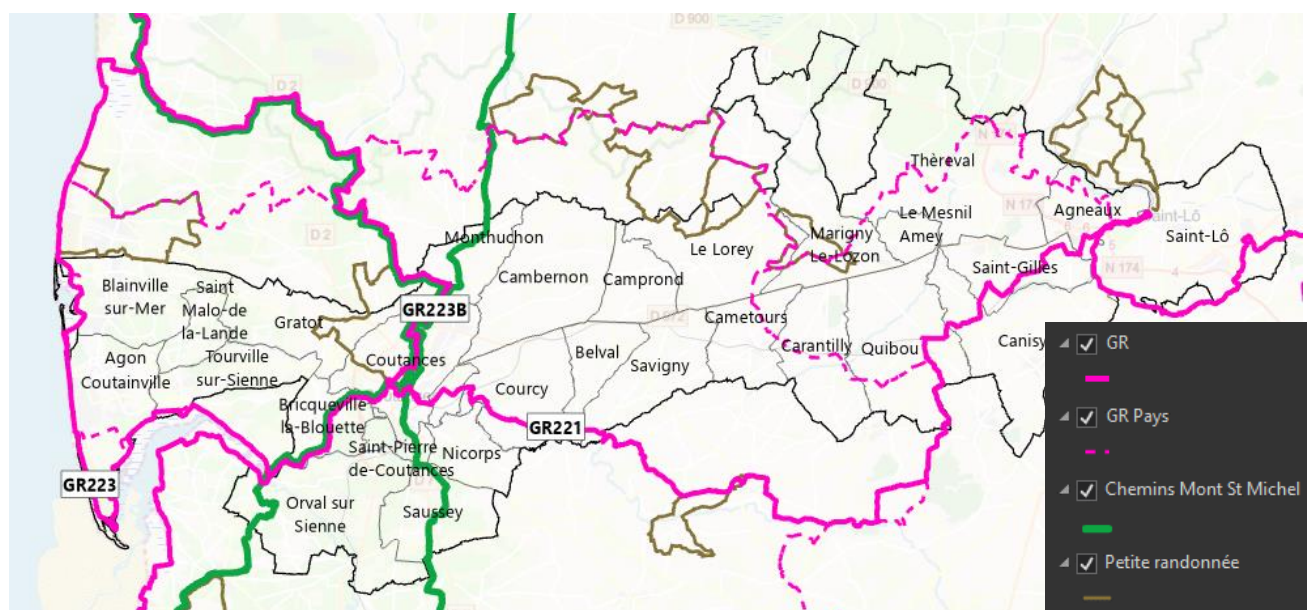


Figure 53 – Principaux itinéraires de pédestres (Source : CD 50, 2019)

4.8 L'essentiel à retenir

L'analyse des mobilités fait ressortir du territoire les principaux points suivants :

- Saint-Lô, au cœur du département, est connectée au réseau routier structurant.
- Inversement, Coutances est enclavée par sa position dans le département et par l'éloignement des réseaux routiers rapides.
- Sur l'axe Saint-Lô - Coutances :
 - Les trafics journaliers sont les plus importants avec environ 13 000 véh/j à l'ouest du contournement de Coutances et à l'approche de Saint-Lô, dans Saint-Gilles.
 - Les flux sont globalement en augmentation : entre +3% et +7% de 2015 à 2018 ;
 - Les conditions de circulation sont denses à l'approche des deux agglomérations et fluides de Marigny à Belval
- Bilan de l'accidentologie :
 - Des accidents par collision entre plusieurs véhicules de type véhicule léger aux intersections ou dans le cadre d'un dépassement/déport.
 - Des accidents impliquant des cyclomoteurs ou des vélos, surtout sur la RD44 (manque de traitement des rives), en extrémité est de la RD972 et dans les giratoires.
 - Des accidents dans des conditions de circulation non optimales (luminosité, conditions atmosphériques).
- 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. Il existe un consensus des acteurs vis-à-vis d'un fort déficit de sécurité de l'infrastructure ;
- L'axe ferroviaire Saint-Lô - Coutances bénéficie d'une desserte locale relativement satisfaisante. Toutefois, les acteurs locaux déplorent le vieillissement de l'infrastructure. Le territoire est mal relié à la région parisienne (temps de parcours et correspondance nécessaire à Caen).
- La fréquentation de la ligne de car qui emprunte l'axe Saint-Lô - Coutances est élevée.
- Plusieurs aires de covoiturage sont situées sur l'axe. Leur fréquentation est généralement limitée.
- L'absence d'offre cyclable parallèle à l'axe Saint-Lô - Coutances (axe Est-Ouest) représente un enjeu d'aménagement et d'attractivité touristique.

5 ANALYSE STRATEGIQUE DES PERSPECTIVES D'EVOLUTION : LE SCENARIO DE REFERENCE ET L'OPTION DE REFERENCE

5.1 L'axe Saint-Lô – Coutances, Itinéraire Routier d'Intérêt Régional du SRADDET

Prévu par la loi NOTRe, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires de la Région Normandie (SRADDET) a été adopté en 2019. Le SRADDET sera applicable après son approbation par le Préfet de Région, laquelle devrait intervenir au cours du 1er semestre 2020.

Concernant le réseau routier, l'amélioration de l'axe Saint-Lô - Coutances figure dans l'objectif n°22¹² « renforcer le réseau routier normand et sa connexion au réseau national et international ».

Le SRRADDET observe que « dans le département de la Manche, la densité de routes départementales est deux fois supérieure à la moyenne métropolitaine ». La Région Normandie s'est saisie des dispositions de la loi NOTRe prévoyant la possibilité de définir dans le cadre du SRADDET des Itinéraires Routiers d'Intérêt Régional (IRIR).

Le Conseil Régional a abouti en Assemblée plénière du conseil régional, le 16 octobre 2017 à la présentation :

- Des critères de définition des Itinéraires Routiers d'Intérêt Régional (IRIR) :
 - Liaisons routières assurant le maillage des principaux pôles urbains, économiques, touristiques et portuaires de la région ;
 - Axes routiers assurant des continuités d'itinéraires structurants entre les départements ;
 - Liaisons routières assurant le désenclavement des zones rurales avec bassins d'emploi.
- A la présentation d'une cartographie associée (Figure 53) comprenant la RD972 et la déviation de Coutances.

Le SRADDET donne un objectif de hiérarchisation des voiries : Il s'agira pour les gestionnaires, de définir des règles de circulation permettant « d'en renforcer l'efficacité au profit du report de trafic vers les axes structurants, en limitant les flux en transit sur les axes secondaires et en réduisant les risques et nuisances liés à la traversée des villes et centre-bourgs ».

Vis-à-vis des autres modes, le SRADDET pointe les limites du transport ferroviaire dont l'offre est globalement saturée en heure de pointe, au moins sur les axes principaux (de type Caen-Paris). Le développement d'alternatives combinées à la voiture y est encouragé dans un souci de complémentarité entre le train, l'offre TC routière, la voiture et les modes actifs.

L'axe Saint-Lô - Coutances (RD972 et la déviation de Coutances) est identifié au SRADDET comme Itinéraire Routier d'Intérêt Régional.

¹² Cet objectif figure au sein des objectifs régionaux (I. Fonder l'attractivité internationale de la Normandie sur la robustesse et la capacité d'adaptation de son modèle de développement \ A. Consolider la place de carrefour de la Normandie \ 3. Connecter les réseaux Normands aux réseaux nationaux et internationaux)

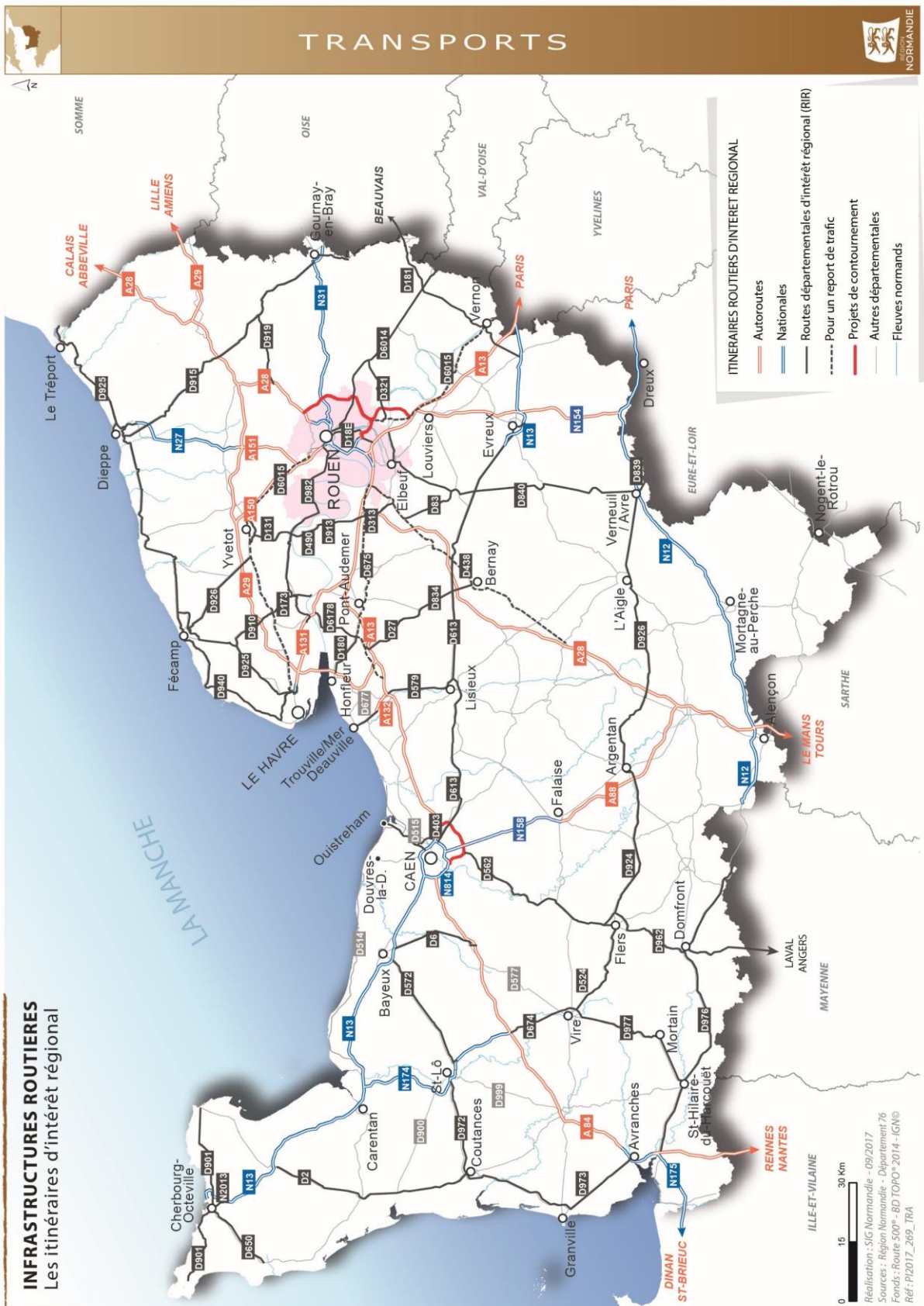


Figure 54 – Carte du Réseau Routier d'Intérêt Régional (SRADDET Normandie, 2019)

5.2 Scénario de référence : évolution du contexte socio-économique

Ce chapitre présente les hypothèses, exogènes au projet, d'évolution les plus probables du territoire et du contexte macro-économique.

5.2.1 Vers une poursuite du vieillissement de la population

Source des données : la projection Omphale

D'après l'INSEE « Omphale (outil méthodologique de projection d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves) est une application qui comprend un modèle théorique de projection de la population, des bases de données démographiques, des techniques d'analyse démographique et des outils de construction de scénarios pour le futur. » La version présentée est la base 2013-2050 publiée en 2017 : scénario central.

Les projections démographiques de l'INSEE (Omphale) montrent que le département de la Manche :

- Connaîtra une stagnation de sa population globale, aux alentours de 500 000 habitants jusqu'à la fin de la période de projection (Tableau 32) ;
- Sera soumis à la poursuite du vieillissement de la population (Tableau 33). L'augmentation des plus de 64 ans (+67 000 hab. de 2013 à 2017) compensera juste la diminution des moins âgés (-66 000 hab. de 2013 à 2017)
- Connaîtra un excédent migratoire compensant le déficit du solde naturel (Tableau 34). Autrement dit il y aura plus d'entrées que de sorties mais plus de décès que de naissances. Au vu de l'évolution des tranches d'âges, il est possible que ces nouveaux arrivants sur le territoire soient des personnes âgées (attrait littoral et de la qualité de vie du territoire).

Durant les entretiens d'acteurs¹³, un très fort enjeu sociodémographique pour le futur du périmètre d'étude a été identifié avec les défis suivants :

- Endiguer le vieillissement de la population / le départ de la tranche d'âge actif 20-64 ans en renforçant l'attractivité du territoire malgré des perspectives peu optimistes (cf. projections INSEE Omphale) ;
- Lutter contre la pénurie de main d'œuvre qui hypothèque la compétitivité d'un appareil productif pourtant dynamique. Départ des jeunes et pénurie de main d'œuvre sont deux paramètres liés.

Le rééquilibrage de la pyramide des âges, enjeu prioritaire des deux intercommunalités, constitue un défi majeur pour le territoire.

Selon la CC de Coutances Mer et Bocage, son enclavement actuel occasionne une perte d'attractivité pour ses entreprises et pour attirer de la main d'œuvre.

La modélisation des trafics retient une hypothèse de croissance nulle de la population d'ici 2030.

¹³ Entretiens avec les intercommunalités.

Tableau 32 – Evolution de la population 2013-2050 dans la Manche (Source : INSEE Omphale)

Population	2013	2020	2030	2040	2050
Effectifs					
Manche	500 000	502 000	504 000	506 000	504 000
Normandie	3 328 000	3 363 000	3 396 000	3 424 000	3 426 000
France Métropolitaine	63 699 000	65 684 000	68 064 000	70 143 000	71 628 000
Indice base 100 2013					
Manche	100,0	100,4	100,8	101,2	100,8
Normandie	100,0	101,1	102,0	102,9	102,9
France Métropolitaine	100,0	103,1	106,9	110,1	112,4

Tableau 33 – Evolution de classes d'âge de population dans la Manche (Source : INSEE Omphale)

	Pop 2013	Pop 2050	Variation absolue	Variation relative
Moins de 25 ans	138 000	115 500	-22 500	-16%
25 - 64 ans	253 500	209 500	-44 000	-17%
Plus de 64 ans	108 500	175 500	+67 000	+62%
Total	500 000	504 000	+4 000	+1%

Tableau 34 – Composantes de la croissance de la population de la Manche (Source : INSEE Omphale)

	Taux de croissance annuel moyen entre 2013 et 2050 total	Contribution du solde naturel	Contribution du solde migratoire
Manche	+0,02	-0,31	+0,33
Normandie	+0,08	-0,03	+0,04

5.2.2 Vers une extension / réhabilitation des ZAE existantes

Les acteurs¹⁴ ont été interrogés sur les enjeux futurs de développement économique :

- Saint-Lô Agglo doit engager en 2020 un schéma économique et commercial.
- Les perspectives portent plus sur une requalification de l'existant (densification, requalification des friches, accès au numérique) ;
- Cependant, Saint-Lô Agglo identifie un besoin de réserves foncières pour accueillir des entreprises extérieures (ex : l'agroalimentaire). Cela prendrait plus la forme de l'extension des zones actuelles que d'un développement de zones ex-nihilo. Ceci pourrait concerner les ZA de Marigny-Le-Lozon.
- Saint-Lô Agglo évoque également une possible réflexion sur la mutualisation de ZAE avec Coutances Mer et Bocage.
- Au-delà des questions d'évasion commerciale au sein des agglomérations ou entre agglomération, la menace majeure pour la survie du commerce « traditionnel » est la concurrence de l'e-commerce, d'après la CCI.
- Le « risque » de développement de zones logistiques est jugé faible par la CCI étant donné la position excentrée du territoire. Le secteur logistique est consommateur d'espace mais faiblement pourvoyeur d'emplois.

¹⁴ Entretiens avec les intercommunalités et la CCI

Des perspectives de développement des ZAE portant en priorité sur la requalification des ZAE existantes, ou de leur extension (mais pas de ZAE ex-nihilo).

5.2.3 Des ambitions en matière d'urbanisation

Echéances des documents de planification des documents de planification :

Les deux intercommunalités du périmètre d'étude ont été interrogées sur les échéances des documents de planification.

Le niveau d'avancement des différents documents est résumé dans le Tableau 35 qui suit :

Tableau 35 - Echéances des documents de planification des intercommunalités du périmètre d'étude (Etat fin 2019)

A Saint-Lô Agglo	A Coutances Mer et Bocage
- Le PLH a été arrêté par le conseil communautaire en octobre 2019. Il en est au stade de l'avis des communes. Il devrait entrer en vigueur en 2020. - Le SCOT a été évalué et une délibération pour son maintien en vigueur pour les 6 prochaines années est passé en conseil communautaire en décembre 2019 - Le PLUI en est au stade du débat sur le PADD. Il est prévu une approbation du document pour fin 2022.	- Le SCOT a été approuvé en 2010 et évalué en 2016 - L'élaboration du PLUi de la communauté de communes de Coutances Mer et Bocage a commencé en 2019. L'entrée en vigueur de ce document est prévue pour 2023 - Il n'y a pas de PLH ni de PDU

Orientations de développement urbain du SCoT de Saint-Lô Agglo :

- Concernant l'habitat¹⁵ :
 - Les objectifs de population, ceux-ci ont été revus dans le cadre du PLH et du projet d'aménagement du PLUI. Le nouveau PADD (projet d'aménagement et de développement durable) est de produire 2550 logements entre 2020 et 2025, soit +35% par rapport à la période précédente, dont 1 000 pour assurer le maintien de la population ;
 - La logique est celle d'un rééquilibrage entre typologie de commune, avec le renforcement du pôle majeur (St Lô et espace aggloméré) et celui des pôles de services identifiés dans le SCOT (secondaires, proximité, hyper-proximité). 78% de l'offre sera localisée dans 25 communes pôles. Dans le périmètre d'étude, Marigny-Le-Lozon pôle structurant, Thèreval et Saint-Gilles sont pôles d'hyper-proximité
 - Il s'agit également de soutenir la rénovation du parc privé et d'adapter les logements aux besoins (familles, seniors ...)
- Concernant les activités économiques, mais également l'accès aux services et équipements :
 - Un rééquilibrage entre l'est et l'ouest ainsi qu'entre le nord et le sud (alors que l'agglomération s'est historiquement développée à l'ouest) est pensé prioritairement.
 - C'est dans cette perspective que se situe le pôle Agglo 21 (Tableau 36).

¹⁵ Arrêt de projets, conseil communautaire, 21/10/2019

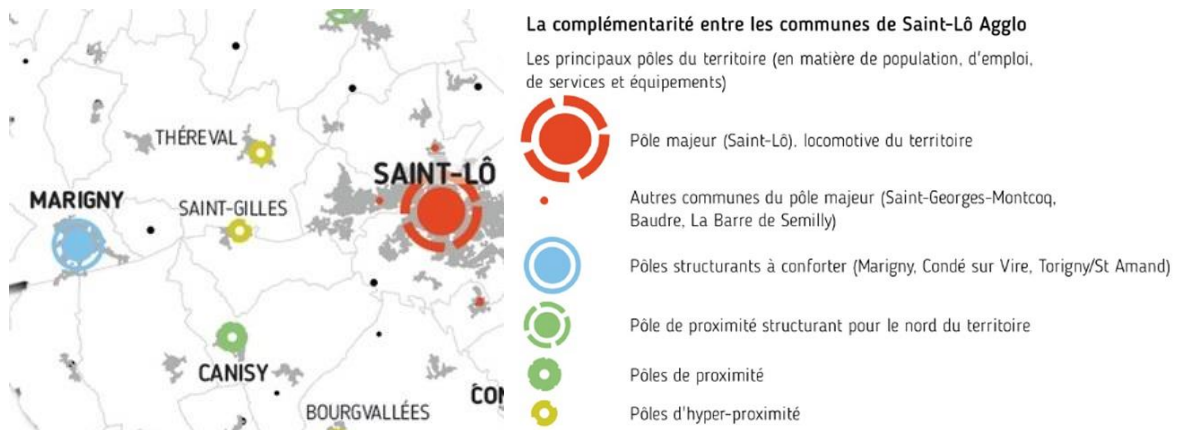


Figure 55 – Pôles de Saint-Lô Agglo (Source : PADD, version de travail du 17/10/2019)

Orientations de développement urbain dans la CC de Coutances Mer et Bocage :

- Les documents d'urbanisme prévoient d'accueillir les nouvelles populations autour du pôle de Coutances et de la communauté de communes.
- Cependant, elle ne dispose pas actuellement d'ambitions démographiques. Celles-ci seront élaborées à l'issue du diagnostic dans le cadre de scénarii du PADD.
- Pour la CC de Coutances Mer et Bocage, son enclavement actuel limite son développement économique.

5.2.4 Recensement des projets urbains

Les projets urbains du périmètre d'étude ont été recensés auprès des acteurs du territoire. La Figure 57 et le Tableau 36 présentent le détail de ces projets.

Vis-à-vis de l'axe Saint-Lô – Coutances, on retient les observations suivantes :

- Le projet phare du périmètre d'étude est le pôle Agglo 21 à l'est de Saint-Lô (cf. Tableau 36). Situé à l'est de Saint-Lô.
- A Coutances, plusieurs projets, principalement économiques sont prévus autour de la déviation. A l'exception de la relocalisation du carrossier Renault, ces projets restent à préciser. Le § 3.7 a montré que les ZAE existantes sur ce territoire sont saturées, ce qui pourrait rapidement enclencher le développement de nouvelles zones.
- Entre Saint-Lô et Coutances, les projets sont de dimension plus modeste. Exemple : lotissements à Saint-Gilles et à Savigny. Il est prévu à Agneaux la création d'une nouvelle place et d'une extension du centre-ville.
- Les ZA de la Chênée et de la Chevalerie sur Marigny-le-Lozon disposent encore de capacités foncières.

Le principal projet urbain du périmètre d'étude est le pôle Agglo 21. Il n'est pas en lien avec l'axe Saint-Lô – Coutances.

Le SCoT de Coutances prévoit la création de nouvelles ZA le long de la déviation Nord mais ces projets restent à définir.



Figure 56 – Vue 3D du pôle Agglo 21 (Source : <http://www.saint-lo-agglo.fr/>)

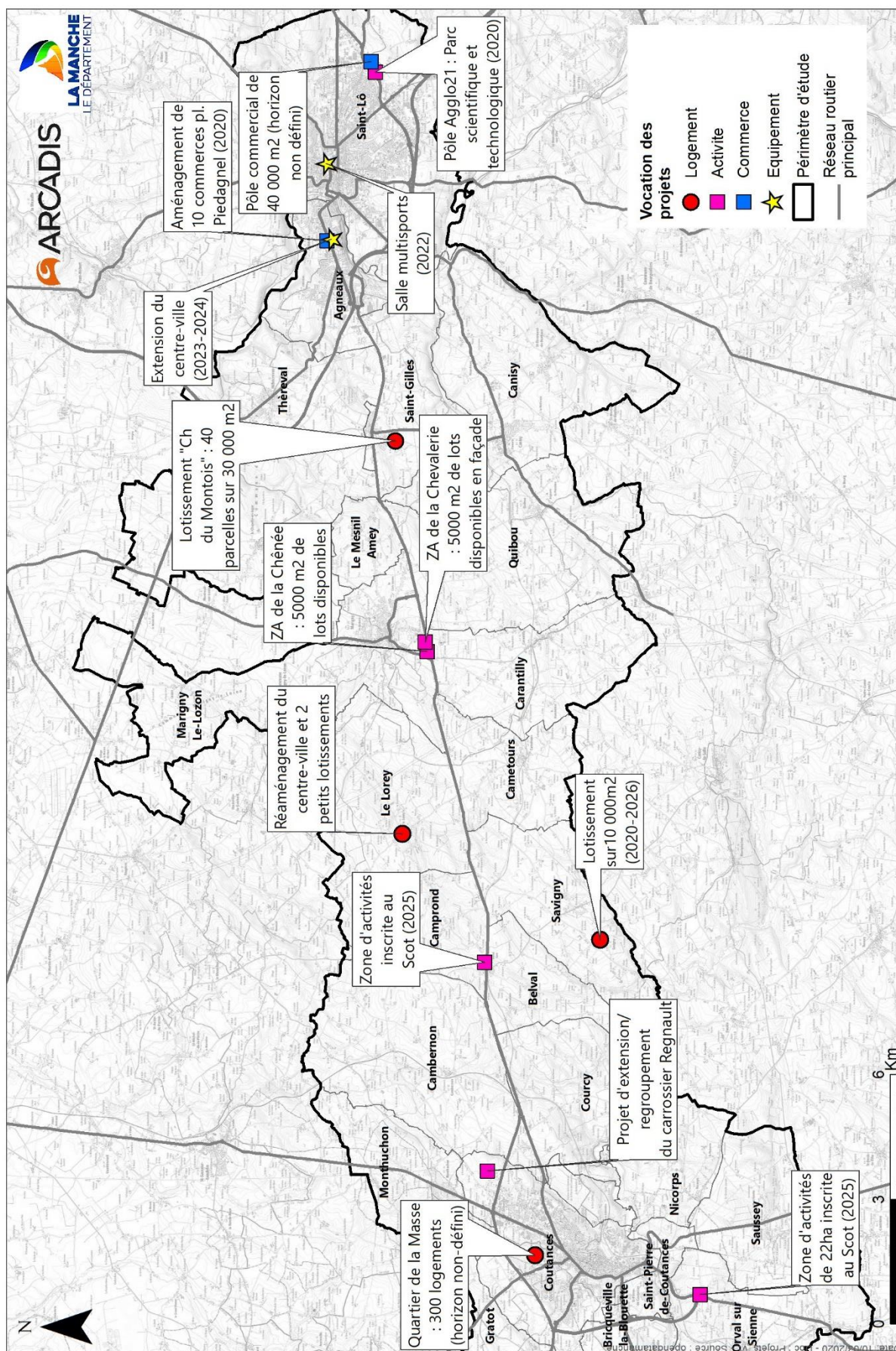


Figure 57 – Projets urbains dans le périmètre d'étude (Source : entretiens)

Tableau 36 – Détail des projets urbains dans le périmètre d'étude

Nom	Vocation	Porteur	Horizon mise en service	Détails
Parc d'activités Agglo 21	Activité	CA Saint-Lô Agglo	2020	Parc scientifique et technologique à forte dimension urbanistique, Agglo21 vise à rassembler au sein d'un même espace des composantes d'enseignement supérieur et de recherche, des organismes de formation et des entreprises innovantes dans le domaine de l'agroalimentaire, du numérique et de l'innovation. Saint-Lô Agglo a fait le choix d'orienter le parc « Agglo21 » sur les 2 filières qu'elle porte depuis 20 ans : l'agroalimentaire et le numérique. Le pôle accueillera également un Incubateur, une pépinière d'entreprises, un amphithéâtre de 240 places et des salles de réunion. Le reste du site sera à remplir avec des entreprises et des services <u>Il s'agit du principal projet d'aménagement du périmètre d'étude.</u> Il se veut vitrine du développement économique du territoire.
Pôle commercial à Saint-Lô	Commerce	Promoteur	Horizon non défini « prochain mandat »	Ce projet de 40 000 m2 doit accueillir des enseignes qui n'existent pas dans le bassin (services à la personne). L'objectif indiqué par la CA de Saint-Lô est de retenir une clientèle locale qui part consommer ce type de biens à Caen ou Rennes. Ce projet est néanmoins controversé : - D'autres acteurs relèvent l'enjeu de ne pas dévitaliser le centre-ville. - Le préfet a émis des réserves. La réalisation de ce projet est incertaine.
Salle multisports	Equipement	CA Saint-Lô Agglo	2022	Cette salle de sports accueillera des manifestations sportives régionales.
ZA de la Chênée	Activité	CA Saint-Lô Agglo	nc	Lots disponibles de 5 000m ² dans cette ZA existante
ZA de la Chevalerie	Activité	CA Saint-Lô Agglo	nc	Lots disponibles en façade 5 000m ² dans cette ZA existante
Aménagement Place Piedagnel	Commerce	Agneaux	2020	10 commerces (sur une place commerciale). La RD900 tangente les aménagements prévus.
Extension du centre-ville	Equipement	Agneaux	2023-2024	Projet non-démarré
Chemin du Montois	Logement	Saint-Gilles	Nc.	Lotissement de 40 parcelles sur env. 29 649 m2
Lotissement	Logement	Savigny	2020-2026	Lotissement communal sur un site de 10 000 m ² + rénovation de l'ancienne école en logements
Zone d'activités	Activité	CC Coutances Mer et Bocage	2025	Site de 22 ha Inscrit au SCoT
Zone d'activités	Activité	CC Coutances Mer et Bocage	2025	Inscrit au SCoT

Regnault (carrossier)	Activité	nc	Nc.	Site de la potentielle relocalisation / regroupement des activités de cette entreprise en croissance.
Nouveau quartier de la Masse à Coutances	Logement	Privé	Inconnu	Réalisation en plusieurs tranches, avec à terme environ 300 logements - fourchette haute. Habitations et village seniors (92 logements)
Le Lorey	Urbain / logement	Nc	Nc	Aménagement et réhabilitation complète du bourg avec création de 2 petits lotissements

5.2.5 Une volonté d'affirmation touristique du Centre-Manche

Perspectives de développement du tourisme littoral

Pour rappel, le diagnostic a montré que le littoral coutançais est essentiellement fréquenté par une clientèle familiale et locale (cf. § 3.9).

Le littoral fait l'objet d'une étude (en cours) par Atout France pour proposer une stratégie d'évolution de l'offre touristique. Il a identifié plusieurs faiblesses vis-à-vis des stations balnéaires littorales auxquelles il propose plusieurs orientations :

- Reconfigurer le front de mer, qui ne répond plus aux attentes actuelles : déminéraliser l'environnement, élargir les services sur les plages, renouveler le mobilier urbain.
- Connecter les pôles générateurs des stations par des aménagements vélos et piétons et apaiser la circulation.

La station d'Agon-Coutainville a entamé un programme de travaux urbains d'amélioration de la circulation et paysagère. Des travaux ont été réalisés de l'entrée du bourg d'Agon-Coutainville (RD44) jusqu'au Passous (plage). La voirie est refaite, les réseaux enterrés, circulation plus apaisée par des aménagements et des accotements enherbés, augmentation des espaces pour les piétons, modification du schéma de circulation etc...

Les travaux ont débuté en 2019 et la dernière tranche sera achevée en 2021.

Stratégie touristique de Saint-Lô

L'agglomération de Saint-Lô vise à une stratégie en étoile, permettant de découvrir « un condensé de Normandie » depuis Saint-Lô afin :

- De se positionner comme « hub » du Centre-Manche pour l'hébergement à des prix compétitifs ;
- De rayonner dans l'hinterland : plages du débarquement, Coutances, Granville, Mont Saint-Michel sont accessibles à 1h de voiture.

La mise en service du Pôle Agglo 21 en janvier 2020 devrait générer à terme le développement du tourisme d'affaire aujourd'hui presque inexistant, donc d'une offre hôtelière associée.

La qualité de service de l'axe Saint-Lô Coutances contribue autant à l'attractivité des stations balnéaires littorales que de la stratégie radiale voulue par Saint-Lô Agglo.

5.3 Scénario de référence : évolution de l'offre de transport

5.3.1 SCoT Saint-Lô Agglomération :

Le SCoT définit 3 priorités du territoire en ce qui concerne les transports :

- Assurer une meilleure desserte du territoire, améliorer l'accessibilité et la sécurité en direction des pôles ;
- Faire émerger une culture des mobilités en réponse à la culture du tout voiture en développant les transports en commun et l'intermodalité ;
- Favoriser le développement de la pratique des modes actifs pour les déplacements du quotidien.

Des actions sont mises en œuvre dès 2019 :

- Extension du transport à la demande et transport pour les personnes à mobilité réduite sur tout le territoire, covoiturage (sur la base d'une étude réalisée en 2018).
- Identifier les points de connexion entre les aires de covoiturage ou terminus de lignes de bus avec les autres solutions de mobilité (car, vélos, autopartage).
- Réaliser une étude de faisabilité et pré-opérationnelle à la création d'un espace des mobilités (pôle d'échange multimodal et maison des mobilités) ;
- Lancement d'une étude visant la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (au niveau des arrêts).
- Mise en œuvre du schéma directeur vélo et de ses options (appel à projets continuités cyclables).

Globalement, le SCoT de Saint-Lô Agglomération ambitionne de faciliter la multi modalité dans la mobilité (VL, TC, vélo et covoiturage).

L'amélioration du réseau cyclable (résorber les discontinuités cyclables) y est privilégiée ainsi que l'amélioration de l'accessibilité des TC au niveau des arrêts et de la desserte (Transport à la demande).

5.3.2 SCoT du Centre Manche Ouest :

Le bilan du SCoT remarque ainsi que « la part d'utilisation de la voiture est stable ou en légère croissance tandis que celle des transports en commun est en net recul ».

D'après le SCoT, « ce recul s'explique par un manque d'adéquation de l'offre avec les besoins réels des habitants » tout en étant loin « d'une congestion du réseau routier qui rendrait l'usage de la voiture moins évident ».

Cependant, le SCoT pointe « La faible part des liaisons douces (pistes cyclables) sur ce territoire », et le fait qu'il n'y ait toujours pas « de liaisons douces entre le littoral et l'intérieur », hors des « 12 km de voie verte départementale en plus vers Avranches » dans un territoire pourtant marqué par le tourisme.

5.3.3 Evolution du réseau routier

En dehors du projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô - Coutances objet du présent dossier, il n'existe pas de projet routier majeur dans le périmètre d'étude.

A l'extérieur du périmètre d'étude, le CD50 porte le projet d'élargissement à 2x2 voies de l'axe Granville-Avranches. Ce projet devrait être complété à l'horizon 2026. Son coût est de 130M€ financés pour moitié par le CD50 et la Région.

5.3.4 Réflexion régionale autour des transports en communs routiers

:

Tous les transports normands (hors transports urbains) seront réunis à compter du 1er janvier 2020 sous une seule bannière : Nomad, le Réseau de mobilité à l'échelle de toute la Normandie. L'ancienne dénomination MANEO va disparaître.

A noter cependant qu'à compter de septembre 2020, il est prévu selon les services de la Région d'augmenter la fréquence de la ligne 2 (Saint-Lô – Coutances - Granville) à raison de 10A/R (en période scolaire).

La desserte et l'offre de transport vont être profondément revues à compter du 5 Juillet 2020. Globalement, le réseau MANEO connaîtrait une amélioration des dessertes par une augmentation de l'offre (horaires, fréquence, amplitude).

5.3.5 Covoiturage

Le Département de la Manche prévoit des travaux sur deux stations (cf.

) :

- Réalisation d'aménagements complémentaires sur la commune d'Orval-sur-Sienne :
 - En 2021 : Augmentation de la capacité à 18 places de stationnement pour les covoitureurs.

5.3.6 Modes actifs

A) Schéma départemental cyclable

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.

B– Aménagement cyclable entre Saint-Lô et Marigny (SD cyclable de Saint-Lô Agglo)

L'agglomération de Saint-Lô a publié un schéma directeur Cyclable en 2019. Ce schéma prévoit notamment la réalisation d'une voie Verte le long de la RD972 entre Saint-Lô et Marigny-Le-Lozon (voir Figure 58) prévoyant :

- La création d'une voie verte entre Agneaux et Saint-Gilles,
- La création de bandes cyclables à St-Gilles
- L'aménagement d'une nouvelle voie verte depuis St-Gilles jusqu'au croisement entre la RD972 et la rue de St-Lô.
- Une chaussée à voie centrale banalisée rejoindra la commune de Marigny-Le-Lozon.

Cet itinéraire, s'inscrit dans une programmation sur le long terme, dite de « priorité 3 ».

Inventaire des interventions projetées

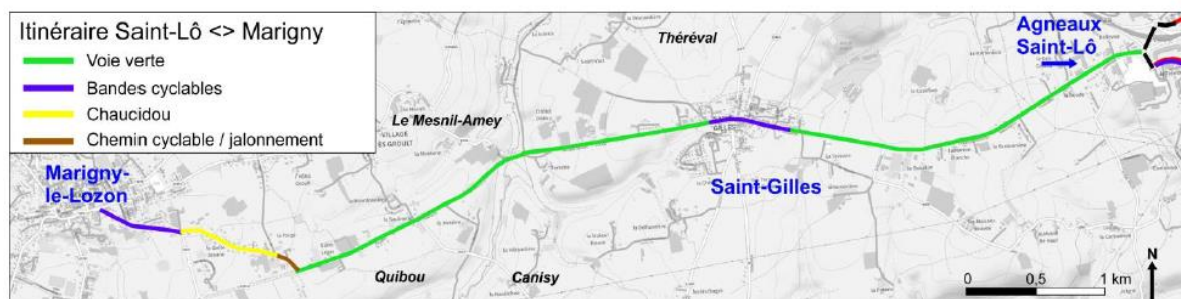


Figure 68 : Itinéraire Saint-Lô <-> Marigny – Aménagements dissociés

Figure 58 Intervention projetées sur la RD972 entre Saint-Lô et Marigny-Le-Lozon
(Source : Schéma directeur cyclable de l'agglomération de Saint-Lô)

5.3.7 L'essentiel à retenir

L'axe Saint-Lô - Coutances devrait connaître prochainement une amélioration de sa desserte routière par les transports en commun (avec l'amélioration de la desserte de la ligne 2 appartenant au futur réseau MANEO).

En revanche, l'amélioration de la ligne TER ferroviaire ne semble pas être la priorité même si de nombreux projets sont prévus pour faciliter le report modal (vers le covoiturage, le bus, le vélo). Il s'agit d'une priorité qui se dégage de la majorité des documents de planification.

La création d'un aménagement d'un itinéraire cyclable est-ouest parallèle à l'axe Saint-Lô - Coutances figurera au schéma directeur cyclable départemental. Les acteurs ont défini les grands principes de la stratégie de projet (§.7.2.3)

5.4 Scénario de référence : évolution des conditions de circulation à l'horizon 2030

Ce paragraphe se base sur la modélisation des trafics réalisée dans le cadre de l'étude trafic, menée en parallèle à la présente étude. Le § 1.3 présente ce modèle et ses paramètres principaux. Les volumes de trafics sont exprimés en unité de véhicule particulier¹⁰ (UVP).

Evolution de l'offre de transport :

- Ce scénario comprend toutes les évolutions d'infrastructures connues à l'horizon 2030, extérieures à l'axe Saint-Lô – Coutances (cf. § 5.3).
- L'offre de transport de l'axe Saint-Lô – Coutances est inchangée par rapport à 2019.

*Tableau 37 – Capacité horaire par sens sur l'axe Saint-Lô Coutances
(Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)*

	RD 44	RD 437	RD 971 PR 30,8 (Dév Nord-ouest Coutances)	RD 972 PR 3,2 (Dév nord-Est Coutances)	RD 972 PR 4,8 (Courcy)	RD 972 PR 10,5 (Le Lorey)	RD 972 PR 12,8 (Marigny)	RD 972 PR 12,2 (St-Gilles)
Capacité	1220	600	1350	1800	1350	1350	1350	1350

Hypothèses d'évolution de la demande de déplacement

Les hypothèses d'évolution de la demande à l'horizon 2030 se basent sur :

- Une stabilité globale de la population¹⁶ (cf. § 5.2.1) mais une progression ponctuelle de la demande liée à l'impact de projets locaux (cf. § 5.2.4).
- Une hausse la demande de trafic de +1% par an sur le périmètre de l'axe Saint-Lô - Coutances. Il s'agit de tenir compte des modifications de comportement de mobilité sur la population étudiée, que ne révèle pas la stabilité de la population.

Evolution des trafics entre la situation actuelle et 2030

L'étude de trafic a estimé l'évolution de la demande de trafic entre la situation actuelle et 2030 dans le périmètre d'étude en HPS :

- Comme le montre le tableau suivant, l'évolution des trafics sur l'axe Saint-Lô - Coutances croîtront d'environ 10% à 20% selon la section.
- A l'échelle de la totalité du modèle, les trafics devraient croître de l'ordre de 15%.

¹⁶ Le § 5.2.1 démontrait cependant que les 15 – 64 ans (tranche la plus susceptible de se déplacer au quotidien) devrait diminuer de 17% de 2013 à 2050 à l'échelle du département (soit une diminution de 44 000 personnes en moins).

Tableau 38 – Evolution entre les trafics UVP actuels et le scénario de référence 2030 en HPS dans le sens le plus chargé sur l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)

	RD 44	RD 437	RD 971 PR 30,8 (Dév Nord-ouest Coutances)	RD 972 PR 3,2 (Dév nord-Est Coutances)	RD 972 PR 4,8 (Courcy)	RD 972 PR 10,5 (Le Lorey)	RD 972 PR 12,8 (Marigny)	RD 972 PR 12,2 (St-Gilles)
Situation actuelle	260	105	845	430	685	560	580	890
Scén. Réf 2030	300	115	965	510	820	675	700	1015
Delta en volume	+40	+10	+120	+80	+135	+115	+120	+125
Delta en %	+15%	+10%	+14%	+19%	+20%	+21%	+21%	+14%

Evolution de la congestion sur le réseau viaire (réseaux de différence)

La carte suivante représente en scénario de référence 2030 :

- La modélisation des taux de saturation en heure de pointe du soir. Le taux de saturation est le rapport entre le flux modélisé par rapport la capacité de la voie correspondante.
- L'épaisseur des segments correspond aux volumes de flux modélisés.

Par rapport aux saturations estimées en situation de référence (cf. Figure 59), la carte suivante montre sur l'axe Saint-Lô - Coutances :

- Une saturation continue dans le sens sortant de Saint-Lô à partir de la RN174 jusqu'à Saint-Gilles, ainsi qu'une saturation ponctuelle en amont du giratoire de Saint-Gilles.
- L'axe Saint-Lô - Coutances connaît des trafics de seuil dense sur l'ensemble de sa longueur dans le sens Coutances vers Saint-Lô ;
- L'apparition de trafics de seuil denses dans le sens entrant de Coutances.

On observe également une augmentation des saturations et des trafics denses à l'intérieur de Saint-Lô.

La période considérée est l'heure de pointe du soir, où les plus forts trafics s'observent logiquement dans le sens des retours c'est-à-dire des centres urbains vers leur périphérie.

En situation de référence à l'horizon 2030, la croissance des trafics (+15% par rapport à 2018) et l'absence d'évolution de l'infrastructure occasionne une dégradation des conditions de circulation. En heure de pointe du soir, les secteurs à trafic dense s'étendent et des saturations apparaissent de Saint-Lô à Saint-Gilles.

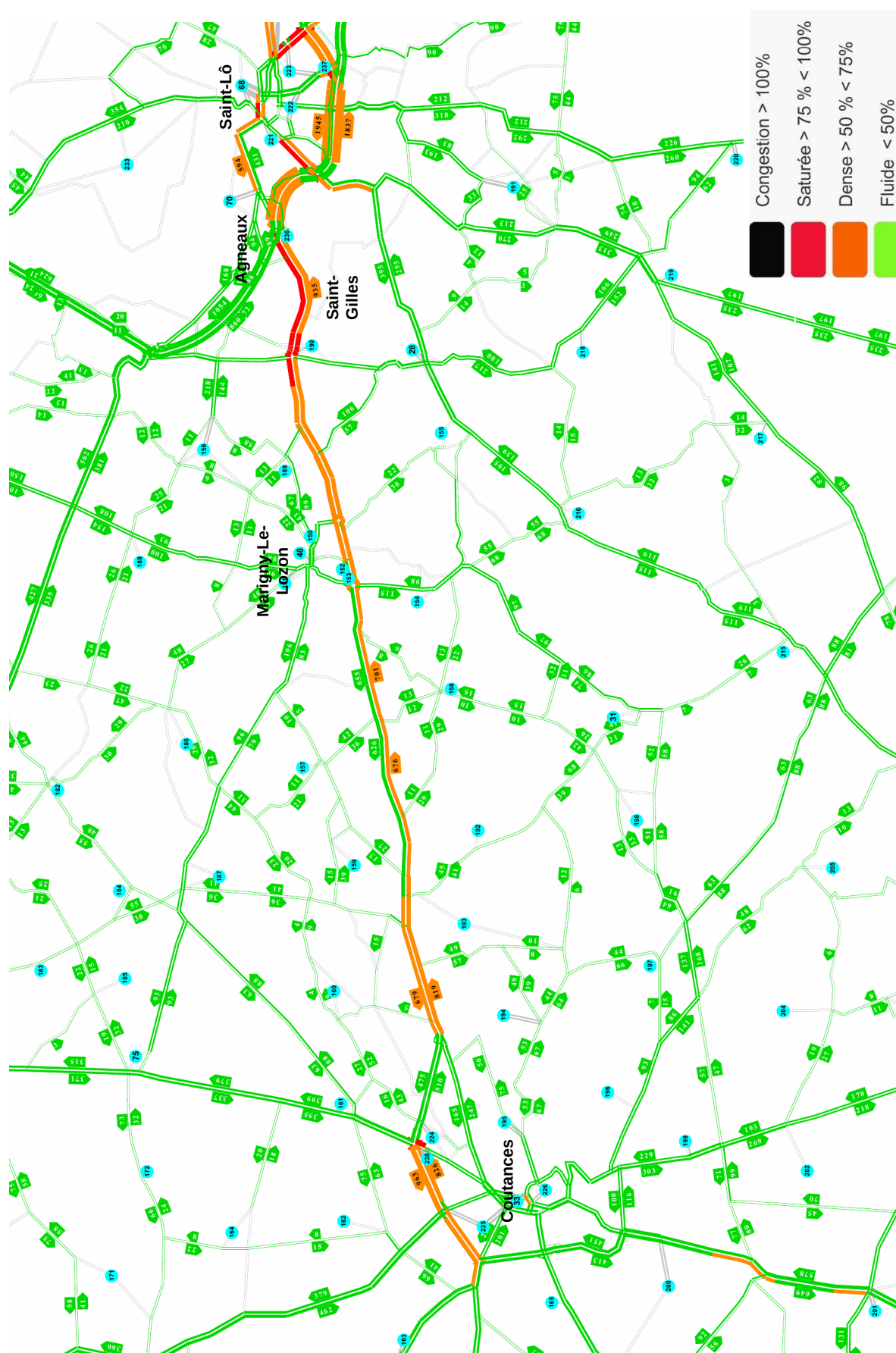


Figure 59 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS en scénario de référence 2030 (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)

5.5 L'option de référence : présentation et effets trafics

5.5.1 Présentation : des aménagements ponctuels sur l'axe

Au sens de l'instruction cadre de 2014, « l'option de référence » correspond aux investissements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage du projet évalué, dans le cas où celui-ci ne serait pas réalisé.

En cas de non-réalisation de l'aménagement complet de l'axe Saint-Lô - Coutances objet du présent dossier, plusieurs aménagements ponctuels seraient néanmoins réalisés correspondant au scénario 1.

Cette option consiste à terminer la sécurisation de la RD972 et la Déviation Nord de Coutances actuelle par :

La création de plusieurs bandes multifonctionnelles (BMF) sur la RD972 entre Marigny et l'échangeur d'Agneaux et sur la déviation Nord de Coutances. La désignation « bande multifonctionnelle » ou « accotement revêtu » désigne une sur-largeur revêtue, adjacente à la chaussée¹⁷. Ses fonctions sont de sécuriser la circulation et l'intervention des secours. La

- Figure 60 présente le profil type d'une bande multifonctionnelle ;
- La remise en service, une fois sécurisés, des créneaux de dépassement de Terrette, de la fosse et du Fût, fermés en 2014 à la suite d'accidents mortels. La sécurisation sera réalisée grâce à un séparateur central et des bandes multifonctionnelles.

La Figure 61 cartographie ces aménagements.

Les RD44 menant à Tourville sur Sienne et RD437 (liaison entre la déviation sud-ouest de Coutances et la route de Gavray) demeurent avec leurs caractéristiques actuelles.

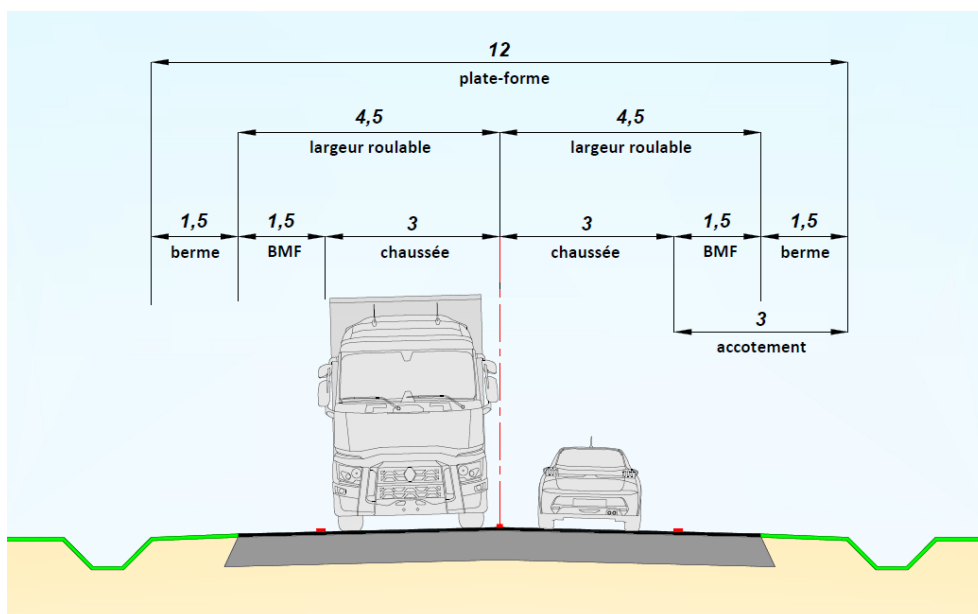


Figure 60 – Coupe type du profil avec aménagement d'une bande multifonctionnelle (Source : CD 50)

L'option de référence consiste donc en la réalisation de plusieurs aménagements ponctuels (bandes multifonctionnelles et remise en service de créneaux de dépassement) avec pour objectif de réduire l'accidentologie sur l'itinéraire.

¹⁷ Source : [Cerema](#)

Scénario 1 – Aménagement a minima : Option de référence

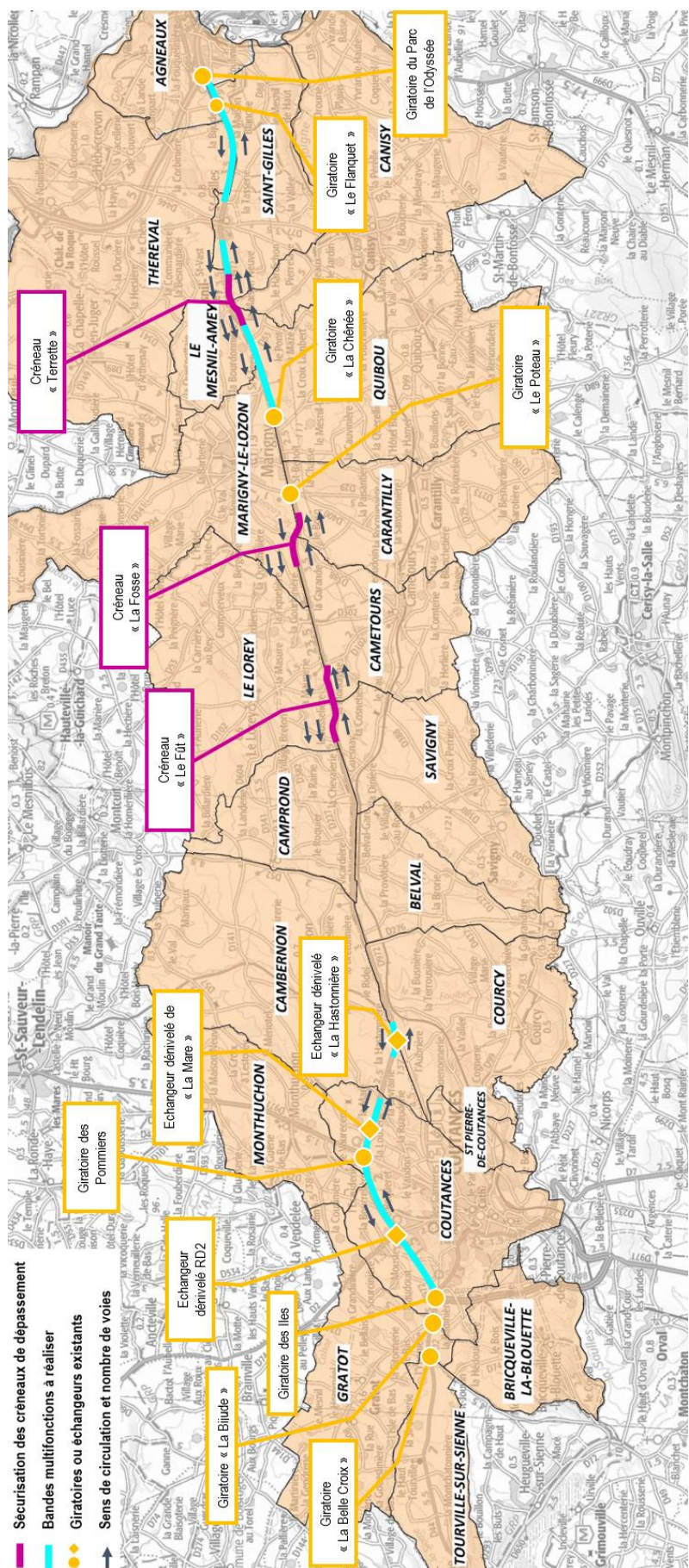


Figure 61 – Aménagements prévus en option de référence (Source : CD 50)

5.5.2 Evolution des conditions de circulation de circulation à l'horizon 2030 en option de référence

Ce paragraphe se base sur la modélisation des trafics réalisée dans le cadre de l'étude trafic, menée en parallèle à la présente étude. Le § 1.3 présente ce modèle et ses paramètres principaux. Les volumes de trafics sont exprimés en unité de véhicule particulier¹⁰ (UVP).

Evolution de l'offre de transport

Sur l'axe Saint-Lô – Coutances, cette option comprend :

- Les aménagements prévus dans l'option de référence c'est-à-dire des aménagements ponctuels (bandes multifonctionnelles et remise en service de créneaux de dépassement) ayant pour but d'apporter des gains de sécurité.
- Ces aménagements n'apportent pas de gains de vitesse. La capacité est augmentée sur certaines sections ;

L'offre de transport de ce scénario intègre également les aménagements du scénario de référence (cf. §.5.4).

*Tableau 39 – Evolution de la capacité en option de référence
(Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)*

Capacité horaire, par sens	RD 44	RD 437	RD 971 PR 30,8 (Dév Nord-ouest Coutances)	RD 972 PR 3,2 (Dév nord-Est Coutances)	RD 972 PR 4,8 (Courcy)	RD 972 PR 10,5 (Le Lorey)	RD 972 PR 12,8 (Marigny)	RD 972 PR 12,2 (St-Gilles)
Scénario Réf 2030	1220	600	1 350	1 800	1 350	1 350	1 350	1 350
Option Réf 2030	1220	600	1 350	1 800	1 350	1 800	1 800	1 350

Hypothèses d'évolution de la demande de déplacement

Ces hypothèses sont identiques à celles du scénario de référence (§.5.4).

Evolution des trafics et de la congestion sur le réseau viaire (réseaux de différence)

Il n'y a pas de différence significative entre les volumes de trafic et les taux de saturations modélisés en option de référence (carte ci-après) et la situation de référence (cf. Figure 59) :

- Les aménagements prévus en option de référence n'apportent pas de gains de vitesse ;
- Les seules variations s'observent dans le sens Coutances vers Saint-Lô où plusieurs tronçons passent d'une situation dense à fluide. Cependant, il n'y a pas d'évolution sur les tronçons en situation de saturation ;

Tableau 40 – Evolution des trafics exprimés en UVP entre le scénario de référence 2030 et l'option de référence 2030 en HPS dans le sens le plus chargé sur l'axe Saint-Lô - Coutances
(Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)

	RD 44	RD 437	RD 971 PR 30,8 (Dév Nord- ouest Coutance s)	RD 972 PR 3,2 (Dév nord-Est Coutance s)	RD 972 PR 4,8 (Courcy)	RD 972 PR 10,5 (Le Lorey)	RD 972 PR 12,8 (Marigny)	RD 972 PR 12,2 (St-Gilles)
Charge HPS scénario Réf 2030	300	115	965	510	820	675	700	1 015
Charge HPS option Réf 2030	300	115	965	515	825	695	720	1 015
Delta en volume	0	+0	+0	+5	+5	+20	+20	+0
Delta en %	+0%	+0%	+0%	+1%	+1%	+3%	+3%	+0%

L'option de référence ne résout pas les problèmes de fond en n'apportant pas de modifications des conditions de circulation par rapport au scénario de référence. Les aménagements améliorent ponctuellement la sécurité routière mais pas la vitesse.

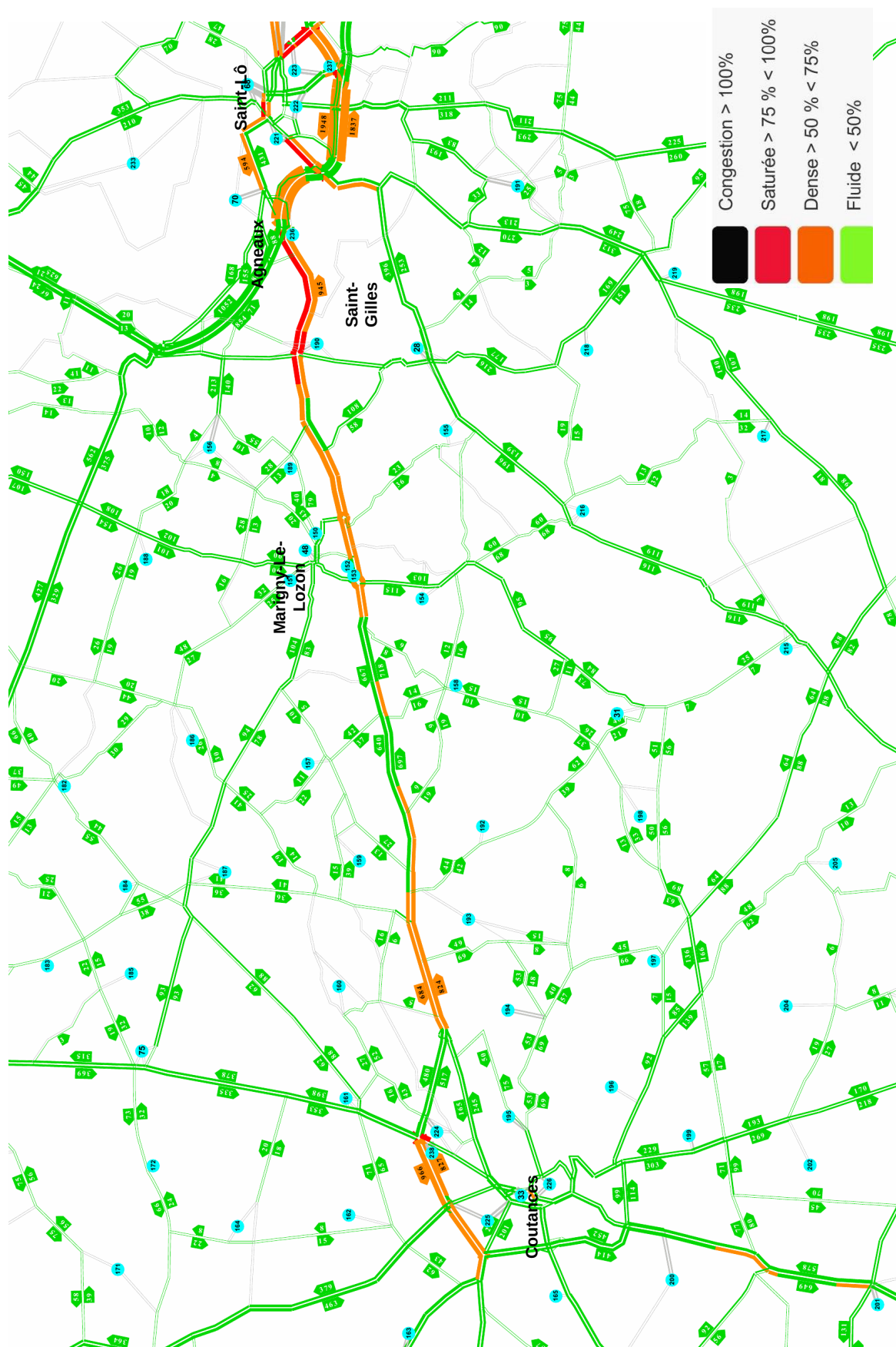


Figure 62 – Carte de modélisation du taux de saturation du réseau routier en HPS en option de référence 2030 (Source : étude de trafic, CD 50, PMIC, 2020)

5.6 L'essentiel à retenir

Les perspectives d'évolution du territoire sont les suivantes :

- Le fort enjeu de vieillissement de la population et de maintien des actifs se poursuivra ;
- Le long de l'axe, aucun projet urbain majeur n'est identifié à ce jour même si plusieurs terrains sont identifiés au PLU de Coutances Mer et Bocage. Ailleurs, le développement des ZAC devrait se faire par extension ou renouvellement ;
- La modernisation des stations balnéaires fait l'objet d'une attention particulière avec des travaux déjà engagés ;
- Aucun projet routier majeur n'est en revanche prévu dans le périmètre d'étude à l'exception de l'aménagement de l'axe Saint-Lô – Coutances, objet de la présente étude. La RD 972 et la déviation de Coutances sont en outre identifiées au SRADDET comme Itinéraires Routier d'Intérêt Régional ;
- En situation de référence à l'horizon 2030, la croissance des trafics (+10% à 20% sur l'axe Saint-Lô - Coutances par rapport à la situation actuelle) et l'absence d'évolution de l'infrastructure occasionne une dégradation des conditions de circulation. En heure de pointe du soir, les secteurs à trafic dense s'étendent et des saturations apparaissent de Saint-Lô à Saint-Gilles ;
- La création d'une voie cyclable parallèle à l'axe Saint-Lô - Coutances et rejoignant le littoral est une forte demande locale et est évoquée par le CD 50. Les détails de ce projet ne sont pas encore connus ;
- Le réseau d'autocars sera modifié en 2020. L'offre de la ligne suivant l'axe Saint-Lô - Coutances devrait être améliorée.

Pour tenir compte des besoins les plus urgents sur l'axe Saint-Lô – Coutances et si le projet d'aménagement objet du présent dossier n'est pas réalisé, le CD 50 prévoit a minima la réalisation de plusieurs aménagements ponctuels pour réduire l'accidentologie sur l'itinéraire. Cela n'améliorera pas les conditions de circulation.

6 ANALYSE STRATEGIQUE : SYNTHÈSE ET CONFIRMATION DES OBJECTIFS DU PROJET

6.1 Synthèse de l'analyse stratégique

Les enjeux de l'analyse stratégique figurent au tableau suivant, en séparant enjeux généraux du territoire et les enjeux en lien avec l'axe Saint-Lô - Coutances :

	Enjeux du territoire	Enjeux en lien avec l'axe
Démographie et emploi	• Une population globalement stable mais une croissance périurbaine et un rapide vieillissement de la population dû à la fois au départ des « jeunes » et à l'arrivée de seniors, notamment sur la bande littorale • Une diminution de l'emploi difficile sur la période 2011-2016, particulièrement dans la CC de Coutances Mer et Bocage et notamment la commune de Coutances, • Malgré cela une situation de quasi-plein-emploi (6% de chômeurs) et une pénurie de main d'œuvre, (notamment des saisonniers autour de Coutances), qui s'explique par les fragilités démographiques • Des projections qui prédisent une stagnation de la population sur le long terme, avec une prolongation des tendances actuelles • Le vieillissement est un enjeu très important pour les 2 intercommunalités	• Un enclavement qui réduit l'attrait de populations actives et de la main d'œuvre pour la CC de Coutances Mer et Bocage
Economie	• Importance de l'industrie agro-alimentaire (production) • Filière de l'élevage lait et viande • Bassin ostréicole très important • Une économie diversifiée toutefois marquée par l'industries agro-alimentaire (transformation) • Saturation des ZAE de Coutances • Une ambition pour St-Lô de développer l'agroalimentaire et le numérique • Des perspectives de développement des ZAE reposant sur la requalification et le développement • Le principal projet urbain du territoire est le pôle Agglo 21	• Fort enjeu de conflit d'usage des engins agricoles • Un enclavement qui génère une perte d'attractivité des entreprises de la CC de Coutances Mer et Bocage. • Perturbation des tournées du fait des conditions de circulation imprévisibles. • Des problèmes de circulation qui pénaliseraient le développement des ZA de Marigny-Le-Lozon. • Le pôle agglo 21 n'est pas situé sur l'axe Saint-Lô - Coutances • Plusieurs zones d'activités sont situées près du contournement de Coutances à l'horizon du PLUi mais aucun projet n'est encore défini. • Une imprévisibilité des temps de parcours qui dégrade la mobilité

		des personnels hospitaliers entre les hôpitaux de Saint-Lô et de Coutances
Tourisme	• Les plages et les havres du Centre-Manche sont un fort atout touristique, avec plusieurs stations balnéaires : Blainville, Coutainville ... • Une clientèle plus familiale et moins internationale que les locomotives touristiques régionales que sont le Mont-Saint-Michel et les plages du débarquement • Une modernisation des stations balnéaires est en cours (ex : Coutainville) • Une stratégie de positionnement de Saint-Lô aggro comme hub touristique du Centre-Manche	• L'accessibilité du littoral du Centre-Manche participe à l'enjeu de modernisation des stations balnéaires littorales et à la stratégie « radiale » de Saint-Lô
Conditions de circulation en situation actuelle	• Les trafics les plus élevés (13 000 véh/j) sont à l'approche de Saint-Lô (Saint-Gilles) et l'ouest du contournement de Coutances. • Les conditions de circulation sont denses à l'approche des deux agglomérations et fluides de Marigny à Belval. • Les flux sont globalement en augmentation : entre +3% et +7% de 2015 à 2018. • L'enquête origine-destination de 2019 montre que 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 déplacement professionnels. • Ce sont des usagers réguliers : 2/3 des usagers l'utilisent plus d'une fois par semaine. • Le taux d'occupation moyen des véhicules est assez faible (1,3 personnes / véhicule) • Un consensus des acteurs du territoire (intercommunalités, communes et entreprises) vis-à-vis de l'importance stratégique de l'axe pour les mobilités du quotidien et vis-à-vis du fort déficit de sécurité de l'infrastructure.	
Bilan de l'accidentologie en situation actuelle	Les types d'accidents les plus courants sont : • Des collisions impliquant des véhicules légers au passage d'une intersection ou dans le cadre d'un dépassement/déport. Plusieurs zones de concentration d'accidents ont été identifiées. • Des accidents impliquant des cyclomoteurs ou des vélos, surtout sur la RD44 (manque de traitement des rives), en extrémité est de la RD972 et dans les giratoires. • Des accidents dans des conditions de circulation non optimales (luminosité, conditions atmosphériques).	
Evolution des conditions de circulation à l'horizon 2030	• L'axe Saint-Lô Coutances (RD 972 et déviation de Coutances) figure comme Itinéraire Routier d'Intérêt Régional au SRADDET. • En scénario de référence, la croissance des trafics (+10% à 20% d'ici 2030) et l'absence d'évolution de l'infrastructure occasionnent une dégradation des conditions de circulation. En heure de pointe du soir, les secteurs à trafic dense s'étendent et des saturations apparaissent de Saint-Lô à Saint-Gilles. • L'option de référence consiste en la réalisation de plusieurs aménagements ponctuels (bandes multifonctionnelles et remise en service de créniaux de dépassement) avec pour objectif de réduire l'accidentologie sur l'itinéraire. Elle n'a pas d'effet notable sur la congestion.	

Modes doux	• Un besoin de maillage cyclable des stations balnéaires • Absence de réseaux et d'itinéraires doublant l'axe routier • Un projet de liaison est-ouest Saint-Lô - Coutances non défini à ce jour (en attente du schéma directeur cyclable du département) • De nombreux chemins et circuits de randonnée existent entre St-Lô et Coutances pour découvrir le territoire	• Les acteurs ressentent un fort besoin de doubler l'axe routier par une voie verte, jusqu'aux stations balnéaires
Transports collectifs	• 1 ligne est-ouest de cars interurbains, bien fréquentée. Une augmentation de l'offre prévue en 2020. • 1 axe ferroviaire vieillissant. Une liaison avec Paris peu efficace (temps de parcours et correspondance à Caen) • Plusieurs aires de covoiturage, assez peu fréquentées.	• Faibles enjeux

6.2 Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Un désenclavement du coutançais, en le raccordant au réseau autoroutier par une route à haut niveau de service ;
- Amélioration de la Sécurité ;
- Fiabilisation des temps de parcours ;

PARTIE II

LA PRESENTATION DU PROJET

7 PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT

7.1 Genèse

Le projet d'amélioration de la liaison Saint-Lô/Coutances est un sujet ancien qui a fortement évolué :

- Il s'inscrit à la fin des années 1990 dans le programme de desserte de la côte ouest prévoyant la modernisation de l'axe Avranches, Granville, Coutances, Saint Lô au moyen de la réalisation de 70 km de routes à quatre voies en site propre.
- Le projet de mise à 2x2 voies présenté en 2008 en concertation fut validé par le CD de la Manche mais non financé. La première tranche, la déviation sud de Saint-Gilles a été ajournée avant sa mise en enquête publique. Ce projet à 2x2 voies n'est plus considéré réalisable actuellement d'un point de vue financier que du point de vue de l'acceptabilité sociétale. En effet, le projet était soumis à des contraintes environnementales fortes et aurait eu des impacts importants sur les terres agricoles.

7.2 Sections du projet

Le projet a fortement évolué par rapport à celui présenté lors de la déclaration d'utilité publique précédente. Sa modernisation est un projet attendu depuis plus de vingt ans dans le Coutançais.

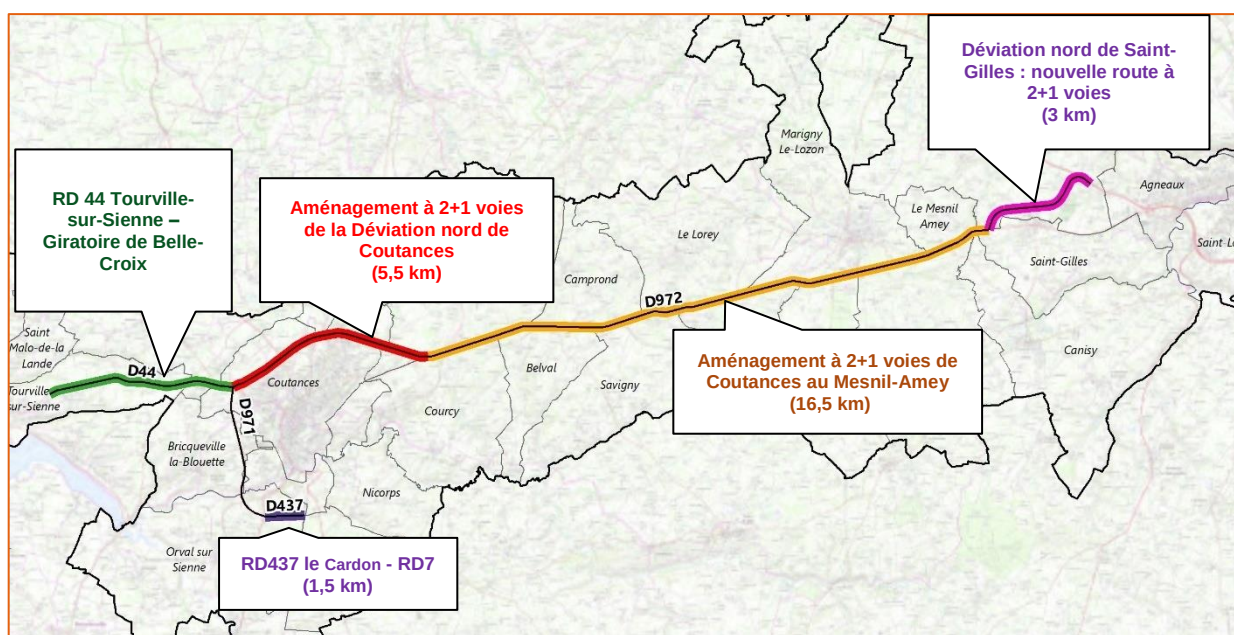


Figure 63 – Sections du projet

La figure ci-dessus présente les sections du projet, qui seront détaillées dans la suite de ce chapitre :

- §. 7.2.1 : L'aménagement routier à 2+1 voies de Coutances (giratoire des Iles) à Saint-Lô constitué de :
 - L'aménagement en 2+1 voies de la déviation nord de Coutances ;
 - Un aménagement sur place en 2+1 voies entre Saint-Gilles et Coutances à l'exception du secteur de Belval Gare – La Chapelle ;
 - Une nouvelle route à 2+1 voies en site propre pour la déviation nord de Saint-Gilles ;
- §. 7.2.2 : Le recalibrage de la RD 437 et de la RD44.
 - Recalibrage de la RD 437 entre le Cardon et la RD7

- Recalibrage de la RD 44 de Tourville-sur-Sienne au giratoire de Belle-Croix
- § 7.2.3 : Aménagements cyclables réalisés dans le cadre du projet.

7.2.1 L'aménagement routier à 2+1 voie de Coutances à Saint-Lô

Caractéristiques principales de la section courante

Le scénario envisagé consiste à :

- L'aménagement sur place en 2+1 voies de la route actuelle pour limiter les emprises sur les surfaces agricoles et les milieux naturels de Coutances au Mesnil-Amey (longueur : 22 km).
- La création d'un tracé neuf : une déviation au nord de Saint-Gilles. Cette déviation est courte et directe (longueur : 3 km).

Le concept de 2+1 voie est une route à chaussées séparées à une voie par sens, pourvue de créneaux de dépassement à deux voies implantées à intervalles réguliers permettant un haut niveau de service (cf. Figure 64 et Figure 65).

Les accès riverains directs sont supprimés. La vitesse y sera autorisée à 110 km/h, comme c'est le cas sur la déviation sud-ouest de Coutances (alors qu'en l'état actuel, la vitesse est réduite à 80 km/h sur les 4/5 de l'itinéraire).

Un itinéraire d'Ouest en est créé en parallèle de la future 2+1 voies, afin de permettre aux véhicules lents de circuler et rejoindre Coutances ou St-Lô facilement et en toute sécurité.

Des voies de désenclavement seront réalisées pour permettre les accès aux parcelles riveraines notamment agricoles (cf. Figure 66 et Figure 67).

Au sujet des voies de rétablissement, cela concerne :

- Des RD
- Des voies communales
- Des accès riverains
- Des accès agricoles

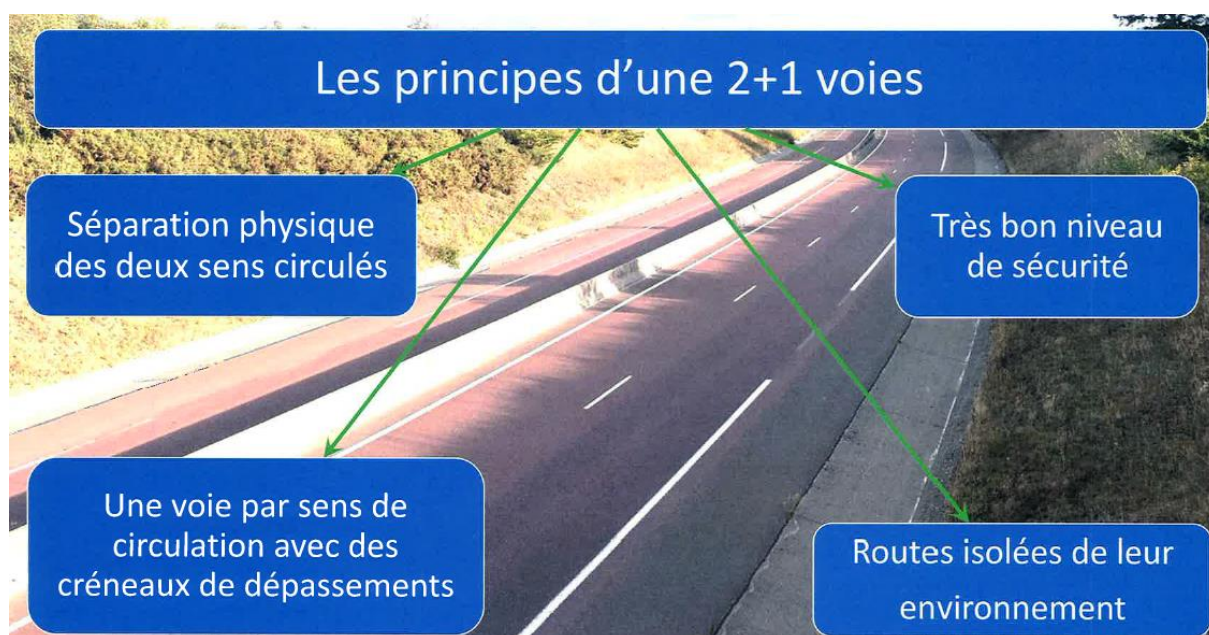
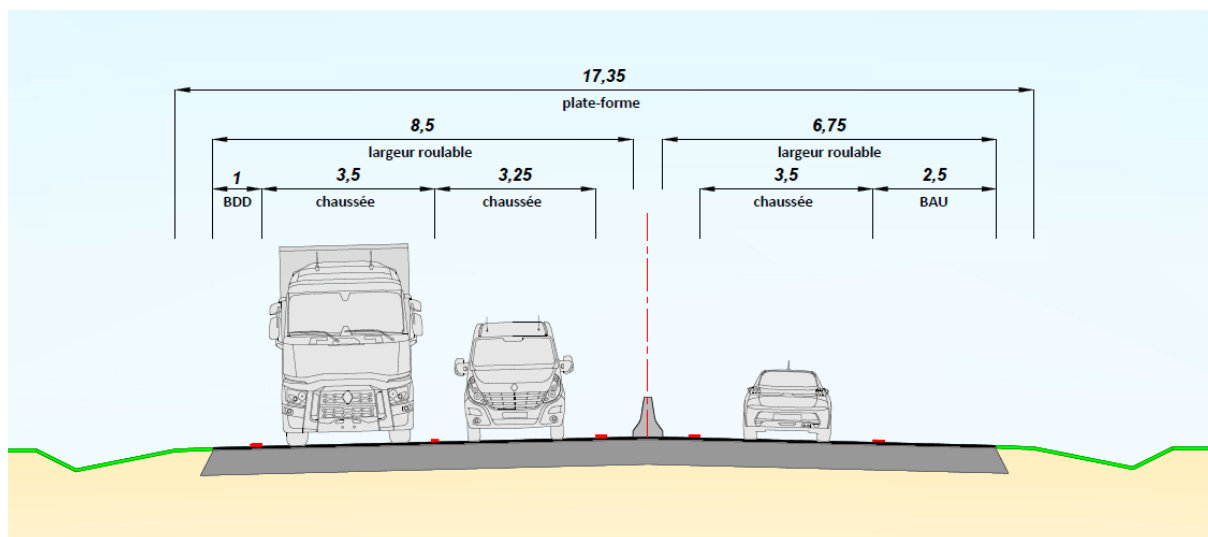
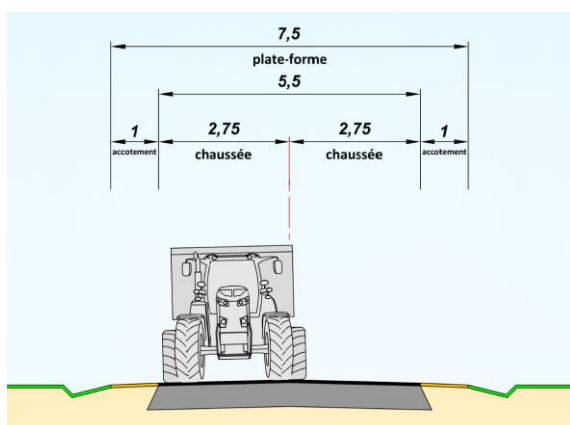


Figure 64 – Principes d'une 2+1 voies (Source : Réunion d'information, CD 50, septembre 2019)



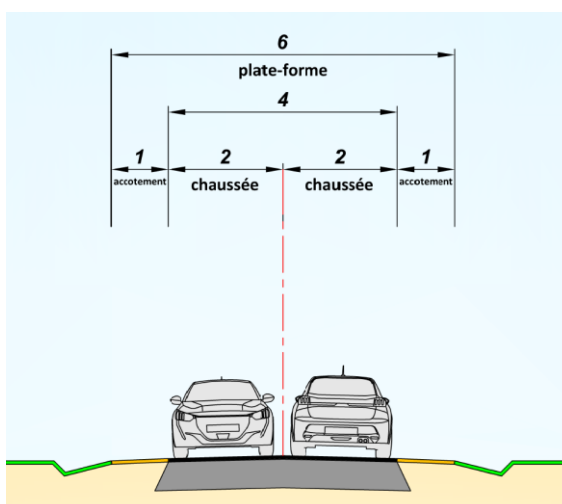
Emprise nécessaire de 17,35m hors talus de déblais/remblais et hors fossés (de largeur variable)

Figure 65- Profil en travers d'une chaussée de type 2+1 voies (Source : Réunion d'information, CD 50, septembre 2019)



Emprise nécessaire de 7,5m hors talus de déblais/remblais et hors fossés (de largeur variable)

Figure 66- Profil en travers de l'itinéraire « véhicules lents » (Source : CD 50, mise à jour 2021)



Emprise nécessaire de 6m hors talus de déblais/remblais et hors fossés (de largeur variable)

Figure 67- Profil en travers d'une voie de rétablissement : accès riverains et desserte parcelles (Source : CD 50, mise à jour 2021)

Le tableau suivant précise d'ouest en est les caractéristiques principales de l'opération :

Tableau 41 – Caractéristiques principales de Coutances (du giratoire des Iles) à Saint-Lô (Source : délibération CD 50, 2018)

<u>Elargissement en 2+1 voies de la déviation Nord de Coutances (5,5 km) :</u>	<u>Elargissement en 2+1 voies de Coutances au Mesnil-Amey / (16 km)</u>	<u>Elargissement en 2+1 voies RN174 - Déviation nord de Saint-Gilles (3 km)</u>
• Profil en travers de type 2+1voies en aménagement sur place ; • Points d'échanges dénivelés sauf giratoires de la RD 971 ; • Taux de créneau de dépassement : 40 % par sens ; • Vitesse de référence : 110 km/h.	• Profil en travers de type 2+1 voies en aménagement sur place ; • Points d'échanges par carrefours giratoires et échangeur dénivelé (voir le § sur les points d'échanges) ; • Taux de créneau de dépassement : 40 % par sens • Vitesse de référence : 110 km/h sauf tronçons maintenus à 2 voies ; • Création de voies de substitution et de désenclavement pour véhicules lents et agricoles le long des secteurs en 2+1 (contre-allées). • Traversée de Belval gare – La Chapelle aménagée mais non déviée (conservation d'une configuration à 2 voies)	• Début depuis la RN 174 par un nouveau diffuseur au nord de l'échangeur d'Agneaux ; • Profil en travers de type 2+1voies en site propre ; • Carrefours dénivelés sauf en fin de barreau (voir le § sur les points d'échanges) ; • Vitesse de référence : 110 km/h ; • Taux de créneau de dépassement à 2 voies : 45 % par sens ; • RD 972 actuelle conservée comme voie de substitution pour véhicules lents et « ouverte à l'urbanisation ».

Présentation des variantes des points d'échanges

Deux scénarios d'aménagement de l'axe en 2+1 voies sont envisagés (cf. Figure 68, Figure 69 et Tableau 42) :

- Le scénario 2.1 : permet des échanges réguliers sur tout l'itinéraire Coutances Saint-Lô par la présence de giratoires.

La fluidité de la RD972 sera cependant perturbée par la présence de ces nombreux giratoires avec des accélérations et décélérations fréquentes sur le linéaire Coutances - Saint-Lô.

- Le scénario 2.2 permet des échanges réguliers par des échangeurs dénivelés et des giratoires.

Il favorise le maintien d'une vitesse maximale plus proche des 110km/h maximum sur cet itinéraire malgré la présence de 6 giratoires sur le trajet Coutances Saint-Lô (2 créés et 2-4 existants).

Tableau 42 – Différences des points d'échange des scénarios de la section RN174 – giratoire des Iles (Source : CD 50)

	Scénario 2.1	Scénario 2.2
Le Neufbourg	Giratoire	Echangeur dénivelé
Terrette	Giratoire	Absent

[illegible]

122

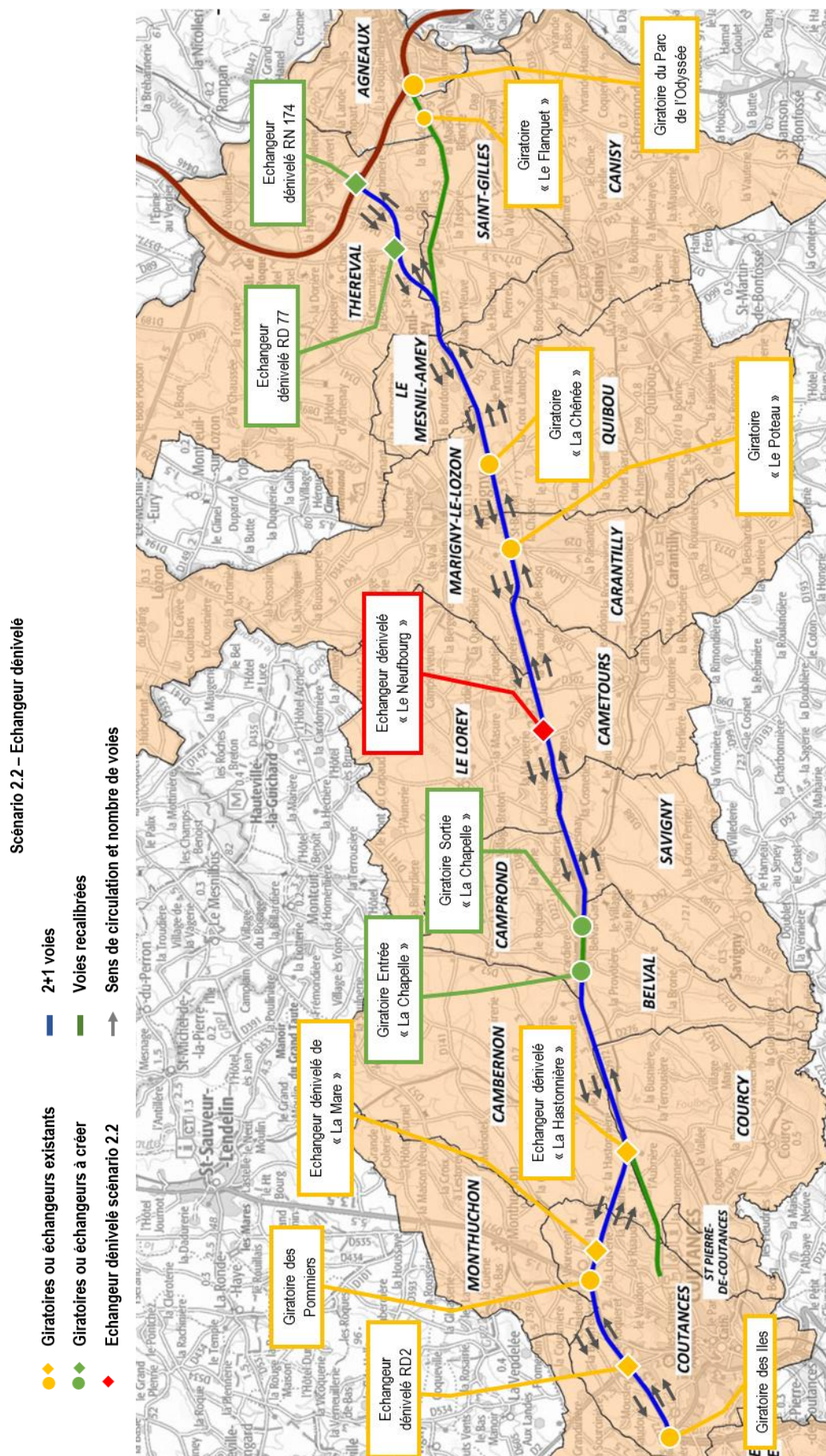


Figure 69 – Scénario 2.2 du projet d'aménagement de l'axe Saint-Lô - Coutances (Source : CD50)

Cout et financement

Le protocole de financement (pris en charge à 50% par le CD) porte sur 80 M€ HT (96 M€ TTC) soit 40 M€ pour chaque partenaire, le Département maître d'ouvrage récupérant la TVA. Il se décompose de la façon suivante :

- Études préalables (géotechnique, topo, archéologie, environnement) : 3,3 M€ TTC ;
- Acquisitions foncières bâti (65 maisons) : 5,2 M€ TTC ;
- Démolition des bâtiments avec l'incertitude sur la présence d'amiante sur la base d'un coût moyen de 25 k€ : 1 M€ TTC ;
- Acquisitions foncières de terrains appartenant à des particuliers : 1 M€ ;
- Travaux : 96 M€ TTC ;
- Maîtrise d'œuvre (6 % des lignes ci-dessus) : 5,5 M€.

Ces premières estimations seront affinées dans les prochaines années en fonction notamment des choix techniques autour des échangeurs. L'échéancier prévisionnel pourrait être le suivant :

Année	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Etudes	0,8	0,7	0,7	0,7	0,4							3,3
Acquisitions foncières - démolitions	1	1	2	2	1,2							7,2
Travaux					5	10	15	15	15	15	5	80
Maîtrise d'œuvre	0,1	0,1	0,15	0,15	0,5	0,6	0,9	0,9	0,9	0,9	0,3	5,5
Total TTC	1,9	1,8	2,85	2,85	7,1	10,6	15,9	15,9	15,9	15,9	5,3	96

Figure 70 : Échéancier prévisionnel du projet (source : délibération CD 50, 2018)

7.2.2 Recalibrage des RD 437 et RD44

Recalibrage de la RD 437 entre le Cardon et la RD7 (route de Gavray), soit 1,5 km :

- Recalibrage complet de la chaussée à 6.00 m ;
- Vitesse de référence : 80 km/h.

Recalibrage de la RD 44 de Tourville-sur-Sienne au giratoire de Belle-Croix à Coutances, soit 4,2 km :

- Recalibrage complet de la chaussée à 6.00 m ;
- Vitesse de référence : 80 km/h.
- Création d'une voie verte en parallèle à la RD 44

Cout et financement

Le recalibrage des RD437 et RD44 ne sera pas financé par la Région.

7.2.3 Aménagements cyclables réalisés dans le cadre du projet routier

Comme indiqué au §.5.3, il est prévu un aménagement cyclable intégré au sein du projet d'aménagement de l'axe St-Lô-Coutances dans le cadre du RCID.

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

Territoire de Coutances Mer et Bocage :

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

Territoire de Saint-Lô Agglo :

- Aménagements intégrés dans le projet d'aménagement de l'axe St-Lô/Coutances :
 - o 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.
 - o 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.
- Aménagements inscrits au RCID :
 - o « Rue de St-Lô » aménagée en chaudière selon le schéma directeur cyclable de SLA
 - o Traversée de St-Gilles en bandes cyclables, selon le schéma directeur cyclable de SLA
 - o 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).

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.

Pour finir, la RD 44 sera recalibrée permettant l'intégration 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.

7.3 Acquisitions foncières

Le projet nécessitera des acquisitions foncières :

- Bâti à acquérir pour démolition le long de la RD972 (64 à 70 maisons) ;
- Environ 140 hectares seront à acquérir pour le projet sur des terrains agricoles, des terrains de particuliers et des habitations.
- A ce jour, une réserve foncière d'environ 112 hectares, est constituée pour compenser l'impact des travaux sur les terres agricoles.

7.4 Planning du projet et année de mise en service

L'année de mise en service est envisagée à l'horizon 2030.

Le planning du projet prévoit :

- 2019-2022 : études de concertation : 4 ans ;
- 2022-2023 : Enquête publique et DUP : 1 an ;
- 2024 : Phase procédures environnementales : 1 an avec le démarrage des acquisitions foncières en parallèle ;
- 2025 : travaux : entre 5 et 8 ans.

8 ANNEXES

8.1 Dictionnaire des abréviations

Sigle	Signification
BAAC	Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation
BMF	Bande Multifonctionnelle
CA / CC	Communauté d'Agglomération / de Communes
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CD	Conseil Départemental
CDT	Comité Départemental du Tourisme
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
OD DT / DE	Origines-destinations domicile-travail / études
EPCI	Intercommunalité (Etablissement Public de Coopération Intercommunale)
GR	Grande Randonnée
HPM / HPS	Heure de Pointe du Matin / du Soir
JOB	Journée Ouvrée de Base
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PL	Poids-lourd
PLH	Plan Local de l'Habitat
PLU / PLUi	Plan Local d'Urbanisme / PLU intercommunal
RD / RN	Route Départementale / Nationale
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
TC / TCU	Transports Collectifs / TC Urbains
TER	Train Express Régional
UVP	Unité de Véhicules Particuliers
VL / VP	Véhicule Léger / Particulier
ZA / ZAE / ZAC	Zone d'activité / ZA économique
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté