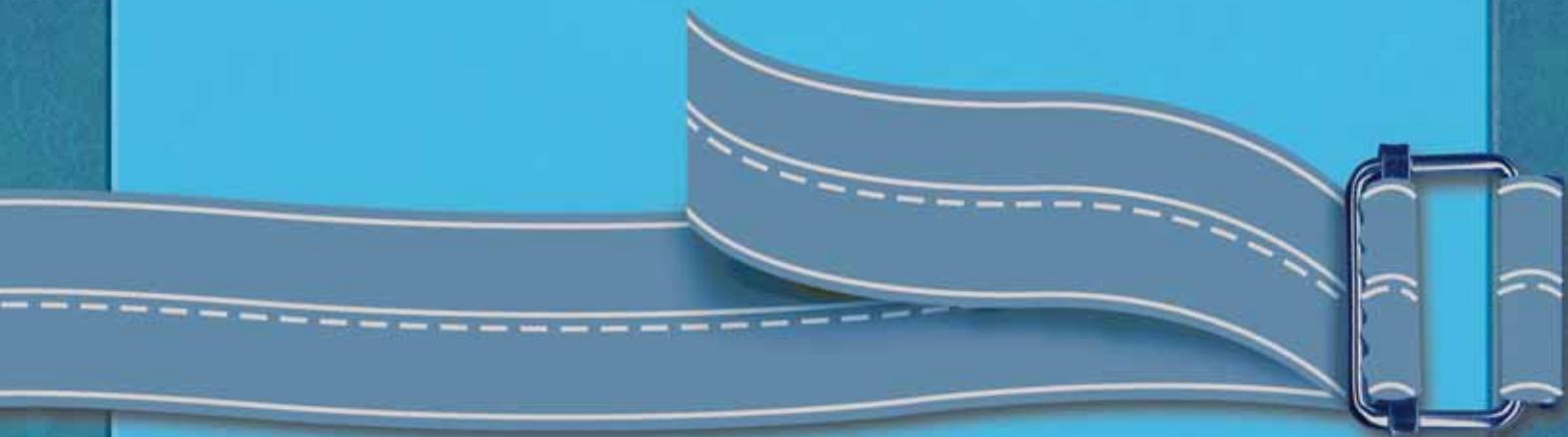


Dossier de concertation
Décembre 2006

Contournement Sud-Ouest de l'agglomération cherbourgeoise

Résultat des études de première phase
Clôture de la concertation le 30 mars 2007



LE CONTEXTE

Dans le cadre d'une réflexion générale sur les déplacements dans la Manche, le Conseil général a été amené à envisager le contournement de l'agglomération cherbourgeoise amorcé à l'Est.

L'objectif est de terminer le contournement de l'agglomération cherbourgeoise entre la RN13 et la RD901. Il permet ainsi d'assurer des échanges entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération.

Les études préliminaires menées de janvier à septembre 2006, comprennent :

- une étude socio-économique,
- une étude de trafic,
- une étude technique,
- une étude environnementale,
- une étude sur le paysage,
- une étude géologique,
- une étude sur l'agriculture,
- une étude sur la qualité de l'air,
- une étude acoustique.

Cette plaquette vise à vous présenter les résultats synthétiques et les conclusions de ces études présentées dans la plaquette de juin 2006.

LA ZONE D'ÉTUDES

Elle s'étend sur un périmètre qui couvre les territoires de 13 communes situées dans une bande de 10 km depuis la côte :

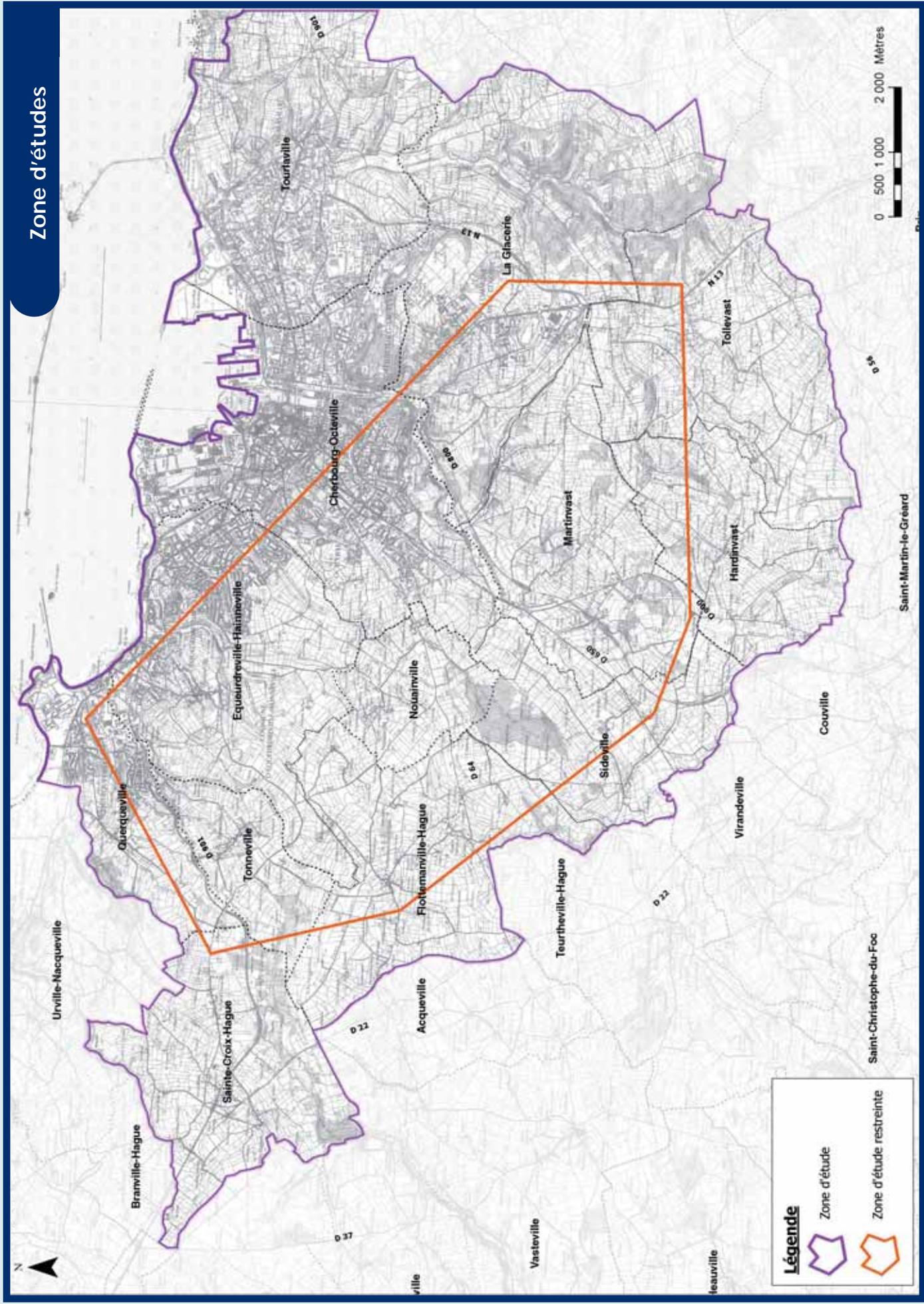
Sainte-Croix-Hague, Querqueville, Tonneville, Flottemanville-Hague, Equeurdreville-Hainneville, Nouainville, Cherbourg-Octeville, Sideville, Martinvast, Hardinvast, Tollevast, La Glacerie et Tourlaville.

LA MÉTHODE

Les études se sont déroulées en 6 étapes :

- la définition des enjeux et objectifs socio-économiques du contournement,
- l'établissement d'un état initial pour chaque thématique spécifique, faisant ressortir la sensibilité de la zone d'étude au projet,
- la définition de fuseaux de passage,
- la définition des principales caractéristiques du projet pour chaque fuseau par la prise en compte, tour à tour, des contraintes du milieu et des objectifs de la voie,
- la comparaison des fuseaux pour chaque thématique,
- puis, la comparaison multicritères.

Zone d'études



Au-delà de la limite Sud de l'aire d'étude, les itinéraires ne seraient plus concurrents de la traversée par le centre ville.

LES ENJEUX ET OBJECTIFS SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'étude socio-économique a fait ressortir les enjeux et objectifs de cet aménagement :

Pour l'économie, les objectifs sont :

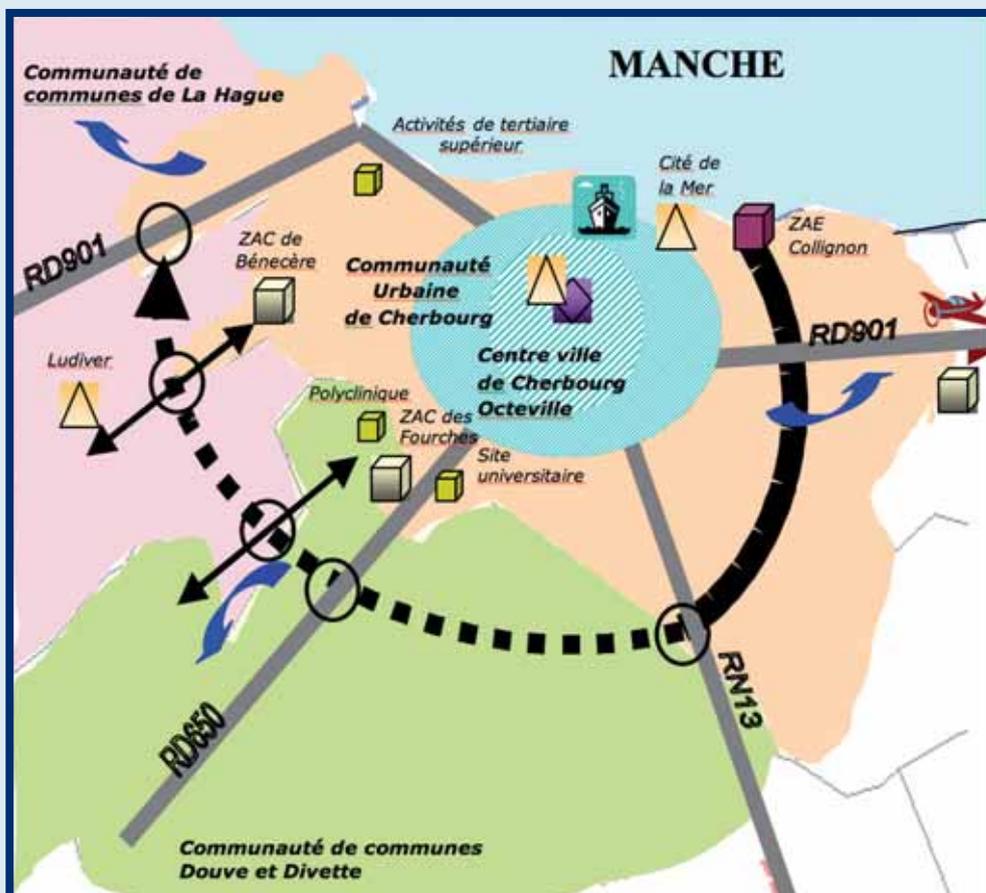
- conforter les principaux sites et activités à enjeux,
- concrétiser les projets d'urbanisme ou de développement économique,
- reconquérir les domaines d'activités liés à la mer.

Pour le transport, il s'agit de :

- faciliter les conditions de circulation dans le secteur de Cherbourg-Octeville : pénétrantes et contournement,
- améliorer les conditions de circulation en centre-ville de Cherbourg-Octeville.

Pour l'aménagement du territoire, les enjeux sont :

- maîtriser la périurbanisation,
- désenclaver l'Ouest de l'agglomération cherbourgeoise,
- promouvoir des stratégies et projets communs.



Transport et aménagement



Amélioration globale des déplacements + nouveaux espaces de développement pour l'urbanisation



Amélioration de l'accessibilité



Désengorgement du trafic à l'intérieur de l'agglomération et notamment dans le centre-ville



Aérodrome de Cherbourg-Maupertus

Economie



Infrastructures et activités portuaires



Perspectives d'accélération de la commercialisation de ZA



Principaux lieux de visites touristiques



Autres sites ou activités

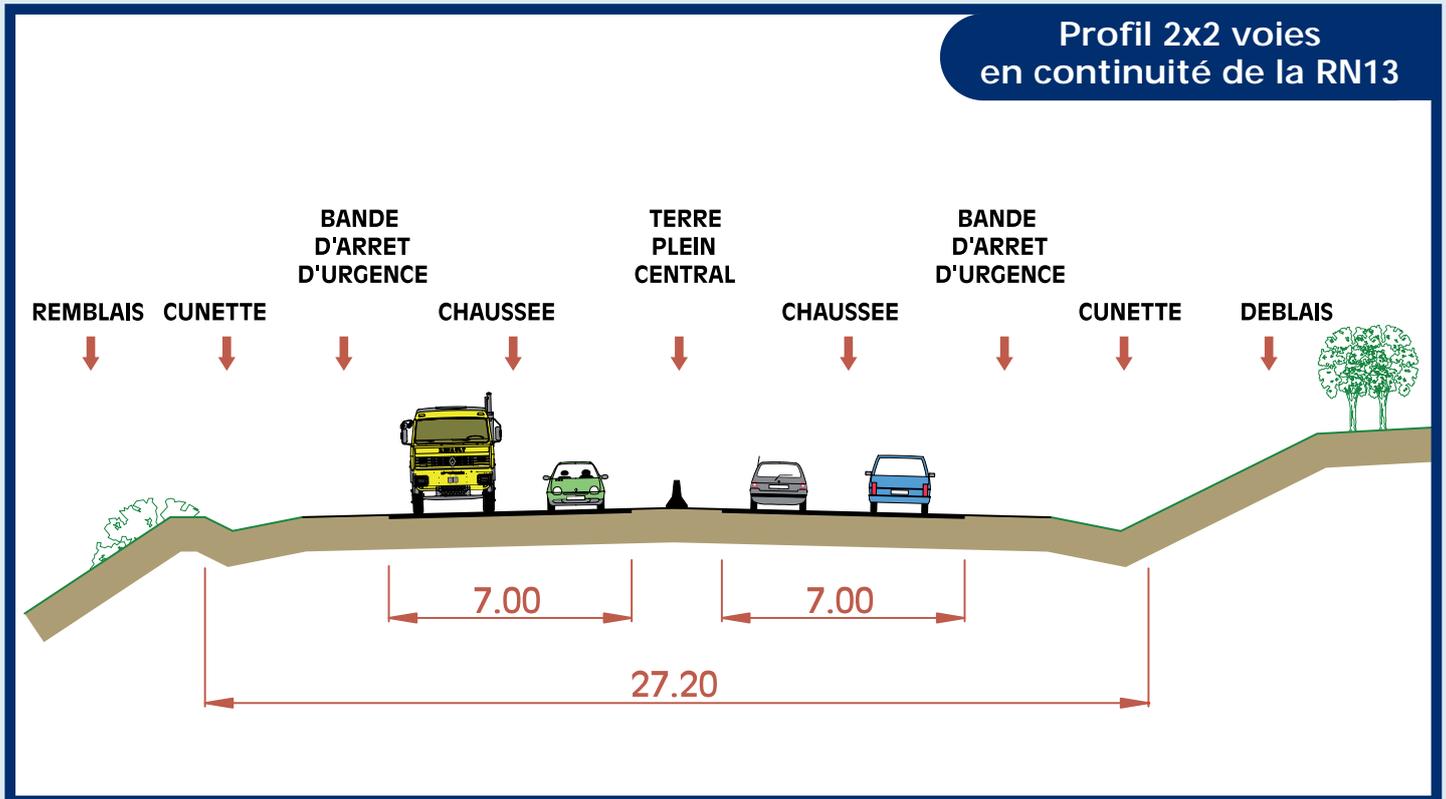


Confortement des sites et activités

DÉFINITION DES FUSEAUX D'ÉTUDES

Compte-tenu de la particularité du projet liée au raccordement à la RN13 et au rôle de liaison des routes structurantes du département (routes principales reliant les principaux pôles économiques), cet aménagement sera de type 2x2 voies avec des échangeurs dénivelés ou des giratoires.

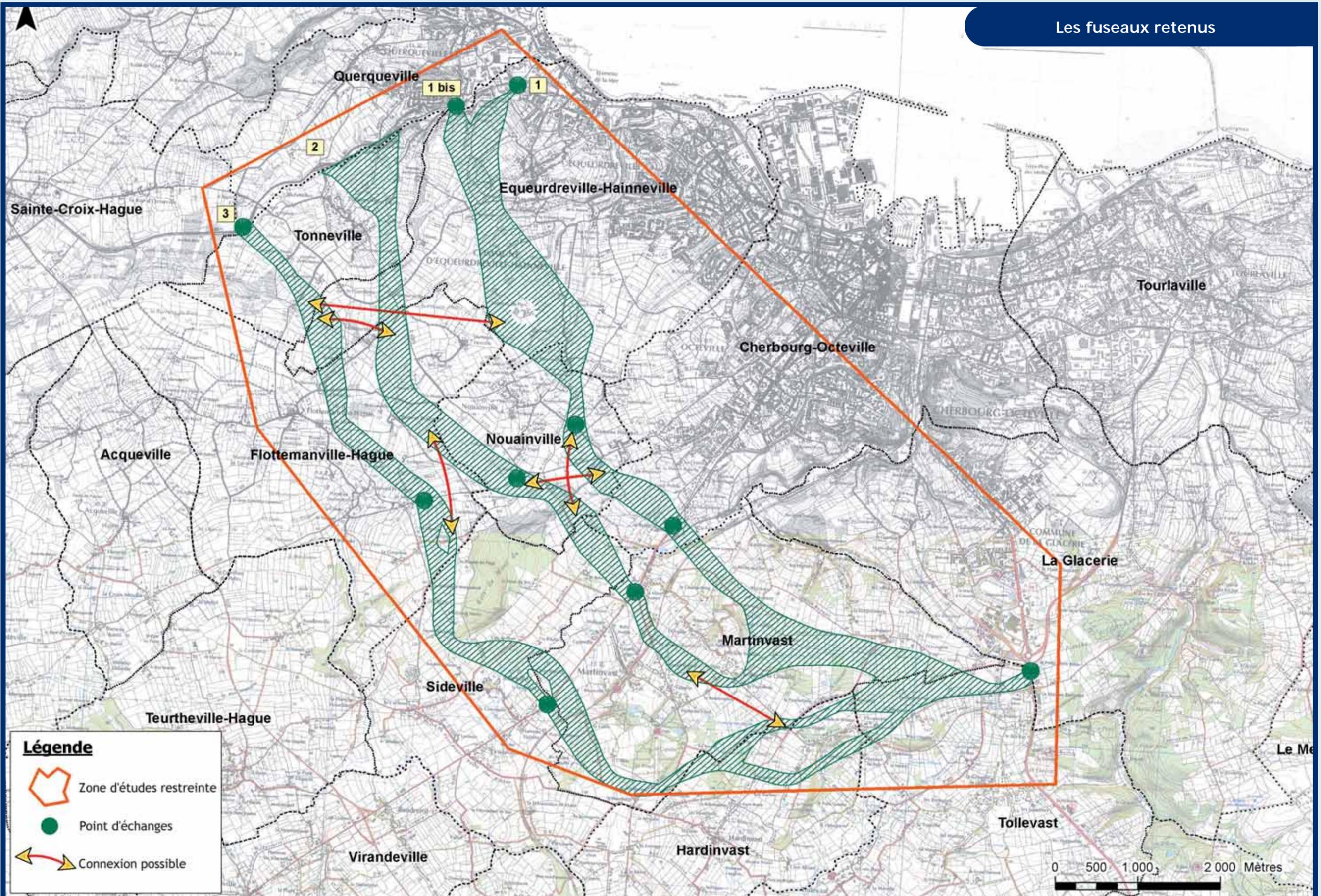
Enfin, s'agissant d'une route qui sera en prolongement du contournement Est, les dispositions géométriques seront en accord avec celles de la RN13 et aux règles techniques en vigueur.



Fuseaux

La définition des fuseaux s'est réalisée dans le cadre d'échanges entre les spécialistes des domaines étudiés (environnement, paysage, agriculture, acoustique, économie...) et les techniciens routiers. Il en résulte la présentation de 3 variantes contrastées.

Le plan joint décrit les fuseaux, les points d'échanges à aménager et les endroits où il est possible de passer d'un fuseau à l'autre.



RÉSULTAT DE L'ÉTUDE TECHNIQUE

Les études techniques consistent à comparer les fuseaux d'après les conditions de réalisation de la route décrites ci-dessous.

Les terrassements, la géologie

La comparaison des fuseaux vis-à-vis des mouvements des terres, montre des valeurs contrastées notamment en déblais. Il ressort que le fuseau 2 est le plus favorable ; toutefois, il nécessite des remblais plus importants (vallée de la Divette). Les considérations géologiques sont, quant à elles, comparables pour chaque fuseau.

Les points d'échanges et rétablissement d'accès

Il est prévu des échanges avec :

- la RD901 à l'extrémité Ouest du projet
- la RD64, axe Cherbourg - Siouville-Hague
- la RD650, axe privilégié direction Sud-Ouest (Les Pieux/Barneville-Carteret)
- la RN13 à l'extrémité Est du projet

Ces points de raccordement principaux pourront être complétés sur la commune de TOLLEVAST par un demi-échange, qui permettra d'accéder à la zone d'activités commerciales qui se prolonge sur LA GLACERIE.

Les autres routes, chemins et accès, seront rétablis soit par la création de ponts, soit par des voies de raccordement aux axes principaux.

Le coût des travaux

A ce stade de l'étude, le coût de l'opération, en fonction des fuseaux, est évalué à :

■ fuseau 1 :	72.4 M€
■ fuseau 1 bis :	75 M€
■ fuseau 2 :	73.4 M€
■ fuseau 3 :	82.4 M€

RÉSULTAT DE L'ÉTUDE DE TRAFIC

Méthodologie

Le réseau étudié est modélisé à l'aide d'un logiciel. Il comprend l'ensemble des routes départementales et nationale (RD et RN) de l'aire d'études.

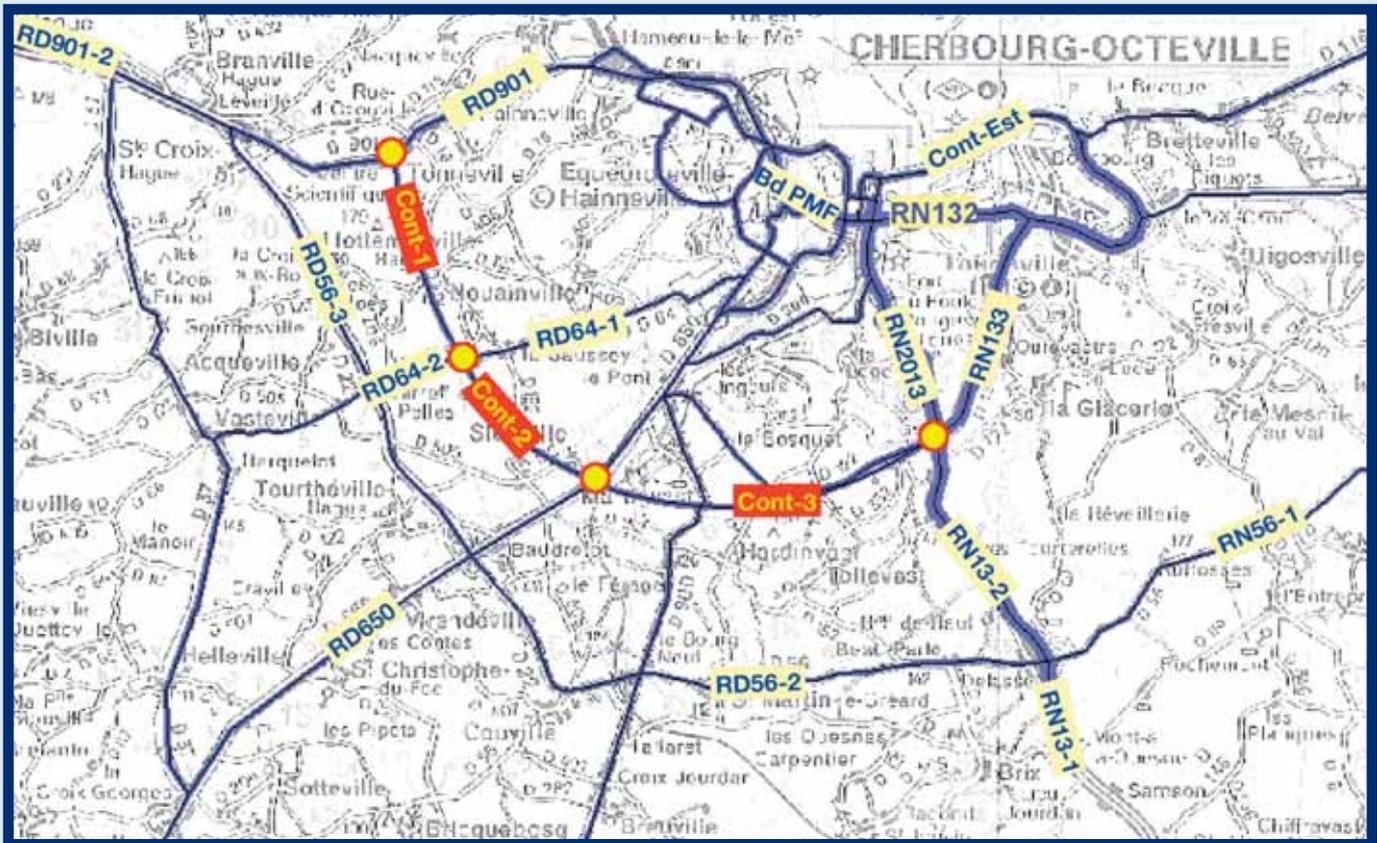
Les enquêtes origine / destination et les comptages ont permis de caler ce modèle (situation 2005).

Puis, des prévisions ont été faites pour les quatre fuseaux sur la base d'un tracé représentatif aux horizons 2015 et 2035.

Les résultats de la modélisation sont fournis pour les trois tronçons présentés ci-dessous.

L'étude permet de conclure que le fuseau 1 serait le plus efficace suivi du fuseau 1bis. Viennent ensuite le fuseau 2 et le fuseau 3.

Réseau modélisé



RÉSULTATS DES ÉTUDES SPÉCIFIQUES

Méthodologie

Une démarche systématique et logique, basée sur l'attribution d'une note par critère, a été menée. Le principe est l'attribution d'une note proportionnelle à la surface et au degré de sensibilité. Cette note est ensuite ramenée sur une échelle de 1 à 5 comme suit :

- très favorable 1
- favorable 2
- assez favorable 3
- défavorable 4
- très défavorable 5

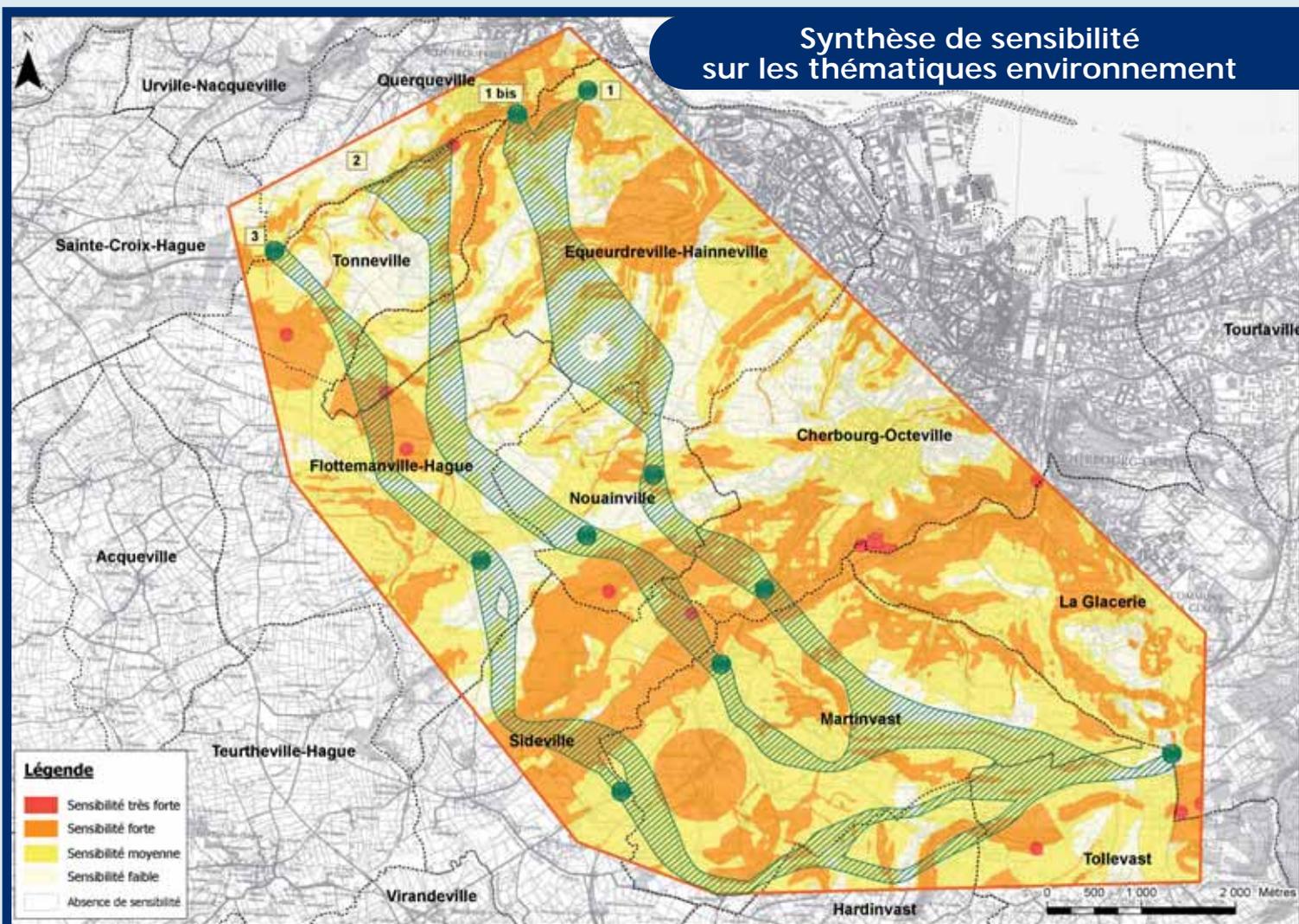
Les critères pris en compte sont décrits ci-après, ainsi que les cartes de sensibilité et les conclusions partielles.

Etude environnementale

L'analyse environnementale a été réalisée d'après les critères suivants :

	THÈME	ÉLÉMENTS	SENSIBILITÉ
Milieu physique	Topographie	Pente < 6%	Faible
		6% < pente < 10%	Moyenne
		Pente > 10 %	Forte
	Hydrographie	Zone inondable	Forte
	Géologie/pédologie	Alluvions modernes (tourbières potentielles)	Moyenne
Schistes (galeries potentielles)		Moyenne	
Milieu naturel	Boisement	Bois et forêt	Forte
	Inventaire des espaces sensibles	Zone de type I	Forte
		Zone de type II	Moyenne
	Bocage	Prairies et zones d'agriculture mixte	Faible
Zones humides	Repérées et supposées	Moyenne	
Eau	Périmètres de protection	Immédiat	Très forte
		Rapproché	Forte
		Eloigné	Moyenne
		Captage potentiel	Moyenne
	Cours d'eau	Objectif 1A ou 1B et 1 ^{ère} catégorie piscicole	Forte
		Sans objectif	Moyenne
	Risques naturels	Zones inondables	Forte
Plus hautes eaux connues		Moyenne	
Zones de remontées de nappe		Moyenne	
Patrimoine Tourisme Loisirs	Monuments historiques	Classé	Forte
		Inscrit	Moyenne
	Site	Inscrit	Moyenne
	Site archéologique	Recensé par le Service Régional de l'Archéologie	Moyenne
	Loisirs/Tourisme	Espace de loisirs	Moyenne
		GR/GR de pays / Route touristique / Route pittoresque	Moyenne

Synthèse de sensibilité sur les thématiques environnement

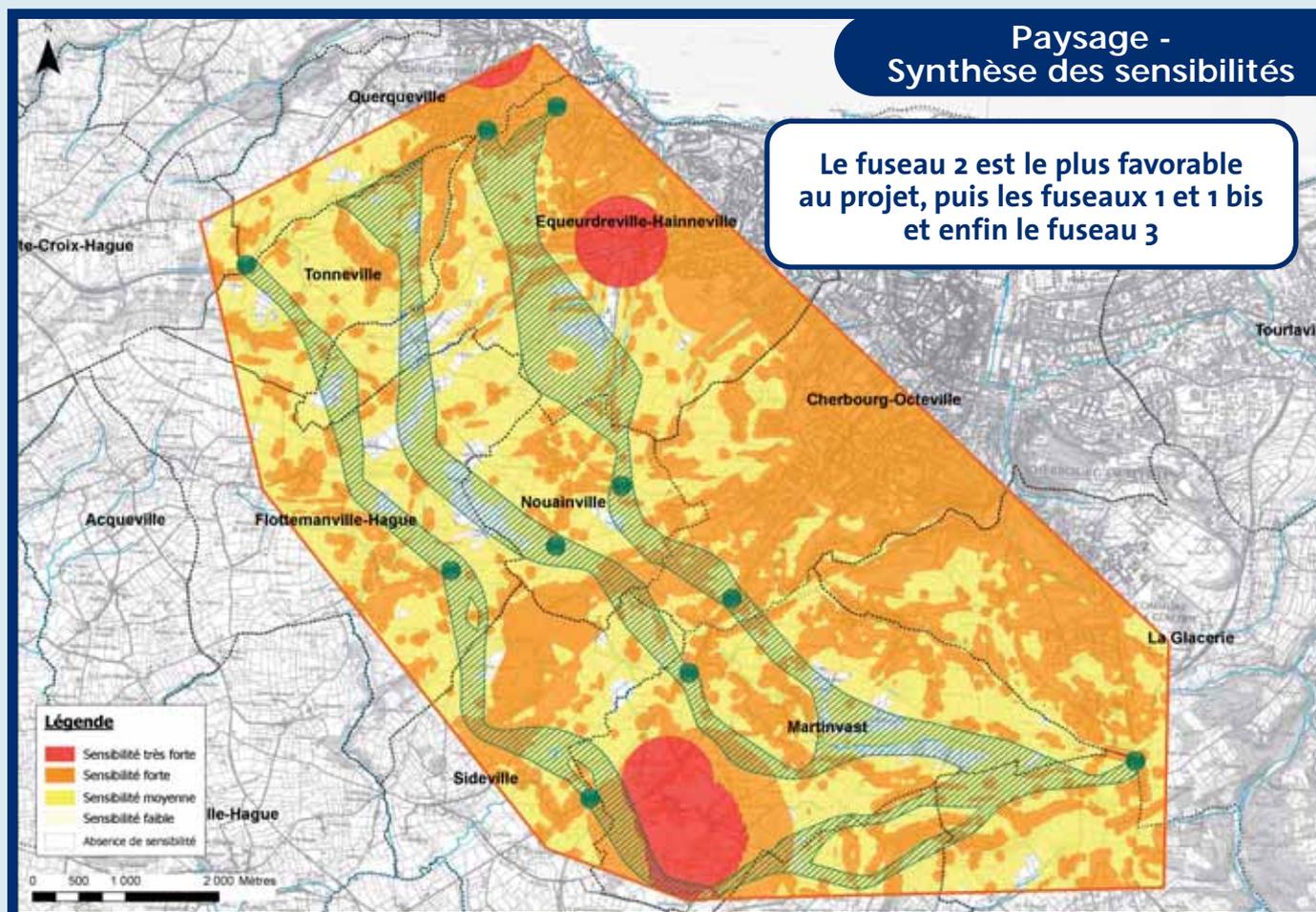


Les fuseaux 1 et 1 bis sont les plus favorables au regard des sensibilités environnementales, suivis du fuseau 2 et du fuseau 3.

Etude paysage

Les études préliminaires menées de janvier à septembre 2006, comprennent :

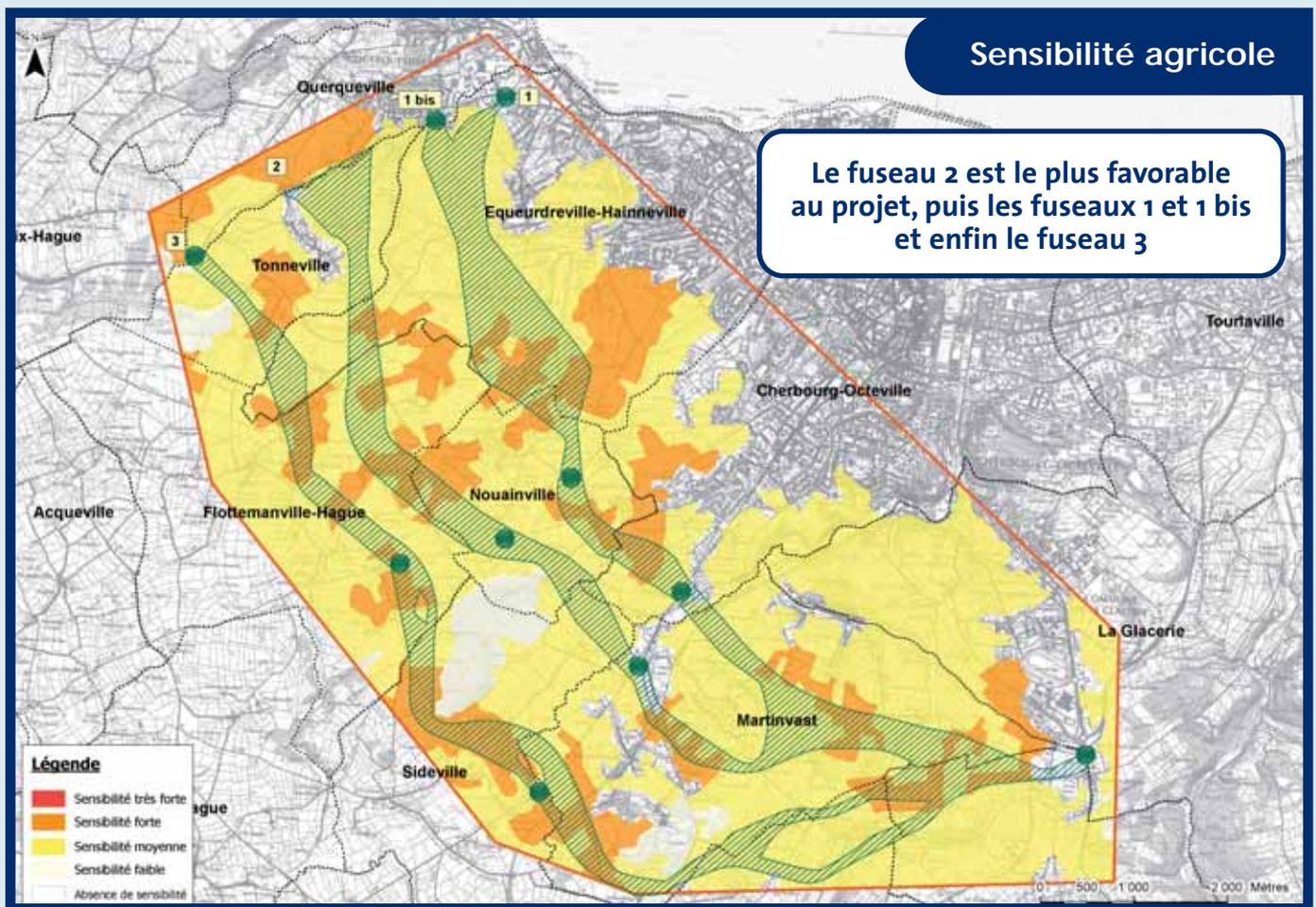
	THÈME	SENSIBILITÉ
Couvert végétal	Bois	Forte
Habitat	Zones urbanisées	Forte
	Abords des zones urbanisées	Moyenne
	Habitat diffus	Forte
	Abords de l'habitat diffus	Moyenne
Patrimoine	Domaine du Château de Beurepaire (Martinvast)	Très forte
	Périmètre de 500 m autour du Château de Beurepaire	Forte
	Monuments historiques classés	Très forte
	Monuments historiques inscrits	Forte
	Sites inscrits	Moyenne
	Patrimoine d'intérêt local	Moyenne
Tourisme et loisirs	Espaces de loisirs / Campings	Forte
	Abords des espaces de loisirs et campings	Moyenne
	GR/GR de payx et leurs abords	Moyenne
	Routes pittoresques	Moyenne
	Points de vue	Moyenne
Topographie	Pente < 6 %	Faible
	6 % < pente < 10 %	Moyenne
	Pente > 10 %	Forte



Etude agricole

Environ 58% du territoire concerné est dédié à l'agriculture. On note dans la région Nord Cotentin, la progression des cultures céréalières face à un élevage extensif et à la pression foncière exercée par l'étalement urbain.

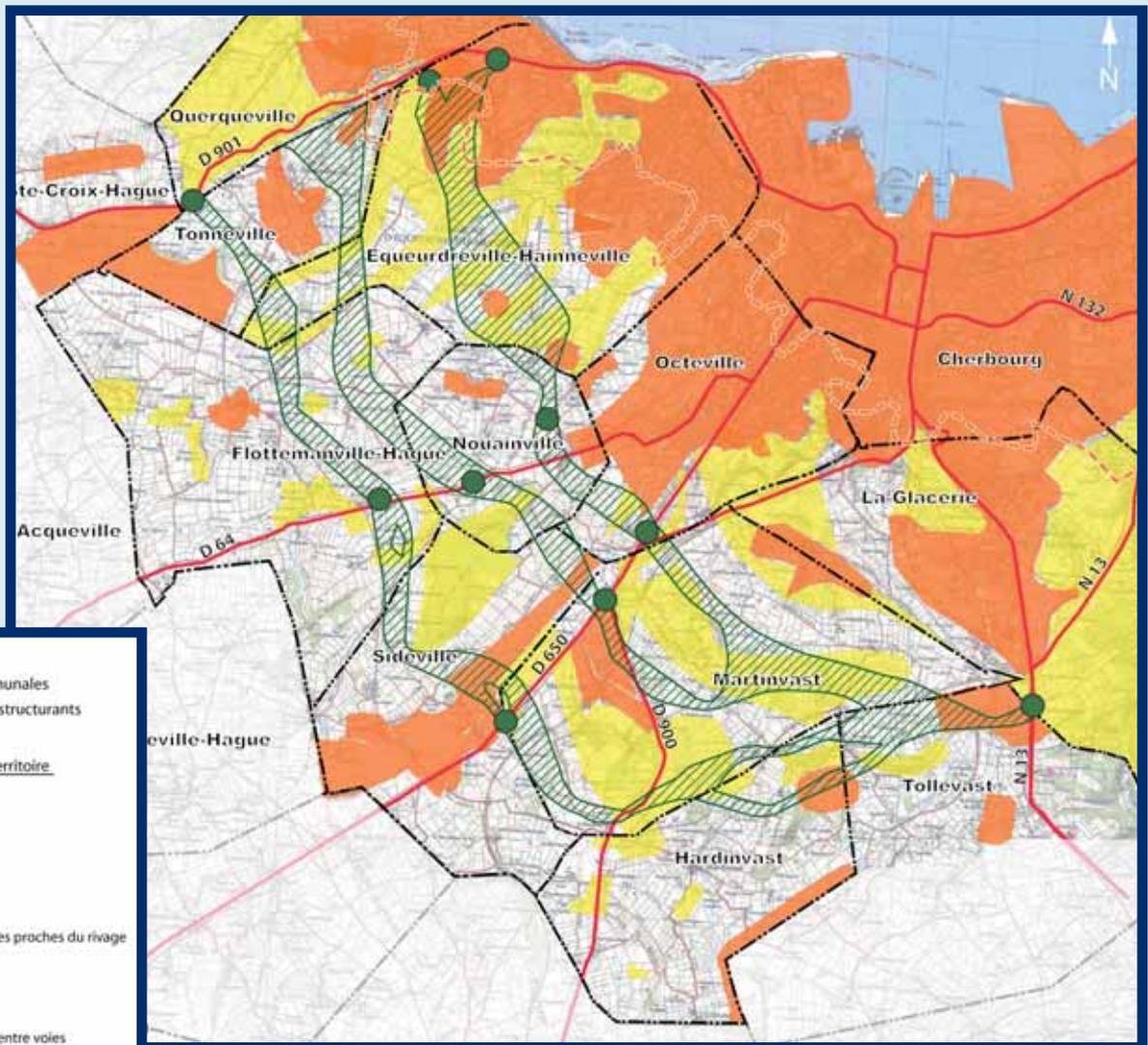
	THÈME	SENSIBILITÉ
Occupation des sols Bois	Cultures	Forte
	Prairies	Moyenne
	Exploitations hétérogènes	Moyenne
	Landes	Faible
	Bois	Faible
	Zones urbanisées	Nulle



Etude d'urbanisme

L'occupation du sol et les servitudes génèrent des contraintes plus ou moins importantes, classées en trois niveaux :

	THÈME	SENSIBILITÉ
Occupation du sol	Urbanisation dense	Forte
	Urbanisation diffuse	Moyenne
	Zone d'urbanisation future	Forte
	Zone à vocation agricole	Faible
	Zone naturelle à préserver	Moyenne
	Zone boisée	Moyenne
	Zone inconstructible	Forte



La loi Littoral s'applique à la zone d'études, les fuseaux 1 et 1bis étant partiellement concernés. Une étude en concertation avec les services de l'Etat, devra déterminer si les fuseaux doivent être écartés ou si leur réalisation reste possible.

Le fuseau 3 est celui qui présente le moins de contraintes, puis les fuseaux 1 et 1 bis, et enfin le fuseau 2.

Etude sur la qualité de l'air

L'étude a pour but d'établir l'état actuel de la qualité de l'air dans le domaine d'études et les impacts du projet. Lors de l'établissement de l'état actuel, les caractéristiques du site sont identifiées : populations, bâtiments sensibles (établissements scolaires et hospitaliers), ainsi que la contribution actuelle du trafic routier à la qualité de l'air. Les impacts sont ensuite évalués pour chaque fuseau en termes d'émissions de polluants. Les résultats obtenus montrent une stabilisation des émissions de l'ensemble des polluants, par rapport à une situation sans projet à la même date.

Puis les fuseaux sont comparés en croisant les émissions et les caractéristiques du site. Pour cette comparaison un calcul spécifique d'impact a été fait sur le centre ville de Cherbourg-Octeville.

Le fuseau 1 réduit le trafic dans le centre de ville de Cherbourg-Octeville, donc les émissions dans cette zone densément peuplée, c'est donc le fuseau le plus favorable. Les trois autres fuseaux sont équivalents, et de moindre valeur, au regard de cette thématique.

Etude acoustique

Un état des lieux a été établi faisant ressortir les sources de bruit identifiées :

- voies routières,
 - voies ferrées,
- et dans les zones sensibles :

- zones urbanisées,
- établissements sensibles (scolaires et hospitaliers).

Puis, une recherche de passage préférentiel du projet a été faite en privilégiant le respect des zones potentiellement calmes, en se rapprochant des zones de bruit identifiées.

Enfin, une caractérisation des impacts acoustiques des fuseaux a été réalisée.

Le fuseau 1 est le plus favorable au projet.



Château de Beurepaire

RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

L'évaluation socio-économique met en référence les avantages chiffrés des coûts générés par le projet. L'intérêt d'un projet s'apprécie à partir d'un certain nombre de critères, quantifiables ou non, traduisant l'efficacité économique et sociale de l'opération projetée. Les critères d'évaluation des avantages socio-économiques sont : le temps de parcours, le confort, la sécurité, la pollution de l'air, l'effet de serre, la consommation de carburant, la dépréciation et l'entretien courant du véhicule. Les coûts prennent en compte l'investissement, l'exploitation et l'entretien de la route.

L'étude conclut à des avantages financiers ne suffisant pas à compenser les coûts générés.

Toutefois, d'autres éléments non quantifiables doivent être pris en compte pour la poursuite du projet. Il s'agit notamment, de la mise en œuvre de projets économiques complémentaires, soit l'aménagement et la structuration du territoire, du raccordement et la continuité des grands axes routiers.



Cherbourg-Octeville

COMPARAISON MULTICRITÈRES

Pour cette comparaison, les quatre thématiques “environnement” (milieu physique, milieu naturel, eau et patrimoine, tourisme et loisirs) ont été détaillées pour une meilleure prise en compte.

Toutes les thématiques ont la même importance qui, pour chaque niveau, est reprise dans le tableau ci-dessous :

Très favorable	1
Favorable	2
Assez favorable	3
Défavorable	4
Très défavorable	5

	FUSEAU 1	FUSEAU 1 BIS	FUSEAU 2	FUSEAU 3
Milieu physique	4	4	3	3
Milieu naturel	3	3	3	3
Eau	2	2	5	5
Patrimoine, tourisme et loisirs	2	2	2	5
Agriculture	4	4	3	5
Paysage	4	4	3	5
Acoustique	2	3	3	3
Air	2	3	3	3
Urbanisme	3	3	4	2
Avantages quantifiables	3	4	3	4
Coût	4	4	4	5
Fonctionnalité*	2	2	3	4
Technique	3	3	2	3
Poids total	38	41	40	50

* la fonctionnalité comprend l'ensemble des éléments permettant de s'assurer que le projet répond à ses objectifs : trafic, amélioration des déplacements, amélioration de l'accessibilité.

Ainsi, le fuseau 1 obtenant la note la plus faible, est le plus favorable au projet suivi des fuseaux 2 et 1bis, et en dernier le 3.

EXPRIMEZ-VOUS

Les études complètes ainsi qu'un dossier de synthèse, sont consultables dans chaque mairie de la zone d'études ainsi que sur le site du Département www.cg50.fr

Il vous est proposé d'émettre votre avis **jusqu'au 30 mars 2007**, soit sur le registre mis à votre disposition en mairie, soit par courrier, soit par courriel à l'adresse suivante : pointroute@cg50.fr

Vous participerez ainsi activement et concrètement au processus de concertation initié par le Conseil général de la Manche, dans le cadre des projets d'infrastructures.

Nous vous proposons de vous prononcer sur les points suivants :

1. **Etes-vous d'accord sur les enjeux et le principe d'aménagement ? si non pourquoi ?**
2. **Quelles sont les contraintes qui vous paraissent les plus importantes ? pourquoi ?**
3. **Faut-il poursuivre les études de ce projet ?**
4. **Parmi les fuseaux proposés, lesquels sont à proscrire ? Pourquoi ?**
5. **Quel est le fuseau qui vous paraît le plus pertinent ?**

Les acteurs locaux et les services de l'Etat sont appelés à transmettre leur avis.

Cette concertation permettra de déterminer l'opportunité de poursuivre le projet, et le cas échéant, le fuseau qui présente le meilleur compromis pour les acteurs locaux, la population et le Conseil général.

SUITE DE LA PROCÉDURE

A la suite de la concertation, le Conseil général statuera sur la poursuite des études.

Si les études se poursuivent, un fuseau sera retenu et une étude de tracé sera lancée dans ce fuseau.

Une deuxième concertation publique aura lieu avec les élus et la population.

Un tracé sera retenu et étudié en phases suivantes : étude d'avant-projet sommaire et réalisation du dossier préalable à l'enquête publique.

La concertation publique qui suivra se traduira en enquête publique. Le but est de permettre au public de s'exprimer officiellement sur le projet.

La phase suivante est destinée à l'adaptation technique suite à l'enquête publique.

Ensuite, une étude d'avant-projet détaillé doit être menée pour permettre la définition du parcellaire, l'acquisition des terrains et le début des travaux.

ECHANGEUR DE LA PETITE PIERRE BUTÉE

Cet échangeur situé sur la commune de la GLACERIE concerne l'Etat au titre de la mise aux normes de la RN13 (projet déclaré d'utilité publique) et le Département au titre du raccordement du contournement Sud Ouest de l'agglomération cherbourgeoise.

Un avant-projet détaillé est en cours d'élaboration. Il vous sera présenté dès son achèvement.



CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MANCHE

Direction des Infrastructures et des Transports
98 route de Candol - 50008 SAINT-LÔ
Tél : 02 33 05 99 00 - Fax : 02 33 05 97 46
Email : pointroute@cg50.fr