



CONCERTATION PUBLIQUE

du 17 décembre 2019 au 19 janvier 2020



CHERBOURG
EN COTENTIN



VALOGNES

SÉCURISATION DE LA RN 13 ENTRE VALOGNES ET CHERBOURG-EN-COTENTIN

CONTACT > RN13-SECURISATION-VALOGNES-CHERBOURG@DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement met en œuvre les politiques publiques qui ont trait à l'aménagement durable des territoires, à l'énergie et à l'environnement. Elle vise ainsi à apporter des réponses aux besoins quotidiens des populations.

Dans ce cadre la DREAL Normandie porte, pour le compte du Préfet de Région, la maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement et de sécurisation de la RN13 soumis à la présente concertation publique.

La vocation de ce dossier est de vous permettre de prendre connaissance du projet dans une forme synthétique afin que vous puissiez, si vous le souhaitez, poser des questions complémentaires et vous exprimer sur les variantes d'aménagement proposées.

À cette fin, différentes modalités d'expression, sont mises en place.

En complément du dispositif de gouvernance auquel participent l'Etat, la Région Normandie, le département de la Manche, les communes et intercommunalités concernées et le Comité de défense des riverains de la RN13, des échanges avec les habitants directement concernés par le projet de la RN13, ont été organisés en avril 2019, sous forme d'ateliers de travail participatifs.

La concertation réglementaire qui se déroule du 17 décembre 2019 au 19 janvier 2020 a pour objet de vous permettre de vous exprimer, et pour le maître d'ouvrage, de recueillir vos avis.

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi et rendu public.

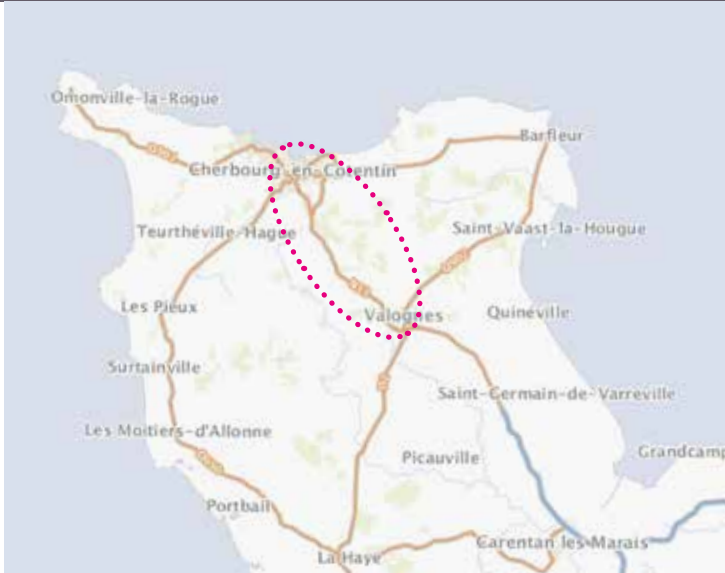
En fonction des avis exprimés, le maître d'ouvrage ajustera, le cas échéant, le contenu du projet et actera dans ce bilan le choix des aménagements à retenir pour la suite des études.

Les orientations ainsi retenues feront ensuite l'objet d'études complémentaires qui serviront de socle au dossier d'enquête publique, préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Cette démarche, par l'implication et la contribution du plus grand nombre, doit être l'occasion d'enrichir ce projet pour la satisfaction de tous.

Sommaire

1. Contexte général _____	4	7. Programme de l'opération _____	12	12. Secteur Saint-Joseph _____	29
2. La concertation publique _____	5	a. objectifs de l'opération		a. Présentation du secteur	
a. Le cadre réglementaire		b. Les partis pris		b. Axe 1	
b. Les modalités de la concertation		• Axe 1 : la sécurisation		• Présentation des variantes	
		• Axe : Desserte et accessibilité		• Analyse multi critères	
3. La gouvernance du projet _____	6	8. Les principes d'analyse _____	13	c. Axe2	
a. Qui porte le projet ?				• Présentation des options	
b. Les partenaires		9. Aménagements envisagés _____	14	• Analyse multi critères	
c. Le financement du projet				13. Secteur Valognes _____	35
4. Présentation du projet _____	7	10. Secteur Tollevast Hameau de Haut _____	15	a. Présentation du secteur	
a. Historique du projet		a. Présentation du secteur		b. Axe 1	
b. La phase 1		b. Axe 1		• Présentation des variantes	
c. La phase 2		• Présentation des variantes		• Analyse multi critères	
5. Les secteurs concernés _____	8	• Analyse multi critères		c. Axe2	
6. Enjeux du territoire _____	9	c. Axe 2		• Présentation des options	
a. Environnement		• Présentation des options		• Analyse multi critères	
b. Milieu humain		• Analyse multi critères		14. Les prochaines étapes du projet _____	39
c. Socio-économie		11. Secteur Hameau Saint-Thomas _____	23		
d. Les conditions de déplacements		a. Présentation du secteur			
e. Les trafics sur la zone d'étude		b. Axe 1			
f. diagnostic sécurité routière		• Présentation des variantes			
		• Analyse multi critères			
		c. Axe2			
		• Présentation des options			
		• Analyse multi critères			



Contexte général

Le Pays du Cotentin est un des territoires qui compose le département de la Manche.

Ce territoire, implanté au nord du département de la Manche, se situe dans la presqu'île du Cotentin, entourée de la mer sur 3 façades et des marais du Cotentin et du Bessin au sud. Il s'étend sur une surface de 1 400 km² et concentre près de 185 000 habitants répartis sur 132 communes.

L'attractivité, touristique et économique, représente le principal enjeu du territoire.

L'industrie est encore fortement présente, portée par des spécificités comme la production énergétique, l'agroalimentaire, la construction navale, etc. La part des emplois dans l'industrie reste importante puisqu'elle représente 28 % de la population active du Cotentin en 2019 contre 18.9 % en Région Normandie et 12.8 % en France.

Le territoire est organisé en bassins de vie dont certains sont plus attractifs sur le plan économique comme La Hague, Les Pieux (Flamanville) et Cherbourg-en-Cotentin, pôle d'équipement majeur avec ses infrastructures métropolitaines (IUT, Esix Normandie, centres culturels et sportifs, port, aéroport...).

La RN 13, principal axe routier du Cotentin, est un enjeu fort de développement de ce territoire porté par les échanges multimodaux maritime et terrestre.

La concertation publique

Cadre réglementaire

La concertation publique relative au projet d'aménagement de la RN13 a pour objectifs d'informer sur le projet, de favoriser l'expression des habitants, des associations et autres personnes concernées et de répondre aux interrogations sur le projet, ses caractéristiques et les conditions de sa réalisation telles que définies à ce stade de la procédure.

Elle vise également à identifier les propositions les plus appropriées du point de vue des citoyens, ou encore à enrichir le futur projet par le recueil d'avis et d'observations.

Elle est organisée et menée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie (DREAL NORMANDIE).

Elle s'inscrit dans le cadre de **l'article L. 121-16 du Code de l'Environnement** qui prévoit notamment un dispositif d'information et de prise en compte des avis du public pour les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie.

En avril 2019, la DREAL Normandie a organisé des ateliers d'information et de travail avec les riverains directement concernés par les aménagements de la seconde phase* de l'opération de sécurisation de la RN 13 sur les trois secteurs suivants :

- secteur du hameau Saint-Thomas et de la route du Grand Vivier à Brix, le 23 avril 2019
- secteur du bassin de la Gloire à Saint-Joseph, le 24 avril 2019
- secteur du hameau de Haut à Brix, le 25 avril 2019

Ces ateliers ont permis aux participants d'exprimer leurs besoins et attentes, de faire part de leur expertise d'usage du territoire et de donner leur avis sur les différentes actions envisageables présentées par l'équipe projet de la DREAL et le bureau d'études. Les éléments issus de ces ateliers ont participé à préciser le cadre des études en cours.

Modalité de la concertation réglementaire

La concertation pour l'aménagement de la RN13 se déroule du **17 décembre 2019 au 19 janvier 2020**. Afin d'assurer l'information des habitants, de favoriser une bonne prise en considération des points de vue et de nourrir ainsi la construction du projet, le préfet de la Région Normandie, en lien avec le Conseil Départemental de la Manche, la DREAL Normandie

et les membres du Comité de Suivi, a défini les modalités de concertation suivantes :

Expositions dans les mairies concernées :

Mairie de Brix, mairie de Tollevast, mairie de Saint Joseph et mairie de Valognes aux heures d'ouvertures des mairies,

Réunions publiques

- Salle du haut Mur à Brix, Mardi 17 décembre à 18h
- Salle polyvalente à Tollevast, mercredi 18 décembre à 18h
- Salle des fêtes à Saint Joseph jeudi 19 décembre à 18h
- Mairie de Valognes, mercredi 8 janvier 2020 à 18h
- Salle du haut Mur à Brix, Mercredi 15 janvier 2020 à 18h (réunion de clôture de la concertation)

Information sur le site Internet du projet www.rn13-securisation-valognes-cherbourg.fr

Le présent dossier, support de la concertation publique, est également consultable dans les mairies concernées et en téléchargement sur le site internet dédié au projet www.rn13-securisation-valognes-cherbourg.fr et sur celui de la DREAL Normandie,

**La première phase de sécurisation est en cours de réalisation (voir page 8 de ce document)*

Le processus de concertation dans le déroulement global du projet

Études d'opportunité
2018-2019

Décembre 2019
Janvier 2020
Concertation

1^{er} semestre 2020
Bilan de la concertation
choix de la variante retenue

2020-2021
Études préalables
à l'enquête publique

Fin 2021
Enquête
publique

Début 2022
Déclaration
d'utilité
publique
(DUP)

La gouvernance du projet

Qui porte le projet ?

Le Contrat de Plan État Région 2015-2020 Basse-Normandie comprend, dans son volet mobilité multimodale, un projet référencé : RN13 – Valognes-Cherbourg – Travaux de sécurisation et itinéraires de substitution.

Le Préfet de Région Normandie porte, par délégation du Secrétaire d'État chargé des transports auprès de la Ministre de la Transition Écologique et Solidaire, la maîtrise d'ouvrage de l'opération de sécurisation de la RN13 entre Valognes et Cherbourg.

La conduite opérationnelle est confiée à la DREAL Normandie.

Les partenaires du projet

Afin de suivre cette opération, l'État a souhaité que les acteurs du territoire soient associés à la réflexion et à la mise en œuvre du projet au travers des instances de gouvernance suivantes :

● Un Comité de pilotage

Le comité de pilotage est réuni aux étapes clés du projet.

Son rôle est d'arrêter les grands principes d'aménagement.

Le Comité de Pilotage est présidé par Monsieur le Préfet de la Région Normandie, Préfet de Seine-Maritime

Il est constitué de :

- Monsieur le Préfet de la Manche
- Monsieur le Président du conseil départemental de la Manche
- Monsieur le Président du conseil régional de Normandie
- Monsieur le Député de la 3^e circonscription de la Manche
- Madame la Députée de la 4^e circonscription de la Manche
- Services de l'État : DREAL Normandie, DIRNO, DDTM de la Manche

● Le comité de suivi

Le comité de suivi est réuni annuellement.

Son rôle est de :

- Traduire en programme les objectifs du comité de pilotage
- Convenir des modalités de réalisation de l'opération
- Définir les modalités envisagées de concertation avec le public

Le Comité de Suivi est présidé par Monsieur le Préfet de la Manche.

Il est constitué de :

- Conseillers départementaux
- Maires et Présidents des intercommunalités
- Services du Département
- Président du Comité de défense des riverains de la RN13
- Services de l'État : DREAL Normandie, DIRNO, DDTM de la Manche

● Le Comité technique :

Le comité technique est réuni bi annuellement.

Son rôle est de :

- Présenter l'avancement du projet
- Discuter des solutions techniques envisagées
- Résoudre des problématiques particulières
- Être à l'écoute des demandes des riverains

Il est constitué de :

- Maires
- Services routiers du département
- Comité de défense des riverains de la RN13
- Services de l'État : DREAL Normandie

Le financement

La convention État Département relative au financement de l'opération a été signée le 17 octobre 2016.

Le financement inscrit au CPER 2015-2020 Basse-Normandie est apporté pour cette opération par l'État à hauteur de 29,5 M€ et par le département de la Manche à hauteur de 5 M€.

Ordonnancement :

- La première phase en cours de réalisation est estimée à 11,7 M€. Elle est portée à 100 % par l'État.
- La seconde phase, estimée à 22,8 M€, est répartie comme suit :
 - État : 17,8 M€
 - Département de la Manche : 5 M€

C'est sur cette seconde phase que porte le dossier de concertation

Présentation du projet

Historique du projet

La RN13 a fait l'objet, le 10 mai 2006, d'une déclaration d'utilité publique pour une Mise Aux Normes Autoroutières (MANA) sur l'ensemble de l'itinéraire entre Caen et Cherbourg.

Le parti d'aménagement fixé par décision ministérielle du 26 avril 2004, sur la base d'un avant-projet sommaire d'itinéraire, était celui d'une route à 2x2 voies à carrefours dénivelés sans accès riverains.

Le décret de déclaration d'utilité publique a été pris le 10 mai 2006 après une enquête publique tenue en 2005 et une enquête complémentaire spécifique au secteur de Brix en 2006.

Compte-tenu de l'ampleur des évolutions réglementaires et du périmètre inadapté de l'itinéraire initial, il a été décidé de ne pas proroger la DUP de 2006, qui a expiré le 9 mai 2016.

Pour des motifs techniques et réglementaires, il a été décidé de scinder ce projet en deux phases fonctionnelles.

Ainsi plusieurs travaux de sécurisation jugés hautement prioritaires et réalisables en l'état des procédures ont été retenus selon une phase 1. Ils ont été inscrits dans un premier temps au Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009 - 2014, puis dans un deuxième temps dans le Contrat de Plan Etat - Région (CPER) 2015 - 2020.

L'ensemble des travaux subsistants ont été regroupés au sein d'une phase 2 qui bénéficiera d'une nouvelle déclaration d'utilité publique.



Fermeture accès RN 13 Chemin de la Rouxellerie

Les projets de la phase 1

La première phase du projet de sécurisation de la RN 13, inscrite dans la commande ministérielle du 4 avril 2016, est en cours de réalisation, pour une enveloppe prévisionnelle plafond de 11,7 millions d'euros.

Cette phase comprend :

- les travaux prévus au PDMI 2009-2014 pour lesquels l'ordonnance d'expropriation a été prononcée le 20 avril 2016 : deux sections d'itinéraires de substitution, situées respectivement sur le territoire des communes de Tollevast et de Brix et une voie de desserte parallèle à la RN13 sur le territoire de la commune de Tollevast.
- des travaux d'urgence rendus nécessaires par la dégradation accélérée de certains accotements et par la dangerosité de certains accès riverains sur la RN13 qui doivent être rétablis sur le réseau secondaire.

Liste des principaux travaux de la phase 1

- Aménagements du Chemin de la Rouxellerie
- Voie de desserte du Hameau Josset et aménagement de la route de la Rade à Brix et à Saint-Joseph
- Voie de desserte de deux habitations au Pont d'Aumaille
- Voie de desserte des Tourterelles Est à Tollevast et à Brix



Requalification chemin de la Rouxellerie

- Itinéraire de substitution des Tourterelles Ouest à Tollevast
- Itinéraire de substitution du contournement de la Carrière de Brix.

La phase 2 du projet, objet de la concertation

La présente concertation s'inscrit dans la continuité de la commande ministérielle du 9 novembre 2016, portant sur la phase 2 de sécurisation et d'aménagement de la RN13 entre Valognes et Cherbourg.

Les principes d'aménagement aujourd'hui retenus sont les suivants :

- fermeture des accès riverains et carrefours plans
- utilisation optimisée du réseau secondaire existant pour desservir les propriétés riveraines de la RN13 et créer des itinéraires alternatifs ;
- intervention sur la plate-forme RN13 par ripage d'axe ou déviation, limitée à la traversée des hameaux les plus importants, les hameaux de Haut et de Saint-Thomas,
- création de voies nouvelles de désenclavement lorsque nécessaire.

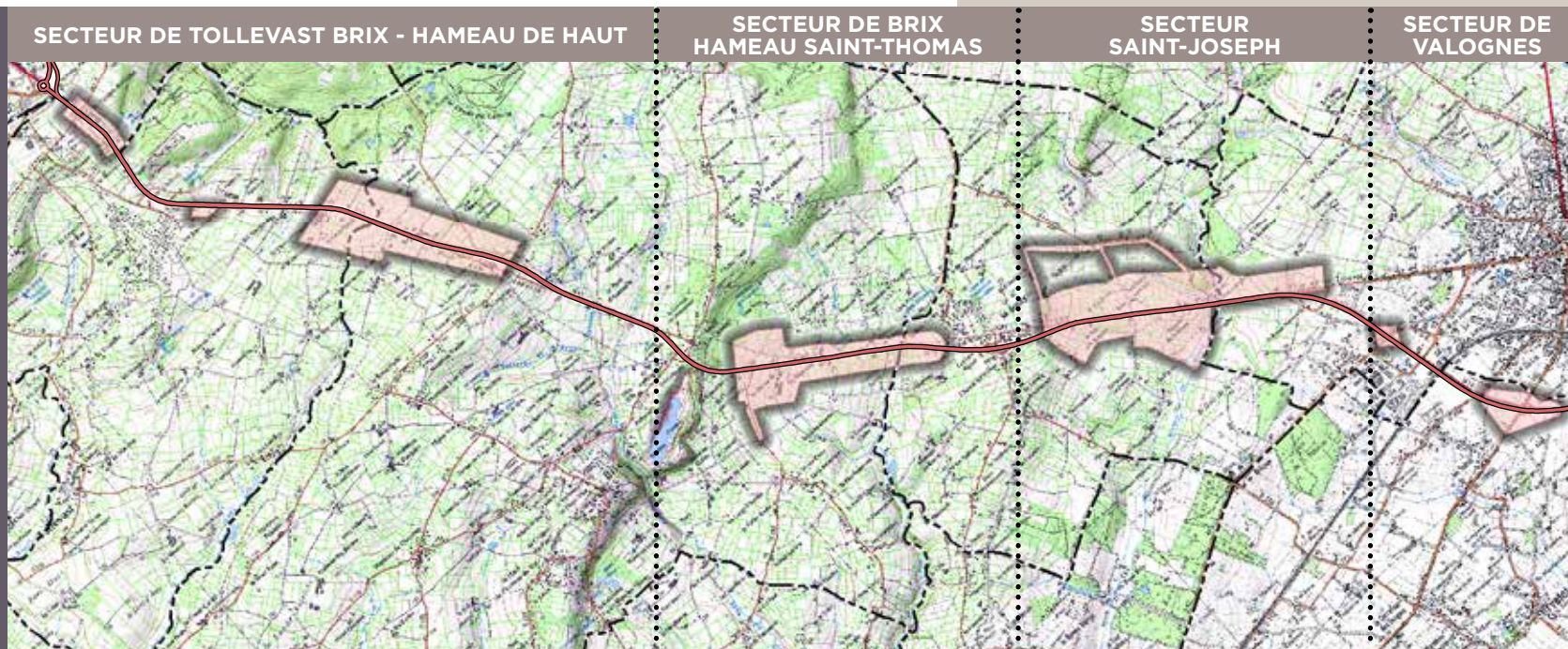
Ces aménagements intégreront les exigences environnementales en vigueur.

Les secteurs concernés

La zone d'étude est divisée en plusieurs secteurs représentant les zones du projet de sécurisation de la RN13 .

Ces secteurs correspondent à l'aire d'intervention en fonction des aménagements prévus

- **Secteur de TOLLEVAST BRIX HAMEAU DE HAUT** et échangeur Delasse :
- **Secteur de BRIX** et la traversée du **HAMEAU SAINT-THOMAS**
- **Secteur SAINT-JOSEPH** : notamment le hameau de la Chasse au Clair et le hameau de Pont à la Vieille
- **Secteur de VALOGNES**, notamment l'échangeur D62 (zone d'activité d'Armanville) et échangeur RD 902



Enjeux du territoire

Le diagnostic complet du territoire mené dans le cadre des études d'opportunité a permis de relever les enjeux et d'apprécier les incidences potentielles sur les milieux naturels et humains du projet.

Environnement

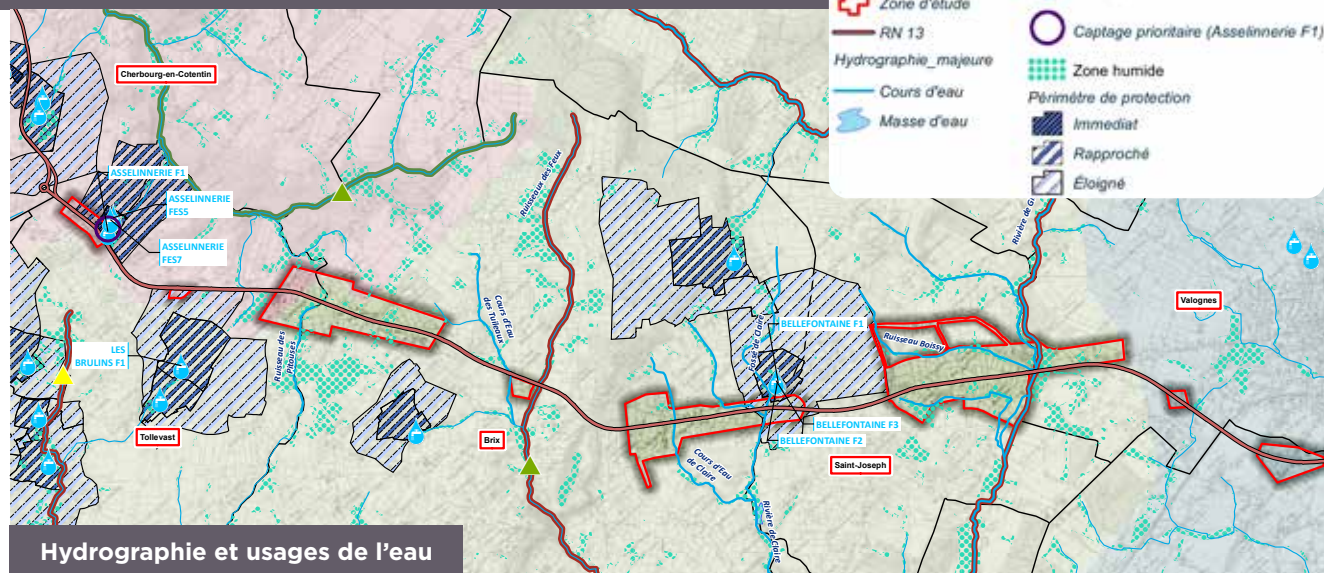
Patrimoine et milieu naturel

Il a été recensé quatre zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans le périmètre d'étude. Parmi celles-ci seule celle de la Vallée de la Gloire est effectivement concernée par le projet.

Le secteur d'étude est marqué par la **présence d'un fort réseau hydrographique des affluents de la Douve**. Il traverse trois masses d'eau souterraine et trois cours d'eau ainsi que leurs affluents, ce qui constitue un fort enjeu. De plus, le territoire s'inscrit dans des zones potentiellement sujettes au risque fort d'inondation par remontée de nappes.

Le secteur d'étude présente **une forte variété d'habitats naturels** qui donne lieu à une multifonctionnalité des zones pour la flore et la faune. 18 habitats de type zones humides ont été rencontrés. **En terme floristique, 6 espèces « assez rare » ont été identifiées.**

En terme faunistique, un peu plus d'une vingtaine d'espèces (avifaune, amphibiens, reptiles, mammifère et orthoptère) à enjeu ont été inventoriées.



Milieu humain

Entre Valognes et Cherbourg, l'habitat tend à se disperser au niveau de la zone d'étude. Il a été recensé la présence d'une trentaine d'entrées et/ou sorties possibles directes depuis des parcelles privées résidentielles sur la RN13.

La zone d'étude peut être qualifiée de « modérément agricole » à dominante herbagère (principalement bovin-lait). Il a été recensé la présence de 15 entrées et/ou sorties possibles directes depuis des parcelles agricoles sur la RN13.

L'environnement sonore de la zone d'étude est déjà fortement impacté par le bruit routier induit par la RN13.

Le projet ne devrait pas avoir d'impact significatif dans la mesure où il n'engendrera pas d'augmentation du trafic. Néanmoins, le projet pourrait occasionner des augmentations de trafic, a priori non significatives et localisées sur certains secteurs du réseau secondaire suite à des phénomènes de report.

Socio-économie

La périurbanisation autour de Cherbourg-en-Cotentin étale la population de plus en plus loin des zones d'emploi d'où une pression plus importante sur les axes y convergeant, dont la RN 13. Des industries à forte valeur ajoutée portées vers l'exportation sont implantées dans la zone urbaine de Cherbourg en Cotentin. La RN13 présente un enjeu fort d'accessibilité à ces entreprises et de leur développement.

Les futures ZAC

Plusieurs projets de création ou d'extension de zones d'activités portés par les collectivités locales sont à proximité d'accès existants à la RN13 :

- Valognes : extension de la zone d'activité d'Armanville et de la zone du Grand Saint-Lin, comprenant 3 ha de zones d'activités
- Tollevast : Projet d'extension de la ZAC de Tollevast sur une trentaine d'hectares

SÉCURISATION DE LA RN 13

Les conditions de déplacements

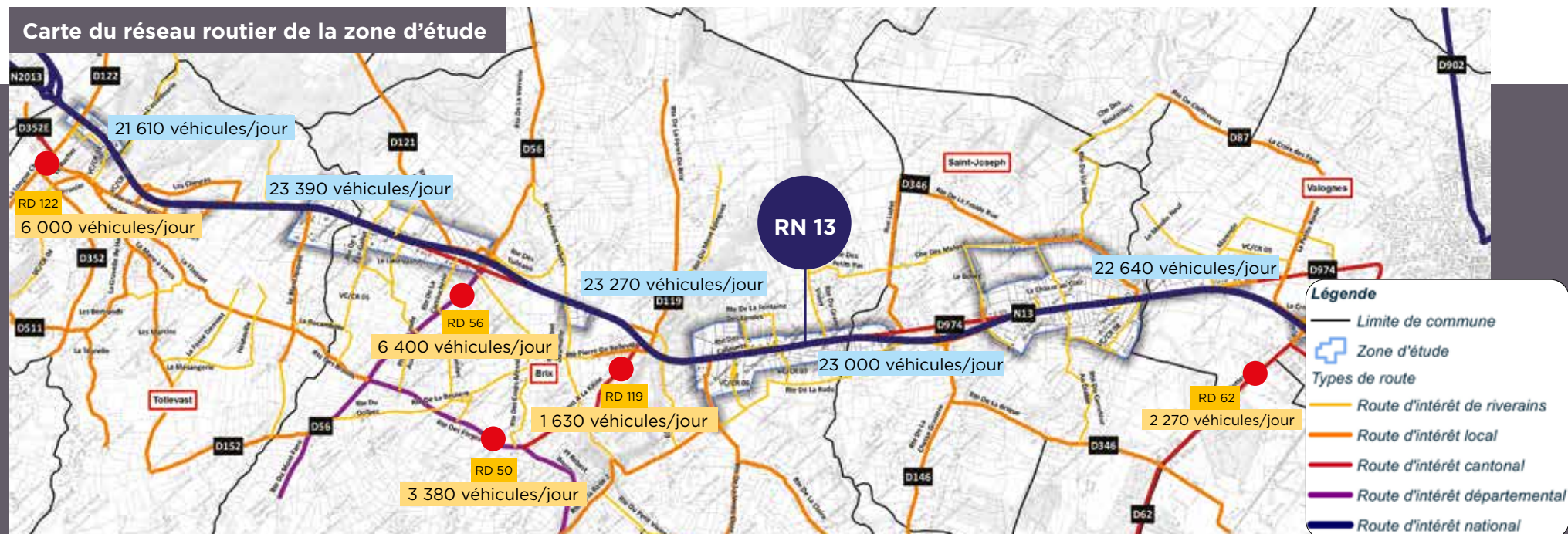
Deux particularités de la RN 13 sont significatives. D'une part, **cette 2x2 voies est accessible depuis certains habitats riverains et via des carrefours plans** qui desservent la voirie locale. Ces accès ne bénéficient pas toujours d'autres solutions de desserte.

D'autre part, **les véhicules lents, comme les voitures et les engins agricoles, sont actuellement autorisés à emprunter la RN13 car ne bénéficiant pas de solutions alternatives.**

Ces deux caractéristiques font de cette section de la RN13 entre Valognes et Cherbourg une route localement accidentogène.



Carte du réseau routier de la zone d'étude



Les trafics sur la zone d'étude

Des comptages ont été réalisés mi-octobre 2018 sur les cinq sections de la RN13 entre Valognes et Cherbourg.

Le trafic de la RN13 en 2018 (dans les deux sens)

Poids	Voitures	Poids lourds	Trafic moyen journalier	% de Poids lourds
Tolveast	20 670	940	21 610	4,3 %
Hameau de Haut	22 380	1 010	23 390	4,3 %
St Thomas	22 150	1 110	23 270	4,8 %
St Joseph	21 830	1 170	23 000	5,1 %
Valognes	21 470	1 170	22 640	5,2 %

On remarque une stabilité du niveau de trafic sur la RN13, avec assez peu de variations entre les différentes sections.

Les véhicules lents sur la RN13

Il est comptabilisé une quarantaine de véhicules lents empruntant quotidiennement la RN13, dont la quasi-totalité pendant la journée, soit environ un véhicule lent toutes les 30 minutes par sens. Lors de la saison de récolte ou d'ensilage, il est certain que la fréquence des véhicules agricoles est plus élevée.

Trafic par section sur le réseau secondaire

Une cinquantaine de postes de comptage se répartissent sur l'ensemble du périmètre d'étude. Ils se localisent soit sur l'itinéraire alternatif sur le réseau secondaire, soit sur les axes qui interceptent la RN13 et qui feront l'objet d'une condamnation d'un accès direct via la RN13.

L'analyse des cartes de trafic aboutit aux trois remarques suivantes :

- Au nord, **le niveau de trafic est relativement élevé**, supérieur à 6000 véhicules par jour sur la RD 352E et la RD 122, ainsi que sur la RD 56.
- Sur les différentes bretelles de la RN13, on peut noter un niveau de trafic soutenu qui se situe **entre 800 et 2 000 véhicules par jour**, soit en moyenne 150 véhicules par heure dans la journée,
- Sur les différents axes interceptant la RN13 par un carrefour plan, le volume est souvent très faible (**moins de 100 véhicules par jour**).

Diagnostic sécurité routière

L'analyse de l'accidentologie de la section met en évidence que sur la période 2005-2016, 40 accidents corporels ont eu lieu sur la section de la RN13 entre Valognes et Cherbourg, impliquant des blessés légers, des blessés graves ou des tués.

Cette section de la RN13 présente une accidentalité presque deux fois plus élevée que sur les autres sections du réseau national à deux chaussées séparées, avec un taux d'accident de 3,59 accidents pour 100 millions de km parcourus contre 1,94 sur le reste du réseau routier national ; La gravité des accidents est également plus élevée sur la N13 que sur le reste du réseau routier national (57 % des accidents sont des accidents graves contre 41 % à l'échelle nationale).

L'analyse thématique des accidents survenus sur la RN13 montre que les pourcentages pour les accidents impliquant un véhicule lent et les accidents en intersection sont très significativement supérieurs aux pourcentages de références nationaux : 20 % contre 2,42 % avec un véhicule lent et 30 % contre 4,91 % en intersection.

La section de la RN13 entre Valognes et le giratoire

Malraux à Cherbourg-en-Cotentin est une route à 2x2 voies à chaussées séparées comportant des carrefours dénivelés et des carrefours plans et accès riverains et agricoles avec accès directs sur la RN13, sans être signalés. La RN13 n'est pas une route à accès réservé et peut donc être utilisée par l'ensemble des usagers (véhicules lents, engins agricoles, piétons, cyclistes, cyclomoteurs ...) pouvant pénétrer sur la RN13 par les l'intermédiaire de ses multiples points d'accès.

Dans ce contexte, un usager de la RN13 peut mal interpréter les informations qu'il perçoit de son environnement, et ne pas adopter le comportement qui convient à sa sécurité si survient un événement auquel il ne s'attend pas.

Ainsi, la présence d'accès riverains et agricoles directs et non signalés, de nombreux carrefours plans et véhicules lents sur la RN13 affecte fortement la lisibilité de l'infrastructure et contribue à dégrader la sécurité de l'ensemble des usagers de la RN13, y compris les riverains qui s'exposent à des risques quotidiens pour accéder à leur lieu de résidence depuis la RN13.



Le programme de l'opération

Objectifs de l'opération

En accord avec les collectivités territoriales, les associations, et les riverains, il a été décidé d'entreprendre, dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 Basse Normandie, une opération ayant pour objectif d'améliorer la sécurité des usagers et riverains de la RN13 entre Valognes et Cherbourg-en-Cotentin.

Cet objectif se traduit principalement par :

- la suppression des accès directs et carrefours plans
- la réalisation d'un itinéraire alternatif à destination des véhicules lents, en vue d'interdire leur circulation sur la route nationale.

Les aménagements envisageables sont étudiés dans le but de répondre aux deux objectifs suivants :



Axe 1 La sécurisation de la RN13 et de ses usagers

Cet objectif prioritaire comprend :

- Fermer l'ensemble des accès riverains directement connectés à la RN 13, des carrefours plans et des bretelles non conformes présentant un fort enjeu de sécurité,
- Rétablir les accessibilités lorsqu'elles sont supprimées,
- Assurer la continuité de l'itinéraire alternatif afin d'y transférer le trafic de véhicules lents,

Les aménagements présentés dans l'axe 1 sont des aménagements indispensables et prioritaires par rapport aux aménagements de l'axe 2.

Une fois réalisée, la sécurisation de la RN13 est considérée comme étant assurée.

Cependant, la fermeture de nombreux accès modifie la desserte locale et peut occasionner des détours plus ou moins importants pour les usagers.

Axe 2 L'amélioration de la desserte des zones d'habitat et/ou d'activités

Ces aménagements sont constitués de diffuseurs et/ou bretelles permettant une amélioration de la desserte du territoire depuis et vers la RN13.

Il peut également s'agir de créations de voies neuves afin d'améliorer la desserte d'un secteur suite à la fermeture d'un accès à la RN13.

L'axe 2 permet d'envisager des options d'aménagement favorisant la desserte du territoire, mais dont la réalisation n'est pas indispensable pour la sécurisation de la RN13.

Les principes d'analyse

Les critères d'analyse

Afin de favoriser la compréhension des différentes solutions d'aménagement et de permettre leur comparaison, des grilles d'analyses multicritères ont été définies de manière cohérente pour les 2 axes du projet.

Ces critères portent sur les thématiques suivantes :

- Sécurité des usagers et des riverains
- Enjeux environnementaux et humains
- Desserte des secteurs
- Incidence agricole

Pour chaque critère l'analyse a consisté à comparer les effets de chaque variante d'aménagement par rapport à la situation actuelle.

Des sous-critères discriminants et adaptés au stade d'avancement de l'étude ont été définis. Ils permettent d'appréhender de façon globale les principaux enjeux tout en répondant au mieux aux objectifs fixés.

Le système de notation adopté est le suivant :

Critères	Variante 1
	Très favorable ou très satisfaisant
	Favorable ou satisfaisant
	Défavorable - Non satisfaisant
	Très défavorable - Très insatisfaisant
ns	Non significatif

Exemple de tableau d'analyse multicritères

Critères	Variante 1	Variante 2
Sécurité des usagers et des riverains		
Enjeux environnementaux et humains		
Desserte des secteurs		
Incidence agricole		
Coût global	M €	M €

Critères	Sous-critères
Sécurité des usagers et des riverains de la RN13	Sécurité des usagers de la RN13
	Sécurité des riverains
Enjeux environnementaux, humains et cadre de vie	Milieu naturel (ZH/enjeux faune, flore, habitats)
	Milieu physique (hydrogéologie, ressources en eau, etc.)
	Milieu humain et cadre de vie (acoustique/air/acquisition de bâtiment)
	Patrimoine/archéologie/paysage
Desserte des grands secteurs d'habitations / activités	Déplacement quotidien des riverains (temps de parcours)
	Accessibilité aux activités commerciales (temps de parcours + lisibilité)
	Fluidité du trafic sur la RN13
Incidence sur la profession agricole	Allongement de parcours des agriculteurs professionnels
	Surfaces de parcelles agricoles exploitées par des professionnels
Coût global	Coût d'aménagement (foncier inclus)

Quelques précisions

Les coûts financiers présentés dans le présent dossier sont des estimations issues des études d'opportunité. Elles seront affinées dans le cadre des études ultérieures. En particulier, les estimations relatives aux acquisitions de propriétés bâties ne sont qu'indicatives à ce stade et ne correspondent pas à une évaluation des services des domaines.

Le critère «enjeux environnementaux et humains» mentionné dans les tableaux d'analyse s'intéresse conjointement aux enjeux du milieu naturel (zones humides et sensibles) et à ceux liés au milieu humain, au cadre de vie, comme le bruit.

Afin de permettre une meilleure appréhension des enjeux écologiques du projet, les zones répertoriées d'enjeux écologiques modérés et forts ainsi que les zones répertoriées humides sont représentées sur les cartes descriptives des variantes.

Aménagements envisagés

Les types d'aménagements envisagés

- **Fermeture des accès** : fermeture simple des accès riverains et carrefours plans sans aménagements supplémentaires.
- **Acquisition d'immeubles bâtis** : C'est l'acquisition d'immeubles bâtis lorsque le désenclavement n'est pas possible
- **Ripage** : réalisation d'un ripage de la RN13. Le ripage est un aménagement consistant à décaler l'axe en plan de la RN13, permettant notamment d'utiliser les anciennes voies de la RN13 en voie de desserte ou en itinéraire alternatif.
- **Création de voirie** : réalisation d'une nouvelle voie permettant la circulation des véhicules lents et/ou la desserte des zones enclavées.

- **Requalification de voirie** : remise à niveau d'une voie existante afin d'y améliorer les conditions de circulation des véhicules lents.
- **Réaménagement d'échangeurs** : mise aux normes de bretelles afin de pérenniser la desserte du secteur.
- **Création de nouvelles bretelles** : création d'une nouvelle bretelle afin de garantir ou de renforcer la desserte d'un secteur.

Typologie des voies envisagées pour le rétablissement des accès

Les aménagements envisagés pour le rétablissement des accès sont multiples et conditionnés par plusieurs facteurs :

- la nature de la voie raccordée à la RN 13 (voie privée, communale ou départementale).

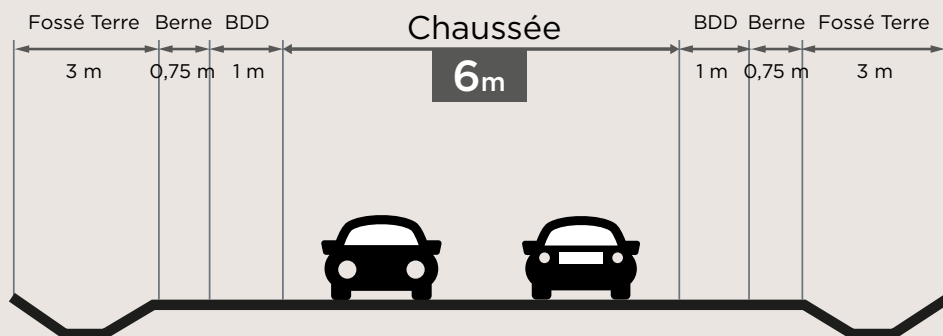
- le contexte ou l'usage des voies (agricole, desserte d'habitations isolées, desserte de hameau, desserte de zone d'activité).
- Le type de raccordement sur ou depuis la RN 13, bretelle, échangeur

Ces aménagements devront comprendre la mise en œuvre :

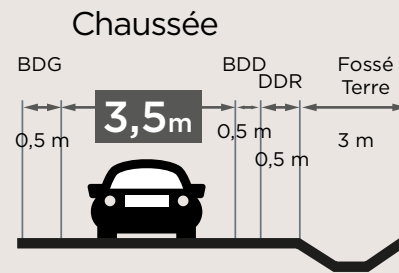
- d'itinéraires de rétablissement. À partir des voies existantes ou de voie nouvelle à créer. Ils seront ouverts à la circulation publique, ou réservés dans quelques situations à l'usage des seuls usagers desservis.
- de mesures de requalification. Il s'agit notamment de travaux sur les itinéraires de substitutions, d'élargissements, de renforcements de signalisation ou de rectification de voies existantes.

Sauf cas particulier, les voies créées sont des voies partagées utilisables par toutes les catégories d'usagers.

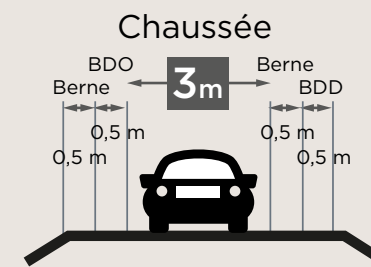
Itinéraire alternatif



Voie de desserte



Bretelle

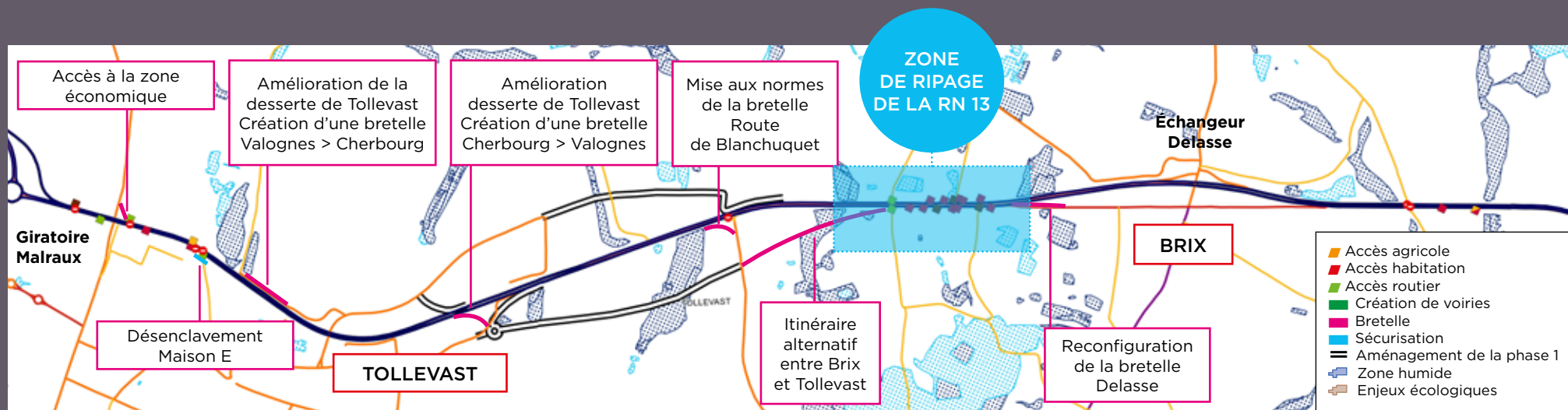


SECTEUR TOLLEVAST BRIX «HAMEAU DE HAUT»

La réalisation du projet doit permettre :

- la fermeture de 22 accès à la RN 13, dont 12 accès d'habitations et le rétablissement de ces accès sur le réseau secondaire,
- la continuité de l'itinéraire alternatif pour les véhicules lents entre Tollevast et Brix,
- l'amélioration de la desserte de Tollevast depuis et vers la RN13,
- l'amélioration du confort des usagers et riverains en garantissant la desserte des grands secteurs.

Secteur Tollevast - Brix « Hameau de Haut » : synoptique des propositions d'aménagements de sécurité et de desserte du territoire



Échelle au 1/10000°



Axe 1
SÉCURITÉ
Secteur Tollevast

■ **Accès à la zone d'activité économique et Restaurant**

● **Situation actuelle :**

La zone d'activité économique est actuellement desservie directement par la RN13 par un simple carrefour plan et présente donc une configuration d'accès à traiter impérativement dans le cadre de l'axe 1. Deux variantes sont donc envisagées pour répondre à l'objectif de sécurisation.

● **Variante 1 : Fermeture de l'accès à la RN13**

Afin de sécuriser la RN13, il est envisagé de fermer simplement l'accès existant, sans aménagement complémentaire. Cette fermeture dégrade la desserte de la zone d'activité et en particulier, l'accès au restaurant, en contraignant les usagers à faire un détour par la zone commerciale de Tollevast. Le détour engendré est d'environ 3 minutes.

● **Variante 2 : création d'un nouvel accès**

- Maintien d'une bretelle avec mise aux normes géométriques
- Maintien de la desserte de la zone d'activité économique
- Réduction graduée de la vitesse sur la RN13 de 110 à 90 et enfin 70 km/h depuis la bretelle des Jouannes jusqu'à la nouvelle bretelle.

Actuellement, la vitesse est déjà limitée à 70 km/h. Il s'agirait simplement de déplacer cette limite de vitesse en amont de ce nouvel accès, soit un linéaire supplémentaire d'environ 120 mètres sans conséquences sur le temps de parcours.

■ **Rétablissement de l'accès de la maison E par le réseau secondaire**

● **Situation actuelle :**

La maison est actuellement directement desservie par la RN13 et présente donc une configuration à traiter impérativement dans le cadre de l'axe 1 par la fermeture de l'accès direct à la RN 13. Cette fermeture enclave l'accès à la maison. Deux variantes sont donc envisagées pour répondre au désenclavement.

● **Variante 1 : Acquisition de la maison**

- Acquisition de la maison avec fermeture d'accès à la RN13

● **Variante 2 : Nouvel accès par le réseau secondaire**

- Raccordement de la maison au réseau secondaire par une voie parallèle à la RN13
- Cette solution génère un allongement de parcours de 2 minutes pour rejoindre Valognes et de 3 minutes depuis Cherbourg.



Analyse multicritères

Critères	Restaurant fermeture de l'accès	Restaurant nouvel accès	Maison E création accès	Maison E acquisition
Sécurité des usagers et des riverains	■	■	■	■
Enjeux environnementaux et humains	■	■	ns	■
Desserte des secteurs	■	■	■	ns
Incidence agricole	ns	ns	ns	ns
Coût global	50 000 €	0.25 M€	150 000 €	300 000 €

Axe 1 SÉCURITÉ Secteur Hameau de Haut

Le secteur du Hameau de Haut se caractérise par la présence de plusieurs carrefours plans et accès riverains directs desservant des habitations et activités commerciales sans qu'il n'existe d'alternative. D'autre part, l'usage de la bretelle Delasse qui dessert ce secteur de la commune de Brix est important (trafic journalier de 1800 véhicules).

Le Ripage de la RN13 à la hauteur du hameau de Haut

Il est ainsi envisagé dans ce secteur la réalisation d'un ripage de la RN13 afin de desservir l'ensemble de ces accès de manière sécurisée. Le ripage consiste à déplacer la voie d'un côté ou de l'autre en optimisant l'utilisation des espaces existants (terre-plein central, etc.) Trois variantes sont envisagées pour répondre à cet objectif de sécurisation.

Les deux voies actuelles à l'ouest de la RN13 sont reconfigurées en itinéraire alternatif permettant la desserte des bâtiments et accès situés à l'ouest.

Le carrefour plan à l'est avec la route de la Brulette est fermé, le raccordement avec la RN13 s'effectue au niveau de l'échangeur de Delasse par un détour de 2 minutes.

Le ripage vers l'est impose l'acquisition de deux bâtiments à l'est, situés au bord immédiat de l'actuelle RN13 (bâtiments A et B).

Suite au ripage, 3 bâtiments demeurent à l'est de la RN13 cependant leur accès est condamné pour la sécurisation et ils doivent être désenclavés.

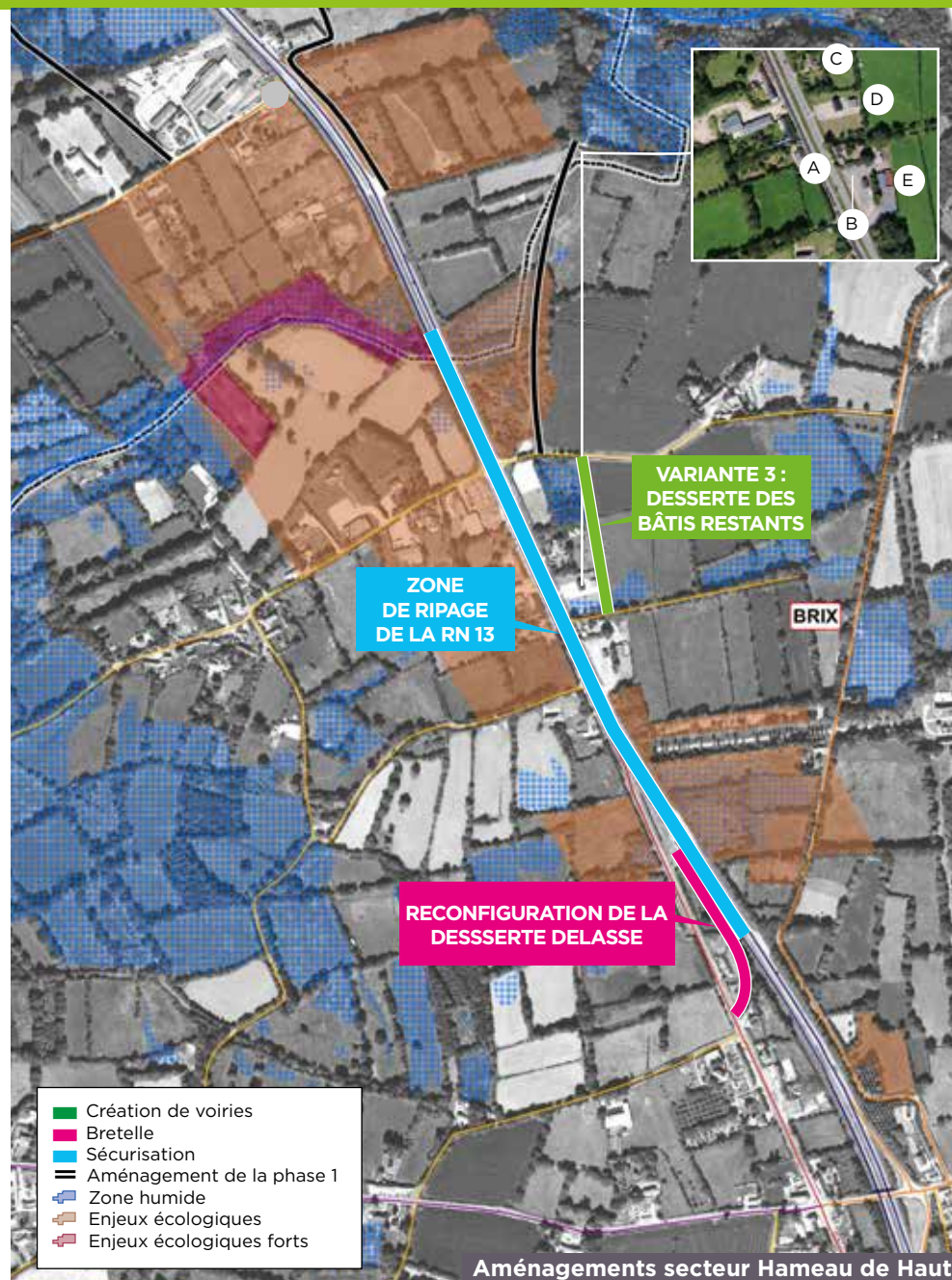
Trois variantes sont envisagées pour répondre à cet objectif de sécurisation et de désenclavement des 3 bâtiments.

Incidences sur la bretelle Delasse

Ces variantes de ripage demandent la reconfiguration de la bretelle de la sortie Delasse.

À l'issue du ripage, la bretelle actuelle ne sera plus connectée à la RN13 mais à un itinéraire alternatif

En raison des contraintes géométriques, l'emplacement privilégié pour la reconfiguration de la bretelle de sortie de la RN13 depuis Cherbourg est l'emplacement présenté ci-contre. Elle ne pourra être réellement définie que lorsque le choix de la variante de ripage sera retenu.



Axe 1 SÉCURITÉ Secteur Hameau de Haut *Les trois variantes de ripage*

● Variante 1 : Ripage de la RN13 avec acquisition de l'ensemble des maisons et bâtiments à l'est

Cette variante correspond à l'acquisition de l'ensemble des bâtiments à l'est de la RN13, les 2 bâtiments situés sur l'emprise du ripage ainsi que les 3 bâtiments enclavés du fait de la fermeture des accès.

● Variante 2 : Ripage de la RN 13, Configuration 6 voies + 1 voie à l'est au niveau du hameau de Haut

Cette variante correspond à l'acquisition des 2 bâtiments situés sur l'emprise du ripage et les 3 bâtiments restants sont désenclavés par la création d'une voie nouvelle par l'arrière de ces bâtiments vers la route de la Brulette. Pour rejoindre la RN13, le détour est de 2 minutes.

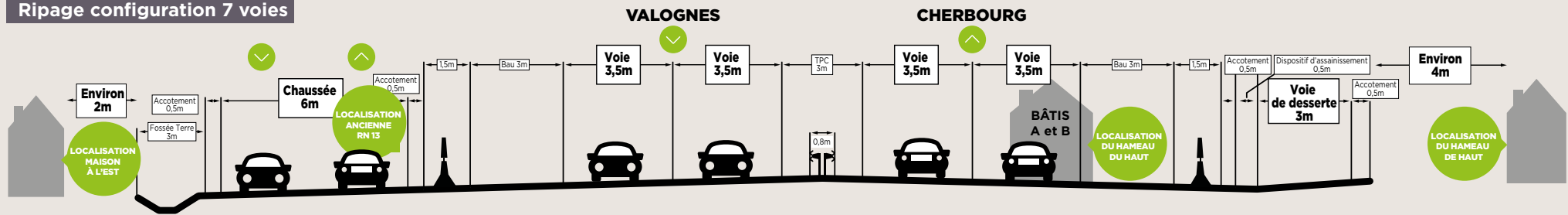
Tableau multicritères

Critères	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Sécurité des usagers et des riverains			
Enjeux environnementaux et humains			
Desserte des secteurs			
Incidence agricole	ns	ns	ns
Coût global	6,5 M€	5,7 M€	6 M€

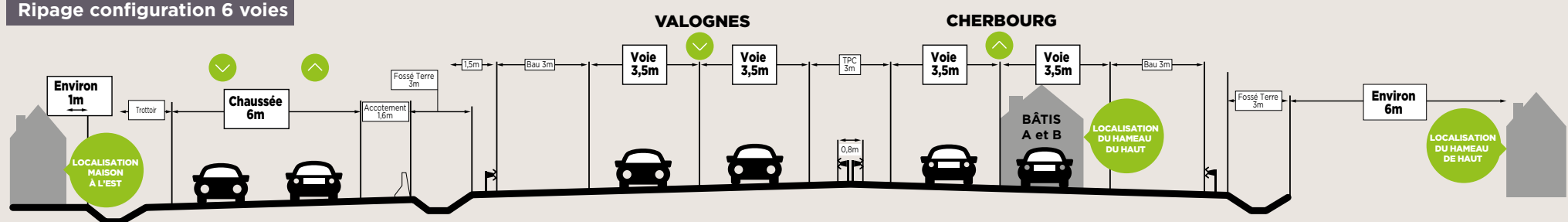
● Variante 3 : Ripage de la RN 13, Configuration 7 voies au niveau du hameau de Haut

Cette variante correspond à l'acquisition des 2 bâtiments situés sur l'emprise du ripage et les 3 bâtiments restants sont désenclavés par la création d'une voie nouvelle entre la RN13 et les bâtiments vers la route de la Brulette. Pour rejoindre la RN13, le détour est de 2 minutes.

Ripage configuration 7 voies



Ripage configuration 6 voies



Axe 2

DESSERTES/ACCESSIBILITÉS

Secteur Tollevast - Hameau de Haut

■ A l'ouest : Cherbourg > Valognes

La sécurisation de la RN13 entraîne la fermeture des accès non conformes à fort enjeu de sécurité. La bretelle de sortie de la RN13 desservant la route de Blanchuquet est concernée par ces enjeux de sécurité.

Suite à la fermeture des accès, il existe les possibilités d'échange suivantes :

- Échangeur complet du giratoire Malraux
- Échangeur complet de Délasse
- Demi-échangeur desservant Tollevast depuis et vers Valognes

■ Situation après réalisation des travaux de sécurisation

Suite à la sécurisation de la RN13 menée dans le cadre de l'axe 1, la bretelle de Blanchuquet est fermée.

La commune de Tollevast est ainsi desservie par l'échangeur complet du giratoire Malraux et par le demi-échangeur de la RN13 depuis et vers Valognes.

Pour rejoindre Tollevast depuis Cherbourg, les habitants de Tollevast doivent traverser la zone commerciale et emprunter le carrefour entre la RD122 et la RD352E considéré comme accidentogène en raison du trafic important (600 véhicules en heure de pointe), du manque de visibilité et de sa configuration géométrique.

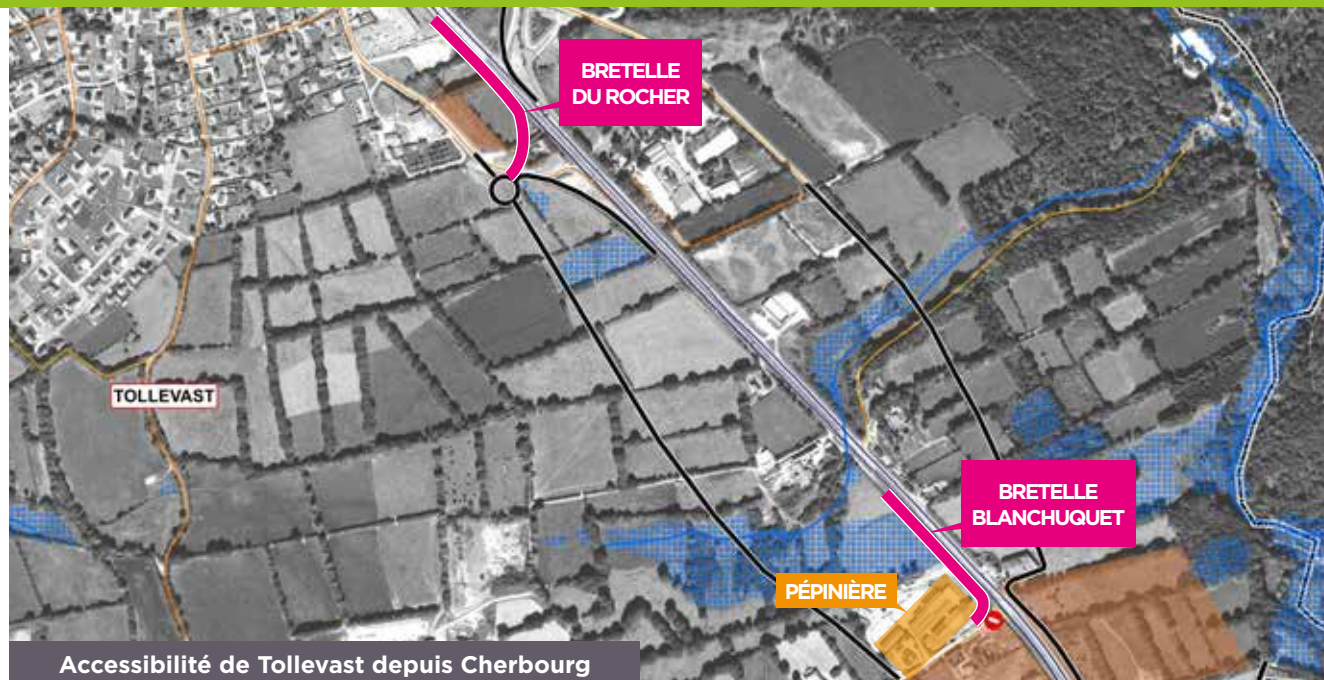
■ Afin d'améliorer la desserte de Tollevast depuis Cherbourg, 2 options sont ainsi envisagées.

● Bretelle Route du ROCHER

Cette option correspond à la création d'une bretelle de sortie depuis Cherbourg vers Tollevast au niveau de la route du Rocher en raccordement avec l'itinéraire de substitution de la première phase.

Elle impacte des parcelles agricoles et une zone à enjeu écologique modéré. Cette option nécessite l'acquisition de l'habitation située au droit du giratoire de la première phase. Cette option améliore la desserte de Tollevast depuis la RN13 et permet d'améliorer la sécurité au niveau du carrefour entre la RD122 et la RD352E en y réduisant le trafic.

Elle permet également le rétablissement de la desserte de la jardinerie située sur la route de Blanchuquet via l'itinéraire de substitution des Tourterelles Ouest réalisé dans le cadre de la phase 1 de l'opération.



Accessibilité de Tollevast depuis Cherbourg

● Bretelle BLANCHUQUET (Pépinière)

Cette option correspond à la mise aux normes de la bretelle de sortie de Blanchuquet. Cet aménagement nécessite un empiètement sur le parking de la jardinerie afin de permettre d'agrandir le rayon de la bretelle d'accès depuis la RN13.

Elle permet le rétablissement de la desserte de la jardinerie située sur la route de Blanchuquet mais ne permet pas l'amélioration de la desserte de Tollevast. Cette option impacte ponctuellement une zone humide.

Tableau multicritères

Critères	Bretelle Rocher	Bretelle Blanchuquet
Sécurité des usagers et des riverains		ns
Enjeux environnementaux et humains		
Desserte des secteurs		
Incidence agricole		ns
Coût global	800 000€	450 000 €

Carrefour plan, route de Blanchuquet



Axe 2

DESSERTES / ACCESSIBILITÉS

Secteur Tollevast - Hameau de Haut

**A l'ouest : Cherbourg -> Valognes
Liaison entre Tollevast et Brix**

Situation actuelle

Depuis la route de Blanchuquet, une route classée d'intérêt local permet déjà de rejoindre Brix via la route de la Rocambole et le giratoire du Beau Parlé.

Cependant, afin d'assurer une cohérence géométrique de l'itinéraire alternatif entre Tollevast et Brix, il est envisagé de créer une nouvelle voie entre la Route de Blanchuquet et la route de l'eau Gallot.



Option : liaison entre Blanchuquet et Eau Gallot

Cette option correspond à la création d'un itinéraire alternatif. Il permet la jonction entre la route de Blanchuquet et la route de l'Eau Gallot, et permet d'assurer la cohérence de l'itinéraire alternatif entre Tollevast et Brix via l'échangeur de Délasse, par une voie bidirectionnelle d'une largeur de 6 m.

Cependant, cette voie ne représente pas un gain de temps par rapport à la situation actuelle pour relier Tollevast et Brix mais occasionne un impact environnemental important en traversant une zone à enjeux forts en raison de la présence d'une zone humide et d'un ruisseau.



Tableau multicritères

Critères Bretelle Asselinerie	Liaison Blanchuquet-Eau Gallot	Bretelle Asselinerie
Sécurité des usagers et des riverains	ns	
Enjeux environnementaux et humains		
Desserte des secteurs	ns	ns
Incidence agricole		ns
Coût global	1.7 M€	1.2 M€

**Secteur Tollevast - Hameau de Haut
A l'est : Valognes -> Cherbourg**

Situation actuelle

Pour se rendre à Cherbourg, les habitants de la commune de Tollevast doivent actuellement traverser la zone commerciale et emprunter le carrefour entre la RD122 et la RD352E, considéré accidentogène. Pour répondre à un objectif d'amélioration de la desserte de Tollevast vers Cherbourg, une option de création de bretelle est envisagée à l'est de la RN13.



Option : création Bretelle ASSELINERIE

Cette option correspond à la création d'une bretelle d'entrée sur la RN13 depuis Tollevast vers Cherbourg au niveau du camping « Les Pins». Cet aménagement utilise la voie riveraine existante et comprend le maintien de la desserte du camping « Les Pins » et de la route de l'Asselinerie par la réalisation d'une voie de desserte parallèle. **Cette bretelle améliore la desserte de Tollevast et sécurise le carrefour avec la RD 122, en y réduisant notamment le trafic.**



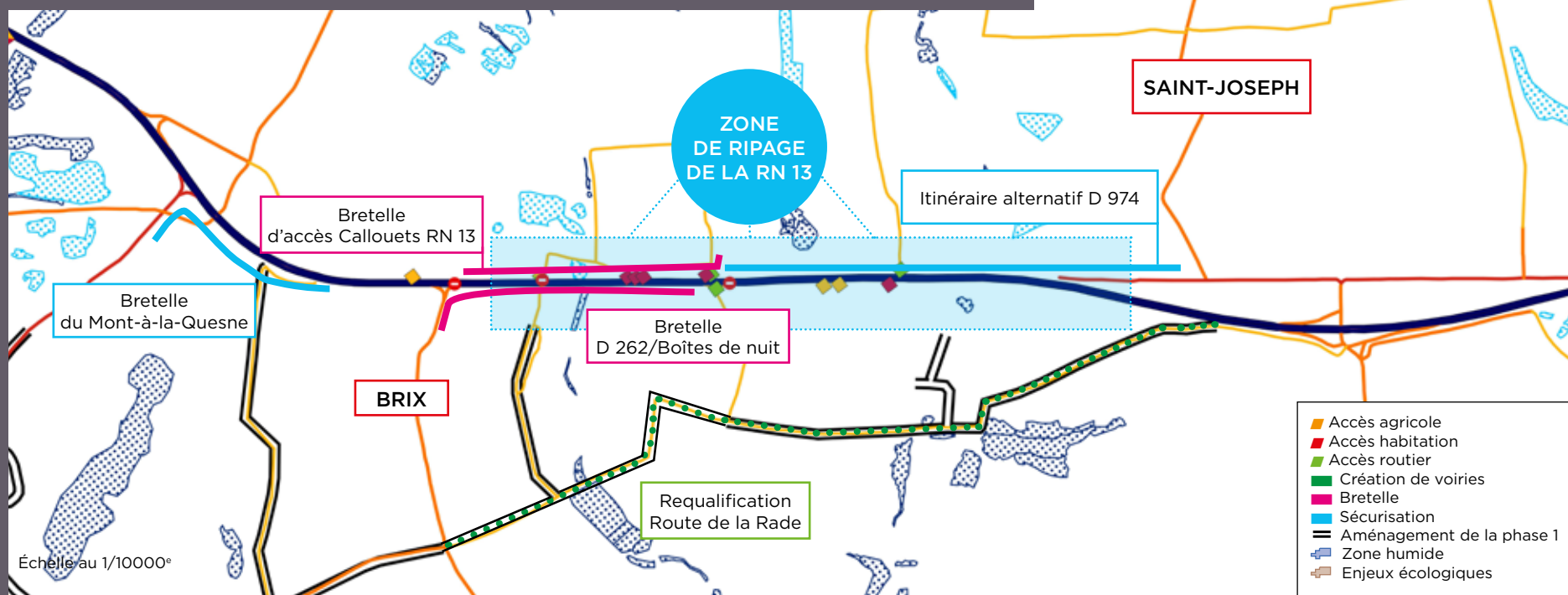
SECTEUR HAMEAU SAINT-THOMAS

À l'issue des travaux de la première phase, tous les riverains ont la possibilité de rejoindre les échangeurs par les axes secondaires. Ainsi, afin de sécuriser ce secteur de Brix la fermeture complète des accès directs est envisagée.

Le projet doit répondre aux objectifs suivants :

- **Sécurité** : fermeture des 12 accès non sécurisés à la RN 13 dont les carrefours plans Saint Thomas, Grand Vivier et les accès agricoles.
- **Desserte** : Garantir la continuité de l'itinéraire alternatif pour les véhicules lents entre Brix et Saint-Joseph, des secteurs d'activité et d'habitations.
- **Cadre de vie** : L'amélioration du confort des usagers et des riverains.

Secteur Hameau Saint-Thomas : synoptique des propositions d'aménagements de sécurité et de desserte du territoire



Axe 1
SÉCURITÉ
Hameau Saint-Thomas / Variantes

Le secteur du hameau Saint-Thomas se caractérise par la présence de plusieurs carrefours plans desservant des habitations et par **la présence de plusieurs habitations en bordure immédiate de la RN13.**

La RN13 dans le secteur présente également des caractéristiques géométriques non conformes (profil en long et en plan) induisant des problèmes de visibilité.

Trois variantes d'aménagement sont ainsi envisagées dans ce secteur pour répondre à l'objectif de sécurisation.

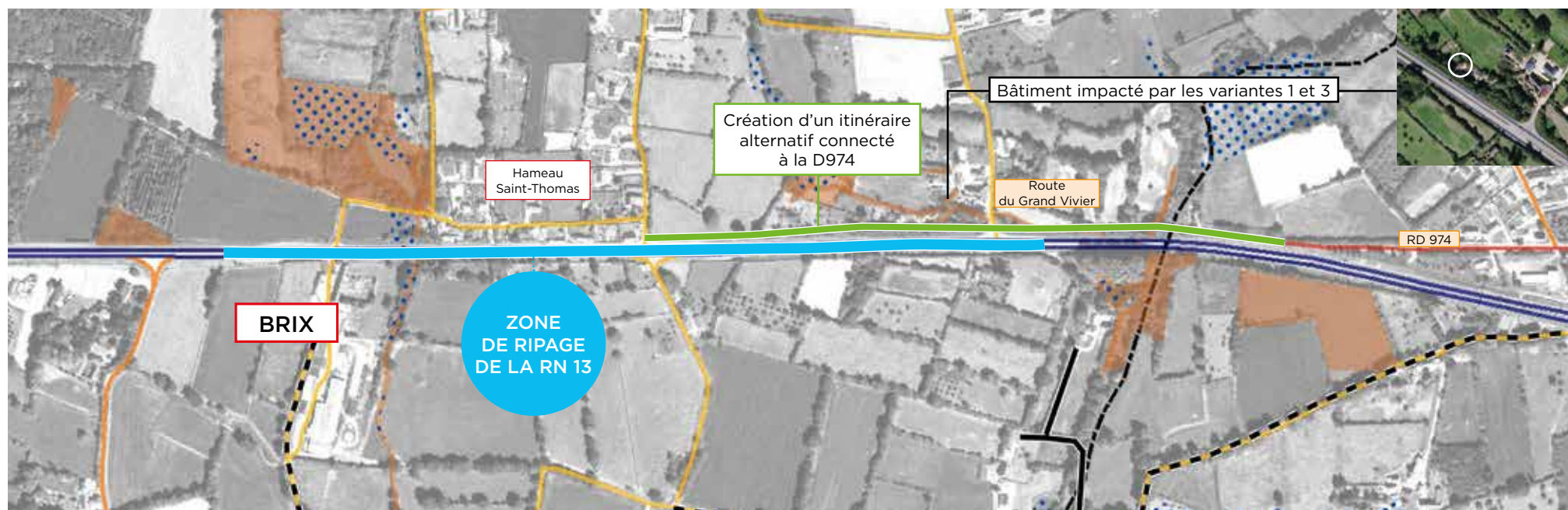




Tableau multicritères

Critères	IA 974	Ripage	Rip court + IA 974
Sécurité des usagers et des riverains			
Enjeux environnementaux et humains			
Desserte des secteurs			
Incidence agricole			
Coût global	2,5 M €	9,7 M €	7,6 M €

● Variante 1 : Itinéraire alternatif D974

Cette variante correspond au seul aménagement d'un itinéraire alternatif entre Saint-Joseph et le hameau Saint-Thomas desservant également la route du Grand Vivier. Cet aménagement ne comprend pas d'intervention sur la RN13 et ne résout donc pas le problème de conformité géométrique de l'axe et maintient également les habitations au bord de la RN13 sans possibilité ultérieure de mise en place d'un dispositif de protection acoustique.

Cet aménagement nécessite également l'acquisition d'une habitation.

● Variante 2 : Ripage de la RN 13 de Saint-Joseph jusqu'au droit du hameau de Saint-Thomas

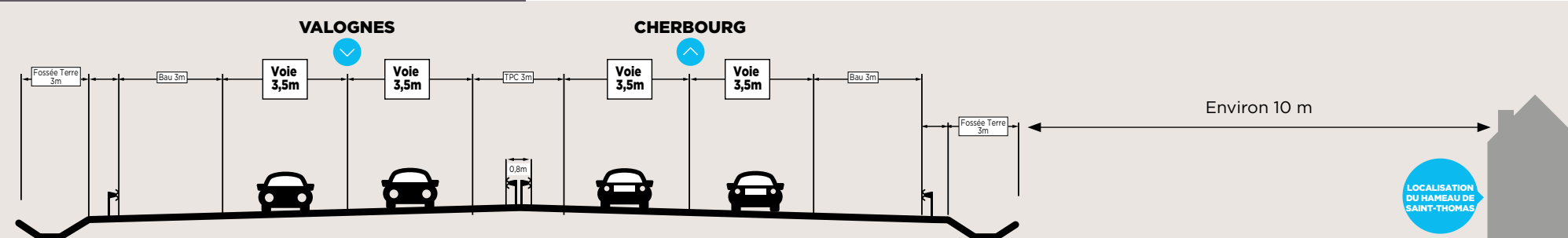
Cette variante correspond à la réalisation d'un ripage vers l'ouest de la RN13 depuis Saint-Joseph jusqu'au hameau Saint-Thomas. Cette variante permet d'écarter la RN13 des maisons et de rectifier le profil en long ainsi que le tracé en plan de la RN13. Selon la longueur du ripage, les deux voies actuelles de la RN13 à l'est deviendraient un itinéraire de substitution ou alternatif. Cet aménagement ne nécessite pas l'acquisition d'habitations. Cet aménagement impacte une zone d'enjeux écologiques modérés, de zones humides et nécessite le franchissement de la rivière de Claire et de son affluent.

● Variante 3 : Ripage court et itinéraire alternatif D974

Cette variante correspond à la réalisation d'un ripage moins important vers l'ouest de 800 m au droit de Saint-Thomas et d'un itinéraire alternatif du sud de Saint-Thomas jusqu'à Saint-Joseph.

Cette variante permet d'écarter la RN13 des maisons et d'améliorer les caractéristiques géométriques de la RN13. Cet aménagement nécessite également l'acquisition d'une habitation à l'est de la RN13. Cet aménagement impacte une zone d'enjeux écologiques modérés, de zones humides et nécessite le franchissement de la rivière de Claire et de son affluent.

Principe de ripage de la RN 13 au droit du Hameau Saint-Thomas





■ Aménagement de la bretelle de Mont à la Quesne

● Situation actuelle :

La bretelle d'entrée sur la RN13 du Mont à la Quesne vers Valognes est assez courte avec une faible visibilité. Elle présente un enjeu fort de sécurité. La fermeture de cette bretelle n'est pas envisagée en raison de sa fonctionnalité de desserte importante, en lien avec la zone d'activité voisine et avec la commune de Brix.

● Variante : Aménagement

Cette variante correspond à la reconfiguration de la bretelle d'entrée sur la RN13. Elle comprend la pose de dispositif anti chutes de blocs au droit de la paroi rocheuse, l'élargissement de la bretelle ainsi que son prolongement selon un dimensionnement permettant une insertion sécurisée sur la RN13.

Analyse multicritères

Critères	Réaménagement
Sécurité des usagers et des riverains	
Enjeux environnementaux et humains	
Desserte des secteurs	
Incidence agricole	ns
Coût global	900 000 €

Axe 2

**DESSERTES / ACCESSIBILITÉ
Hameau Saint-Thomas**

La sécurisation de la RN13 entraîne la fermeture des accès à la RN13 non conformes à fort enjeu de sécurité dont fait partie le carrefour plan permettant l'accès à la RN13 depuis les deux boîtes de nuit.

Suite à la mise en œuvre de la sécurisation, il existe donc les possibilités d'échange suivantes sur le secteur :

- Échangeur complet du Mont à la Quesne
- Échangeur complet de Saint-Joseph
- Bretelle de sortie de la RN13 depuis Cherbourg vers les deux boîtes de nuit.

Plusieurs possibilités d'amélioration de la desserte du secteur sont ainsi envisagées.

■ A l'ouest de la RN13 : Liaison entre Brix et Saint-Joseph

● Nouvelle situation après sécurisation

Entre Brix et Saint-Joseph, l'itinéraire alternatif pour les véhicules lents emprunte la voie du contournement de la carrière de Brix créée dans le cadre de la phase 1 de l'opération et la route de la Rade réaménagée dans le cadre de cette même phase 1.

L'interdiction de la circulation des véhicules lents sur la RN13 peut induire un report du trafic sur la route de la Rade. Il est donc envisagé la possibilité d'améliorer les conditions de circulation sur cette route de la Rade.

**● Option proposée : Liaison entre Brix et Saint-Joseph
Aménagement ponctuel de la route de la Rade**

La phase 1 de l'opération a d'ores et déjà permis la requalification de la route de la Rade afin de permettre un rétablissement efficace de deux accès riverains directs et de la rendre circulaire par tout type de véhicules.

Cette variante consiste en une amélioration ponctuelle de la Route de la Rade par la mise en place d'aménagements simples visant à faciliter les conditions de circulation de cet axe secondaire.

Il s'agit principalement de la création d'aires de croisement supplémentaires destinées à faciliter le croisement des véhicules et notamment des engins agricoles.



Requalification route de la Rade

■ Desserte ouest par la RN13 (Boîte de nuit) :

● Nouvelle situation après sécurisation

Au niveau des boîtes de nuit, la bretelle de sortie de la RN13 permettant la desserte de ces établissements et de la RD262 ne présente pas de fort enjeu de sécurité. Il est proposé le maintien de cette bretelle.

Cependant, le carrefour plan d'accès à la RN13 présente un enjeu fort de sécurité, d'où sa fermeture dans le cadre de la sécurisation.

Cette fermeture entraîne un report d'un trafic nocturne important vers un réseau secondaire inadapté, et de fait potentiellement accidentogène.

Pour répondre à cette problématique et à la desserte du secteur, une option de création de bretelle d'entrée sur la RN13 est ainsi envisagée.



Report de trafic sur le réseau secondaire



Aménagement de la bretelle d'entrée

● Option proposée : Réaménagement de la bretelle d'entrée au niveau des boîtes de nuit

Il est envisagé de créer une bretelle d'accès à la RN13 à l'emplacement du carrefour plan actuel.

Sa configuration géométrique dépendra de la variante retenue pour la desserte du Hameau Saint-Thomas.

Cette bretelle permettra la desserte du secteur et réduira le trafic nocturne sur les voies secondaires potentiellement engendré par les 2 boîtes de nuit.

Elle permet le maintien de l'activité économique.

Analyse multicritères

Critères	Route de la Rade	Bretelle Boîtes de nuit
Sécurité des usagers et des riverains		
Enjeux environnementaux et humains		ns
Desserte des secteurs		
Incidence agricole		ns
Coût global	300 000 €	850 000€

■ Création d'une bretelle d'entrée au niveau du hameau de Saint-Thomas

● Nouvelle situation après sécurisation :

La sécurisation de la RN13 entraîne la fermeture des deux carrefours plans desservant le hameau Saint-Thomas, le hameau est désormais relié à Saint-Joseph par un itinéraire alternatif avec un gain de temps pour rejoindre Saint-Joseph ou Valognes (2 minutes) et un allongement du temps de parcours pour rejoindre Brix ou Cherbourg (2 minutes).

Pour améliorer la desserte du hameau vers Brix ou Cherbourg, une option de création de bretelle est ainsi envisagée.

● Option proposée : Création d'une bretelle

Cette option consiste en la création d'une bretelle d'entrée au niveau du Hameau Saint-Thomas permettant de rejoindre Brix et Cherbourg en évitant un détour de deux minutes par l'échangeur complet de Saint-Joseph.

La principale contrainte pour la création de la bretelle est la proximité de cette entrée sur la RN13 avec la sortie suivante du Mont à la Quesne, situé en amont, à environ 1000 m.

Analyse multicritères

Critères Bretelle Callouet	Création Bretelle
Sécurité des usagers et des riverains	ns
Enjeux environnementaux et humains	ns
Desserte des secteurs	
Incidence agricole	ns
Coût global	1.3 M€



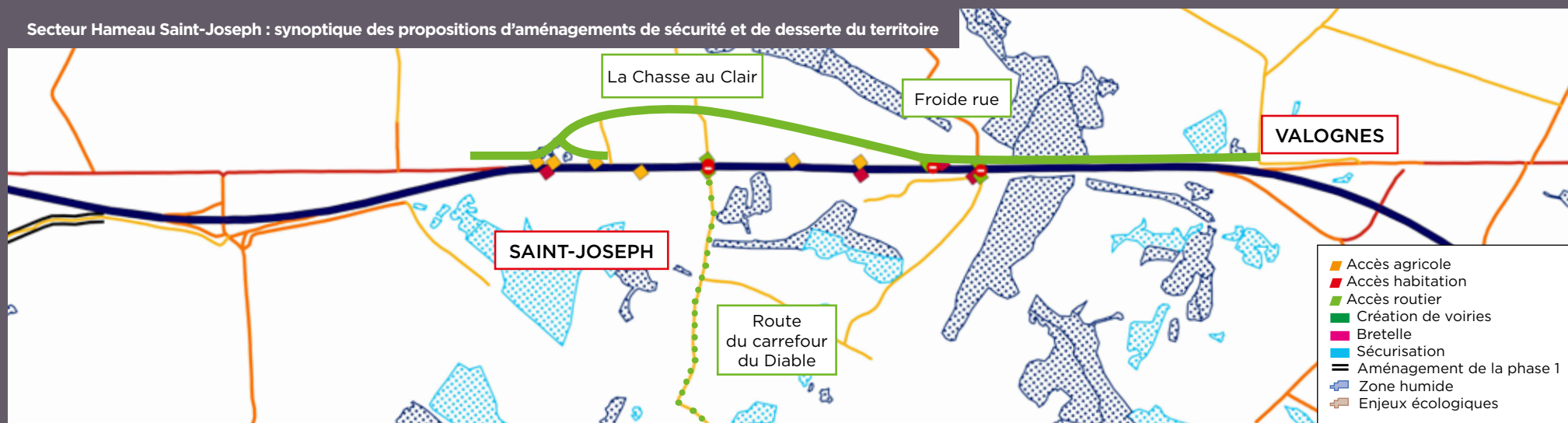
SECTEUR SAINT-JOSEPH

La première phase de l'opération comprend sur ce secteur la réalisation d'aménagements d'urgence permettant la fermeture d'accès riverains directs et leur rétablissement sur le réseau secondaire, mais elle ne permet pas la résolution de l'ensemble des accès directs du secteur.

Cette phase du projet a pour objectif :

- La fermeture des accès non sécurisés à la RN 13 dont les carrefours plans de la Froide rue, de la Chasse au Clair et de la route du Diable.
- Le désenclavement du secteur.

Secteur Hameau Saint-Joseph : synoptique des propositions d'aménagements de sécurité et de desserte du territoire



Échelle au 1/10000^e

Axe 1

SÉCURISATION

Secteur Saint-Joseph

Sens Valognes > Cherbourg

Le secteur du Bassin de la Gloire à Saint-Joseph se caractérise par la présence de plusieurs carrefours plans desservant des habitations et activités commerciales. Il n'y existe pas toujours d'itinéraires alternatifs adaptés. Il présente également plusieurs maisons situées immédiatement au bord de la RN13.

Il est ainsi envisagé dans ce secteur la réalisation de nouvelles voies afin de sécuriser les accès riverains du secteur. Plusieurs variantes sont ainsi envisagées pour répondre à cet objectif de sécurisation.

■ À l'est de la RN13

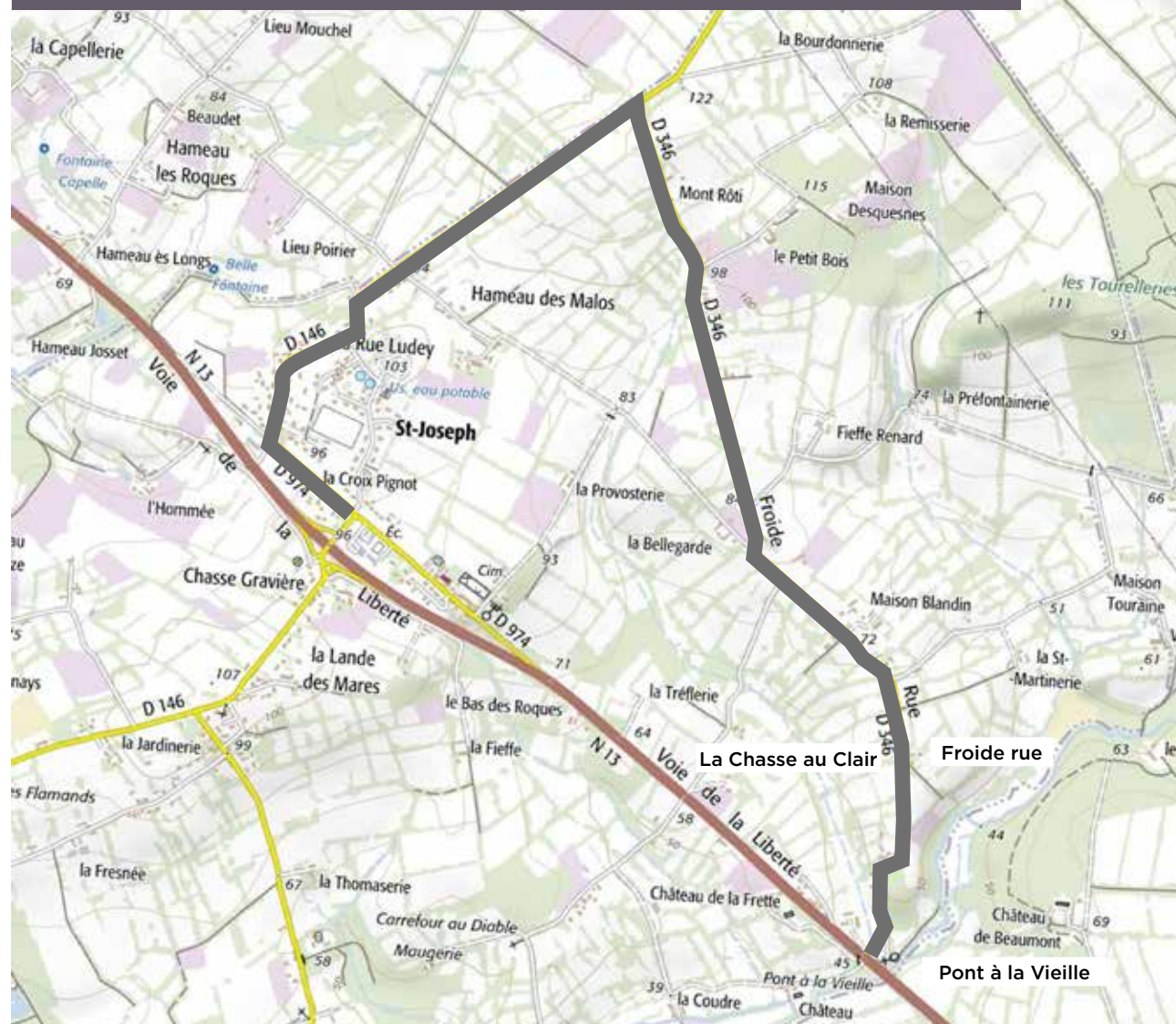
● Situation actuelle :

Le lieu-dit de la Tréflerie, la route de la Chasse au Clair, la route de la Froide Rue et la voie du Pont à la Vieille qui dessert les cinq habitations bénéficient aujourd'hui d'un accès direct à la RN13 présentant de forts enjeux de sécurité. De plus, la bretelle de sortie de la RN13 depuis Valognes vers le bourg de Saint-Joseph présente un enjeu de sécurité en raison de sa configuration au niveau de l'intersection avec la voie communale.

● Sécurisation : Fermeture simple des accès

Cette sécurisation consiste en la fermeture simple de l'accès de la route de la Chasse au Clair et de la Froide Rue à la RN13. Cette variante, sans aménagement complémentaire, entraîne un détour important, représenté en gris sur la carte ci-contre. Plusieurs variantes/options sont envisagées pour faciliter le désenclavement du secteur.

Détour occasionné lors de la fermeture des accès directs et carrefours plans



● Tracé n°1



● Tracé n°2



- Création de voiries
- Bretelle
- Sécurisation
- Zone humide
- Enjeux écologiques
- Enjeux écologiques forts

■ **Sécurisation de la Chasse au Clair**

● **Variante 1 : Fermeture simple de l'accès**

Cette variante consiste en la fermeture simple de l'accès de la route de la Chasse au Clair à la RN13.

Cette variante entraîne un détour important (environ 5 minutes pour des véhicules légers) pour rejoindre l'échangeur complet de Saint-Joseph, pour l'ensemble des usagers de ce secteur du bassin de la Gloire.

L'activité économique située au droit de l'actuel carrefour plan est rendue difficile, en raison du détour engendré sur des routes peu adaptées à la circulation de poids-lourds.

Le détour est également conséquent et peu adapté pour les engins agricoles.

● **Variante 2 :**

Cette variante consiste en la réalisation d'un itinéraire alternatif, adapté à tous types de véhicules, reliant la route de la chasse au Clair au bourg de Saint-Joseph.

Cette nouvelle voie permet d'améliorer la desserte du secteur en facilitant le raccordement à l'échangeur complet de Saint-Joseph.

Deux possibilités de tracés sont envisagés pour cet itinéraire.

• **Le tracé 1** ne permet pas la reconfiguration géométrique de la bretelle de sortie vers Saint-Joseph depuis Valognes et présente ainsi potentiellement une configuration accidentogène au niveau du carrefour en T entre la bretelle et l'itinéraire alternatif.

• **Le tracé 2** permet une reprise de la bretelle de sortie de la RN13, selon un tracé plus sécurisé: la bretelle de sortie a un tracé moins rectiligne qui encourage l'utilisateur à réduire sa vitesse et à retrouver le carrefour en T de manière plus adapté.

Ces deux tracés impactent une zone d'enjeux écologiques modérés ainsi que des parcelles agricoles, mais permettent d'améliorer la desserte agricole du secteur.

Analyse multicritères

Critères Chasse au Clair et Trèflierie	V1	V2 Tracé 1	V2 Tracé 2
Sécurité des usagers et des riverains			
Enjeux environnementaux et humains	ns		
Desserte des secteurs			
Incidence agricole		ns	ns
Coût global	0,05 M€	1,8 M€	2,3 M€

- Création de voiries
- Breteille
- Sécurisation
- Aménagement de la phase 1
- Zone humide
- Enjeux écologiques
- Enjeux écologiques forts



● **Sécurisation du Pont à la Vieille et fermeture du carrefour plan de la Froide Rue**

La sécurisation de la RN13 nécessite de sécuriser l'accès aux cinq habitations au bord de la RN13. Elles sont actuellement desservies par une voie sans issue reliée directement à la RN13 par un carrefour plan présentant un enjeu fort de sécurité.

Trois variantes sont donc envisagées pour répondre à l'objectif de sécurisation.

● **Variante 1 - Acquisition**

Cette variante correspond à l'acquisition des 5 habitations et permet de fait la fermeture de l'accès à la RN13.

Cette variante comprend également la fermeture du carrefour plan desservant la froide rue et dégrade les conditions de desserte du secteur en rallongeant le temps de parcours depuis Valognes et en particulier pour les engins agricoles.

● **Variante 2 - Création d'une voie de rétablissement d'accès à la Froide Rue**

Cette variante correspond à la création d'une voie sécurisant l'accès au réseau secondaire en raccordant la voie sans issue existante à la route de la Froide Rue.

Cette voie est accompagnée de la fermeture de l'accès à la RN13 par la mise en œuvre de dispositifs de sécurité adéquats disposés également au droit des habitations. Cette variante dégrade les conditions de desserte du secteur en rallongeant le temps de parcours depuis Valognes et en particulier pour les engins agricoles.

● **Variante 3 - Création d'une voie entre la Froide Rue et la Chasse au Clair**

Cette variante correspond à la création d'une voie reliant la route de la Froide Rue à la route de la Chasse au Clair en desservant également les 5 habitations au bord de la RN13.

La voie de desserte reprend le tracé d'une ancienne chasse.

Elle est accompagnée de la fermeture de l'accès à la RN13 par la mise en œuvre de dispositifs de sécurité adéquats disposés également au droit des habitations. Cette variante impacte une zone d'enjeux écologiques modérés

Elle permet une légère amélioration de la desserte en rallongeant le temps de parcours depuis Valognes pour les engins agricoles par rapport aux 2 variantes précédentes en facilitant le raccordement à l'échangeur de Saint-Joseph. Si la variante permettant le raccordement de la route de la Chasse au Clair au bourg de Saint-Joseph est retenue. Le gain de temps n'est cependant pas important (environ 1 à 2 minutes).

Critères accès Pont à la Vieille	Acquisition	Voie de rétablissement à la Froide Rue	Voie entre Froide Rue et Chasse au clair
Sécurité des usagers et des riverains			
Enjeux environnementaux et humains			
Desserte des secteurs			
Incidence agricole			
Coût global	1.06 M€	250 000 €	1.4 M€

Axe 1

SÉCURISATION

Secteur Saint-Joseph

Sens Cherbourg > Valognes

■ **Accès du Château de la Frette**

● **Situation actuelle :**

Le Château de la Frette est actuellement desservi par un accès direct à la RN13 présentant un enjeu fort de sécurité. L'accès direct au château de la Frette depuis la RN13 étant fermé, deux variantes d'accès sont envisagées afin de permettre le rétablissement sur la route du carrefour au diable. Ce rétablissement engendre un détour de 5 minutes pour rejoindre la RN13 via l'échangeur de Saint-Joseph ou l'échangeur de Valognes.

● **Variante 1 :**

Création d'une voie neuve depuis le château de la Frette vers le carrefour au diable

Cette variante consiste à raccorder la propriété à la route du Carrefour au Diable. Cependant, cette variante s'inscrit dans une zone à fort enjeu écologique (zones humides et habitats, présence d'espèces avifaunes et d'insectes).

● **Variante 2 :**

Desserte Individuelle reliant le Château de Frette à la route privée du Château de la Coudre

Cette variante consiste à desservir le château de la Frette par la création d'une voirie reliant le Château de la Frette à la route privée existante desservant actuellement le château de la Coudre et raccordée à la route du carrefour au Diable.

Cette variante permet d'éviter l'impact sur une zone à fort enjeu écologique, cependant elle impacte le cadre de vie de la propriété privée voisine bien qu'une acquisition de bâti ne soit pas nécessaire.

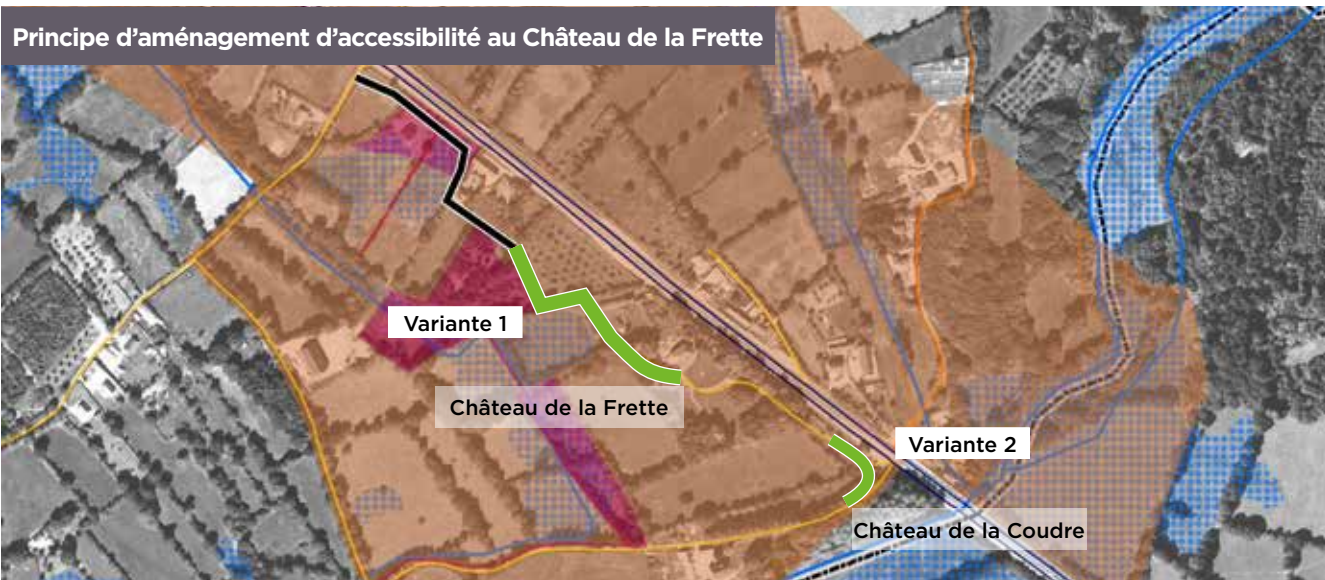


Tableau multicritères

Critères Accès au Château de la Frette	Variante 1	Variante 2
Sécurité des usagers et des riverains		
Enjeux environnementaux et humains		
Desserte des secteurs		
Incidence agricole	ns	ns
Coût global	400 000 €	200 000 €

Axe 2 DESSERTE / ACCESSIBILITÉ Secteur Saint-Joseph

■ Aménagement d'une voie neuve entre la Froide Rue et Valognes

● Situation après sécurisation :

La sécurisation de la RN13 entraîne la fermeture des carrefours plans de la Froide Rue et de la Chasse au Clair permettant l'accès à la RN13. La liaison vers Saint-Joseph est assurée par la voie créée reliant la Chasse au Clair à l'échangeur de Saint-Joseph, unique point d'échange avec la RN13 du secteur. La liaison depuis Valognes est dégradée par la fermeture des carrefours plans.

Un itinéraire alternatif existe. Il consiste à passer à l'ouest de la RN13 (d346 et d62) pour rejoindre l'échangeur de Saint Joseph.

Itinéraire alternatif à l'ouest de la RN13 via RD 62 et 346



L'opportunité de la création d'une voie reliant la Froide Rue à Valognes est ainsi envisagée.

● Option proposée :

Cette option consiste en la création d'une voie neuve entre la Froide Rue et Valognes afin d'améliorer la desserte du secteur du Bassin de la Gloire depuis Valognes. Elle présente des enjeux environnementaux importants en raison de la rivière de Gloire qu'il est nécessaire de franchir par un ouvrage d'art conséquent.



■ Fermeture simple du carrefour au diable et realignements ponctuels route du carrefour au diable

● Situation après sécurisation

La fermeture du carrefour plan de la Route du carrefour au diable n'entraîne pas d'enclavement de ce secteur à l'ouest de la RN13. Cependant, la fermeture engendre un détour de cinq minutes pour rejoindre la RN13 pour les riverains concernés et une légère augmentation du trafic sur cet axe du réseau secondaire.

Il est donc envisagé la possibilité d'améliorer les conditions de circulation sur cette route du Diable.

● Option proposée : aménagement ponctuel de la route du carrefour au Diable

Cette variante consiste en une amélioration ponctuelle de la Route du carrefour au diable par la mise en place d'aménagements simples visant à faciliter les conditions de circulation de cet axe secondaire.

Il s'agit principalement de la création d'aires de croisement destinées à faciliter le croisement des véhicules et notamment des engins agricoles.



Tableau multicritères

Critères	Voie neuve Valognes	Requalification Route du carrefour au diable
Sécurité des usagers et des riverains		
Enjeux environnementaux et humains		ns
Desserte des secteurs		ns
Incidence agricole		
Coût global	3,5 /4.5 M €	0.350 M €

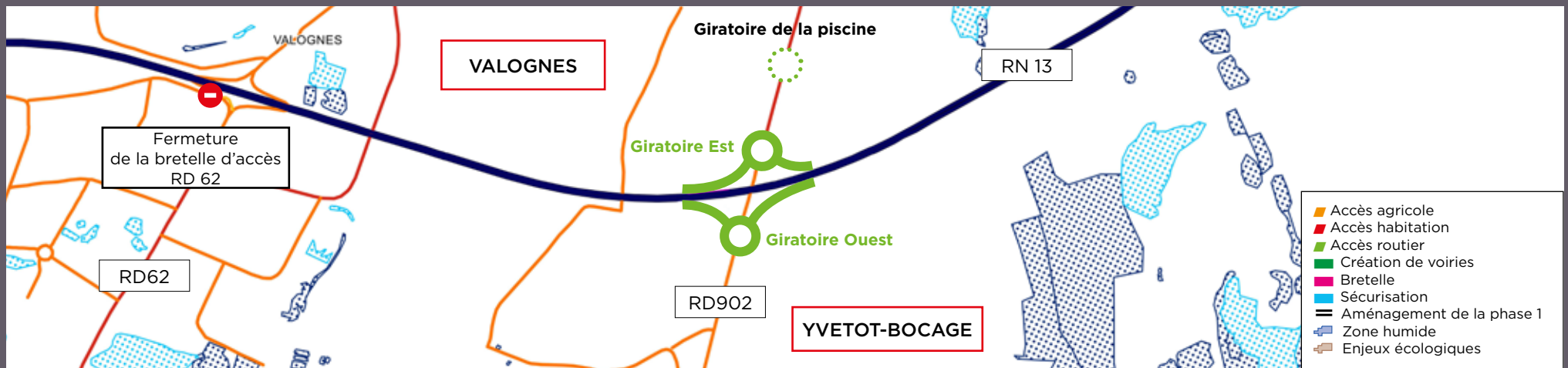
SECTEUR VALOGNES

Le secteur de Valognes est essentiellement concerné par la problématique de la desserte du territoire. En effet ce secteur ne comporte pas d'accès direct riverain ou de carrefour plan nécessitant la création d'un itinéraire alternatif.

Le secteur présente cependant quelques bretelles présentant un enjeu de sécurité, la bretelle de sortie de la RN13 depuis Cherbourg vers la RD62 et les bretelles de l'échangeur RN13/RD902.

Le projet a pour objectif l'amélioration des conditions de desserte du secteur.

Secteur Valognes : synoptique des propositions d'aménagements de sécurité et de desserte du territoire



Axe 1

SÉCURISATION

Secteur de Valognes

Bretelle d'accès RD 62



■ Bretelle d'accès RD 62

Cette bretelle est actuellement utilisée pour desservir la zone d'activité d'Armanville.

Elle présente cependant un enjeu fort de sécurité en raison d'un linéaire de freinage trop court et d'une intersection non sécurisée avec une voie communale.

La fermeture de cette bretelle est donc prévue dans le cadre de la phase 2 de l'opération.



La communauté d'agglomération du Cotentin porte le projet d'extension de la zone d'activité d'Armanville.

Elle intègre les voiries permettant la desserte de la zone d'activité à partir de la bretelle de sortie de la RN13 située plus au nord.

La fermeture de la bretelle d'accès par la RD62 ne sera effective qu'une fois ces aménagements réalisés.

■ Réaménagement des bretelles au niveau de la RD902

Les deux bretelles existantes desservant la RD 902 depuis et vers Caen présentent une configuration accidentogène au niveau de leur intersection avec la route départementale, en raison du trafic important circulant sur cet axe, du manque de visibilité et de la présence de « Tourne à gauche ».

En raison de la fonctionnalité de ces deux bretelles et des aménagements portés par d'autres acteurs locaux dans le secteur, il n'est pas envisageable de fermer ces deux bretelles.

Il est proposé leur réaménagement afin de sécuriser le raccordement à la route départementale.



Tableau multicritères

Critères RD 902	Requalification
Sécurité des usagers et des riverains	
Enjeux environnementaux et humains	ns
Desserte des secteurs	ns
Incidence agricole	ns
Coût global	200 K€

Plusieurs solutions sont donc envisagées pour répondre à l'objectif de desserte et d'accessibilité du secteur et de permettre d'éviter la traversée du centre-ville de Valognes. Ces options apportent un gain de temps de 5 minutes depuis et vers Cherbourg.

● Option 1 : Échangeur sans giratoire

Cette option consiste en la création simple de deux bretelles supplémentaires depuis et vers Cherbourg-en-Cotentin sans aménagement de giratoire.

Elle ne résout pas totalement les problèmes de sécurisation de la jonction avec la route départementale en raison des tourne-à-gauche éventuels.

Celle-ci nécessite l'acquisition d'une habitation et de parcelles agricoles.

● Option 2 : Giratoire ouest

Cette option consiste en la création simple de deux bretelles supplémentaires depuis et vers Cherbourg-en-Cotentin avec l'aménagement d'un giratoire à l'ouest de la RN13.

A l'ouest de la RN13, la sécurité et la desserte sont donc assurées par ce giratoire.

A l'est de la RN13, il est envisagé d'utiliser le giratoire aménagé dans le cadre du projet de piscine communautaire, afin de garantir des échanges fluides.

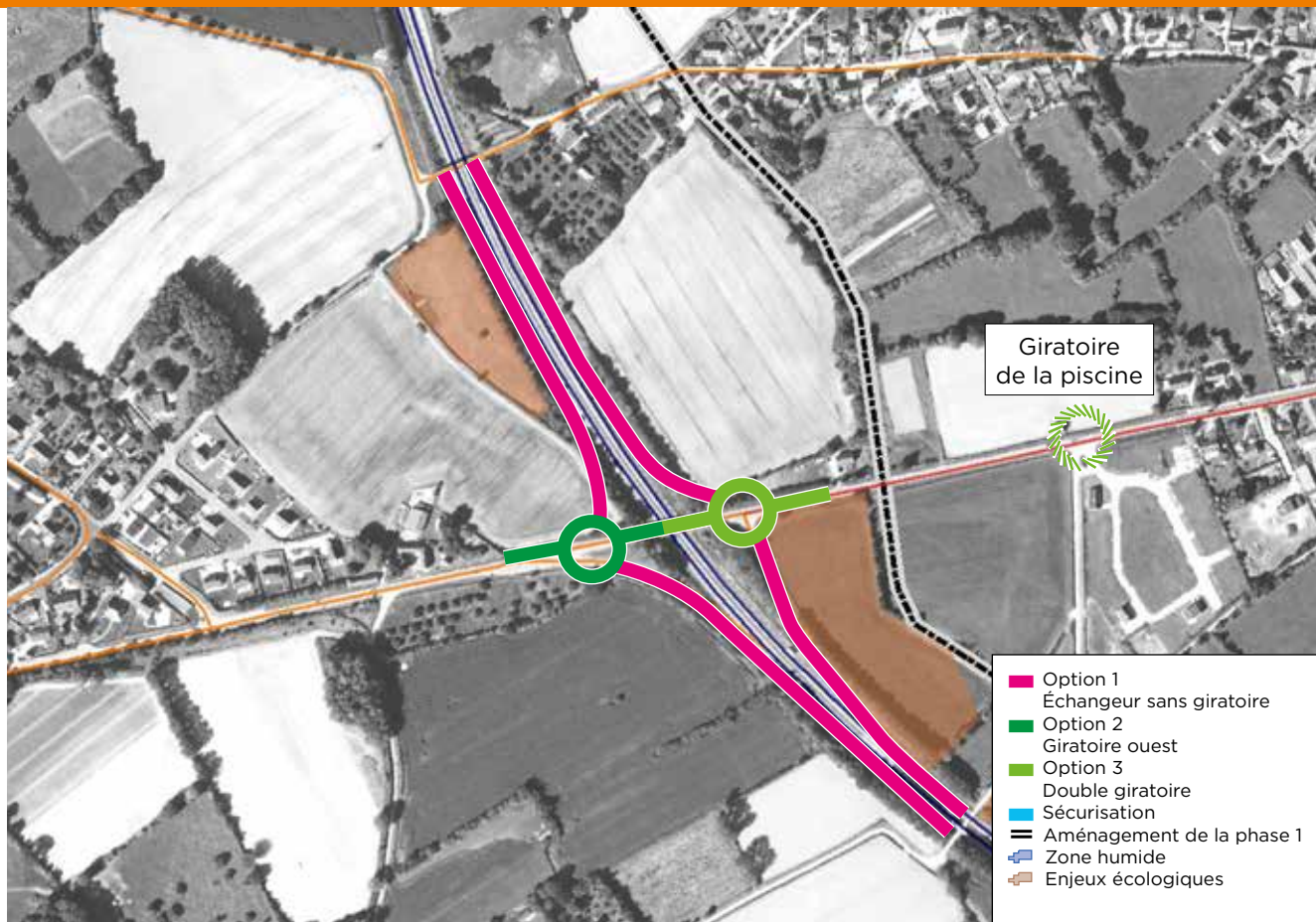
Elle nécessite l'acquisition d'une habitation et de parcelles agricoles.

● Option 3 : Double giratoire

Cette option consiste en la création simple de deux bretelles supplémentaires depuis et vers Cherbourg-en-Cotentin avec l'aménagement de deux giratoires. La sécurité et la desserte du secteur sont également assurées par ces deux giratoires.

La création d'un nouveau giratoire à l'est de la RN13, n'apporte pas un gain de temps significatif par rapport à l'option n°2.

Elle nécessite l'acquisition d'une habitation et de parcelles agricoles.



Analyse multicritères

Critères	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Sécurité des usagers et des riverains	Orange	Orange	Vert
Enjeux environnementaux et humains	Orange	Orange	Orange
Desserte des secteurs	Vert	Vert	Vert
Incidence agricole	Orange	Orange	Orange
Coût global	1.4 M€	2.2 M€	3.3 M€

Les prochaines étapes du projet

À l'issue de la concertation et une fois les différents points de vue exprimés et consignés, un bilan de la concertation sera établi et rendu public sur le site internet du projet et de la DREAL Normandie. Ce bilan acte le choix des variantes préférentielles du maître d'ouvrage qui seront approfondies dans la suite des études.

LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN

Compte-tenu des enjeux naturels et humains du projet, un inventaire précis de tous les domaines impactés sera réalisé lors des études menées sur les variantes retenues à l'issue de la concertation.

Un ensemble de mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur le milieu naturel, l'hydraulique, le patrimoine historique et le cadre de vie sera alors précisé dans le cadre du dossier d'étude d'impact, pièce constitutive du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet sera réalisé conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur.

Les suites du projet

- Décembre 2019-janvier 2020 : Concertation publique réglementaire
- 1^{er} trimestre 2020 : Bilan de la concertation et choix des variantes préférentielles
- Avril 2020 - Avril 2021 : Etudes préalables à l'enquête publique
- 2^e semestre 2021 : Enquête publique
- Début 2022 : Déclaration d'Utilité Publique et autres procédures réglementaires
- 2022 : Études de projets
- 2023 : Démarrage des travaux



PRÉFET
DE LA RÉGION
NORMANDIE



DREAL NORMANDIE

Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Normandie

1, rue Recteur Daure - CS 60040 - 14006 Caen Cedex 1

rn13-securisation-valognes-cherbourg@developpement-durable.gouv.fr

www.rn13-securisation-valognes-cherbourg.fr

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr