



# BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

du 17 décembre 2019 au 19 janvier 2020



## SÉCURISATION DE LA RN 13

### ENTRE VALOGNES ET CHERBOURG-EN-COTENTIN

CONTACT > [RN13-SECURISATION-VALOGNES-CHERBOURG@DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR](mailto:RN13-SECURISATION-VALOGNES-CHERBOURG@DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR)

# Sommaire

<b>1. PRÉAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>2. LE PROJET ET SON CONTEXTE</b>	<b>3</b>
2.1 Contexte du projet	3
2.2 Caractéristiques du projet présenté à la concertation	4
<b>3. MODALITES DE LA CONCERTATION PUBLIQUE</b>	<b>4</b>
3.1 Objectif de la concertation	4
3.2 Cadre réglementaire	4
3.3 Dispositifs d'information du public	4
3.4 Dispositifs de participation du public	6
<b>4. ANALYSE QUANTITATIVE DE LA PARTICIPATION</b>	<b>7</b>
4.1 Répartition de la participation	7
4.2 Les avis exprimés par secteur	7
4.3 Répartition des avis par axes d'étude du projet	8
<b>5. ANALYSE QUALITATIVE DE LA PARTICIPATION</b>	<b>9</b>
5.1 Thèmes généraux et réponses MOA	9
5.2 Secteur par secteur et réponses MOA	12

<b>6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION</b>	<b>17</b>
6.1 Une concertation riche et de qualité confirmant l'opportunité du projet	17
6.2 Bilan secteur par secteur	17
6.3 Autres éléments d'étude	17
<b>7. CHOIX DE LA MAITRISE D'OUVRAGE</b>	<b>18</b>
7.1 Secteur Tollevast et Brix « Hameau de Haut »	18
7.2 Secteur Brix « Saint-Thomas »	18
7.3 Secteur Saint-Joseph	18
7.4 Secteur Valognes	19
<b>8. POURSUITE DES ÉTUDES</b>	<b>19</b>
<b>9. ANNEXE</b>	<b>19</b>

## Localisation de la RN13



## 1. PRÉAMBULE

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et de 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 entre Valognes et Cherbourg en Cotentin. Ce projet a été soumis à une concertation publique qui s'est déroulée du 17 décembre 2019 au 19 janvier 2020.

Cette concertation réglementaire a pour objet de permettre l'expression des riverains, associations et maires concernés, et pour le maître d'ouvrage, de recueillir les différents avis.

Ce bilan a pour objectif de rappeler les modalités d'information et d'échange mises en œuvre, d'une part, et, d'autre part, de retracer et synthétiser les échanges et avis exprimés, que ce soit lors des rencontres avec le public ou sur le site internet. À partir des enseignements de la concertation tirés par le maître d'ouvrage, il présente également les suites que compte donner celui-ci au projet.

## 2. LE PROJET ET SON CONTEXTE

### 2.1 CONTEXTE DU PROJET

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

Après une enquête publique tenue en 2005 et une enquête complémentaire spécifique au secteur de Brix en 2006, 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.

Compte-tenu de l'ampleur des évolutions réglementaires et du périmètre inadapté du projet 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 :

- **La phase 1 :** 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. Ils sont en cours de réalisation, pour une enveloppe prévisionnelle plafond de 11,7 millions d'euros et n'étaient pas concernés par la concertation objet du présent bilan. Ils comprennent :
  - Les travaux prévus au PDMI 2009-2014 pour lesquels l'ordonnance d'expropriation a été prononcée le 20 avril 2016 : deux sections d'itinéraires alternatifs, 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 ;
- Itinéraire alternatif des Tourterelles Ouest à Tollevast ;
- Itinéraire alternatif du contournement de la Carrière de Brix.

● **Phase 2 :** L'ensemble des travaux substantiels a été regroupé au sein d'une phase 2 qui devra faire l'objet d'une nouvelle déclaration d'utilité publique.

Les études d'opportunité de la phase 2 sont en cours depuis 2018. Elles ont fait l'objet d'une première phase de concertation volontaire, non imposée réglementairement avec les habitants directement concernés, en avril 2019 pour conforter l'orientation des études. Les dates étaient les suivantes :

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

Ces ateliers citoyens, qui ont réuni 45 personnes, et mobilisés les associations de riverains et les élus des communes concernées, 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.



## ■ 2.2 CARACTERISTIQUES DU PROJET PRESENTE A LA CONCERTATION

### ● 2.2.1 Objectifs de l'opération

Cette opération s'inscrit dans la continuité de la commande ministérielle du 9 novembre 2016. Elle est réalisée en accord avec les collectivités territoriales, les associations, et les riverains.

**Le premier objectif de l'opération est la sécurisation de la RN13.** Il sera réalisé par la mise en place d'actions prioritaires comme :

- La suppression des accès directs à la RN 13 (bâti riverain, accès agricoles, carrefours plans) ;
- L'interdiction de la circulation des engins agricoles et véhicules lents sur la RN 13 associée à la création d'itinéraires alternatifs pour permettre la desserte du territoire.

Ces aménagements permettront une amélioration du cadre de vie des riverains et des usagers de la RN13. Pour répondre à cet objectif de sécurité, les options envisageables et les propositions d'aménagements sont présentées dans le cadre de cette concertation.

**Le second objectif est d'améliorer la desserte du territoire pour les riverains et les usagers de la RN13** (desserte de Tollevast, desserte de Valognes, etc.) et de répondre aux problématiques secondaires liées à la sécurisation de la RN13. Dans ce cadre, la réalisation de bretelles d'entrée et de sortie afin de faciliter l'accès à la RN13 pour rejoindre Valognes ou Cherbourg est envisagée.

### ● 2.2.2 Deux axes d'analyse qui déterminent les priorités

Les aménagements envisageables sont étudiés selon deux axes :

- **AXE 1 : La sécurisation de la RN13 et de ses usagers** : cet objectif prioritaire consiste à :
  - 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 réalisés, la sécurisation de la RN13 est considérée comme étant assurée.

- **AXE 2 : L'amélioration de la desserte des zones d'habitat et/ou d'activités** : Ces aménagements cherchent à améliorer la desserte des territoires concernés depuis et vers la RN13. Ils peuvent être constitués de diffuseurs et/ou bretelles, il peut également s'agir de créations de voies neuves 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.

### ● 2.2.3 Les porteurs du projet et le financement

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.

La convention État Département relative au financement de l'opération a été signée le 10 novembre 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 Bilan de concertation.

### ● 2.2.4 Les partenaires et instances de gouvernance

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 : Comité de Pilotage présidé par le Préfet de la Région Normandie, comité de suivi présidé par le Préfet de la Manche et un comité technique.

Les instances réunissent les partenaires du projet, les élus, les collectivités locales concernées et les services de l'État. On peut noter que le Comité de défense des riverains de la RN13 est associé aux réunions de Comité de suivi et de Comité technique.

## 3. MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

**La concertation pour l'aménagement de la RN13 s'est déroulée du 17 décembre 2019 au 19 janvier 2020.**

### ■ 3.1 OBJECTIF DE LA CONCERTATION

Les objectifs de cette concertation préalable sont :

- Assurer l'information et la participation du public.
- Donner au public toutes les données nécessaires à l'entendement des obligations techniques, géographiques, financières et de sécurité qui ont conduit à la définition des variantes envisagées.
- Recueillir les observations et les propositions du public et son expertise d'usage.
- Eclairer le choix des variantes pour les secteurs.

### ■ 3.2 CADRE REGLEMENTAIRE

La concertation publique 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.

### ■ 3.3 DISPOSITIFS D'INFORMATION DU PUBLIC

La concertation a fait l'objet d'un large dispositif d'information qui s'est déployé selon les modalités suivantes :

- **Arrêté préfectoral fixant les modalités d'organisation de la concertation**
- **Presse locale**
  - L'avis officiel d'ouverture de la concertation a été publié dans la presse de la Manche et Ouest France le 03 décembre 2019.
  - Un communiqué de presse a été transmis à l'ensemble des médias le 10 décembre 2019.

Onze articles de presse, interviews et reportages ont été publiés sur le sujet durant la concertation entraînant de nombreuses réactions sur les réseaux sociaux et les sites des éditeurs de presse.

Les correspondants, journalistes des médias locaux étaient présents à chaque réunion de concertation.



Extrait d'un article de presse publié le 5 décembre dans La Presse de la Manche, le 15 décembre sur le site d'Ouest France et d'un post sur la page Facebook de la Presse de la Manche, le 7 décembre

● **Le site internet dédié au projet**

Mis en ligne le 13 septembre 2019, le site internet [www.rn13-securisation-valognes-cherbourg.fr](http://www.rn13-securisation-valognes-cherbourg.fr) a été conçu pour être :

- le portail unique d'information sur le projet et sur la démarche de concertation,
- un outil de mobilisation des publics pour les différentes rencontres,

- un outil de participation et contribution du public,
  - un outil de traçabilité des échanges tout au long de la concertation.
- Ainsi, le site internet a permis aux visiteurs de s'informer sur :
- le projet, ses objectifs, ses caractéristiques, son calendrier et sur le porteur de projet ;
  - les modalités de concertation (date, lieux, horaires, formulaire d'inscription...).

- L'espace de dialogue a permis à tous de déposer un avis ou de poser une question sur le projet.

Le site internet du projet et l'adresse mail dédiée au projet seront maintenus tout au long du projet afin de garantir un dispositif continu d'information et d'échanges avec le public.

● **Communication sur le projet dans les mairies concernées**

Pour informer les habitants, la maîtrise d'ouvrage a mis à la disposition des mairies de Brix, Tollevast, Saint Joseph et Valognes les documents d'information et participatifs suivants :

- Le dossier de concertation (également présent sur le site internet),
- Un livret synthétique du projet,
- Une exposition d'information sur le projet et la concertation sur chaque secteur
- Des flyers
- Un registre pour recevoir les avis des habitants

● **Exposition**

Une exposition composée de 2 panneaux d'information sur le projet a été mise en place dans chaque mairie concernée. Les 6 panneaux constituant une présentation de l'ensemble du projet ont été installés à l'occasion de chaque réunion publique.

Panneaux d'exposition présents en mairies et lors des rencontres avec le public



● **Le dossier de concertation**

Le dossier de concertation présente de manière synthétique les motivations et les différents enjeux socio-économiques et environnementaux du projet.

Il en décrit les caractéristiques techniques, secteur par secteur selon les axes 1 Sécurité et 2 Amélioration de la desserte des zones d'habitat et/ou d'activités. Enfin, il détaille les objectifs et les modalités de la concertation.

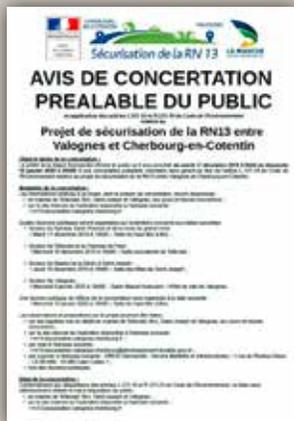
Édité à 400 exemplaires, Ce document a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de la concertation dans les mairies concernées de la zone d'étude et diffusé lors des réunions de concertation. Il est également accessible en ligne et téléchargeable depuis le site internet du projet.



Cherbourg-en-Cotentin > Valognes ● **Sécurisation de la RN 13**



Extrait du dossier de concertation et du livret synthétique du projet



Affiche réglementaire de la concertation



## ● Affichage

Les affiches dites « réglementaires », au format A2 recto, informant de la concertation organisée par la DREAL Normandie du 17 décembre 2019 au 19 janvier 2020 ont été apposées sur les panneaux d'information municipaux avisant le public du déroulement de l'ensemble des étapes de la concertation préalable à venir.

Les affiches annonçant les dates et les lieux des réunions publiques et des ateliers de concertation, ainsi que les modalités d'information et d'expression offertes au public, ont été diffusées sur les différents lieux d'exposition (mairies de Brix, Tollevast, Saint Joseph et Valognes)

## ● Distribution de flyers d'information

Un flyer au format A5 recto informant des dates et lieux des réunions publiques et des modalités de la concertation a été diffusé. Au total, environ 4000 flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres de la zone d'étude.



Photos de la réunion de concertation du 18/12/2019 à la salle polyvalente de Tollevast à gauche et de celle du 15/01/2020 à la salle du haut Mur à Brix ci-dessous



## ■ 3.4 DISPOSITIFS DE PARTICIPATION DU PUBLIC

### ● 3.4.1 Réunions publiques

Pour présenter le projet et permettre au public de s'exprimer, la DREAL Normandie a souhaité organiser des réunions publiques au plus près des territoires concernés. Ainsi cinq réunions publiques ont permis de présenter le projet aux habitants.

Ces réunions publiques ont permis de présenter l'historique du projet, de préciser les travaux de la phase 1, de faire une présentation générale des options de la phase 2, de focaliser sur les projets de chaque territoire concerné et de favoriser des temps d'échanges constructifs.

Ces réunions se sont déroulées :

- Le mardi 17 décembre à 18h, salle du haut Mur à Brix, qui a traité plus particulièrement du secteur « Hameau de Saint-Thomas » à Brix,
- Le mercredi 18 décembre à 18h, salle polyvalente à Tollevast, qui a traité plus particulièrement du secteur « Hameau de Haut » Tollevast/Brix,
- Le jeudi 19 décembre à 18h, salle des fêtes à Saint-Joseph, qui a traité plus particulièrement du secteur Saint-Joseph,
- Le mercredi 8 janvier 2020 à 18h, à la mairie de Valognes, qui a traité plus particulièrement du secteur Valognes,
- Le mercredi 15 janvier 2020 à 18h, salle du haut Mur à Brix, s'est tenue la réunion de clôture de la concertation.

Chacune des réunions publiques a duré environ 2 heures et s'est déroulée de la manière suivante :

- Ouverture de la séance (2 minutes)
- Mot d'accueil par le maire (4 minutes)
- Présentation de l'historique et des grands objectifs du projet par la DREAL Normandie (10 minutes)
- Présentation technique du projet par la DREAL Normandie (20 minutes)
- Temps d'échanges et de questions / réponses avec le public (80 minutes)
- Conclusion : (4 minutes)

Chaque réunion a fait l'objet d'un débriefing et d'un compte-rendu détaillé présentant l'ensemble des échanges.

Les participants ont pu également s'exprimer par écrit sur le projet à l'aide d'un bulletin d'expression préparé à cet effet et distribué au début de chaque réunion publique.

Egalement édité à 500 exemplaires, un document synthèse de l'ensemble des options présentées a été distribué à chaque participant aux réunions publiques.

### ● 3.4.2 Adresse mail dédiée

Une adresse mail dédiée au projet a été créée dès le début de la concertation : **rn13-securisation-valognes-cherbourg@developpement-durable.gouv.fr**

Elle permet au public de contacter l'équipe-projet à tout moment pour poser des questions ou donner son avis sur le projet.

### ● 3.4.3 Registres d'expression

Quatre registres permettant au public de s'exprimer ont été mis à disposition en mairies de Brix, de Tollevast, de Saint Joseph et de Valognes.

Il est à noter qu'une grande majorité des avis ont été donnés lors des rencontres par rapport aux autres modes d'expressions.

En effet, les réunions de concertation ont réuni plus de 230 personnes. Plus interactives et plus propices aux échanges, elles ont permis aux participants d'avoir des réponses immédiates de la part de l'équipe projet et de pouvoir réagir instantanément aux sujets.

De plus, ces rencontres ont favorisé les réflexions entre les participants et d'enrichir les échanges.

La participation aux réunions de concertation est la suivante :

Lieu de la concertation	Date	Nombre de participants aux réunions
Salle du haut Mur à Brix	17/12/2019	49 participants
Salle polyvalente à Tollevast	18/12/2019	65 participants
Salle des fêtes à Saint Joseph	19/12/2019	34 participants
Mairie de Valognes	08/01/2020	27 participants
Salle du haut Mur à Brix (réunion de clôture)	15/01/2020	57 participants

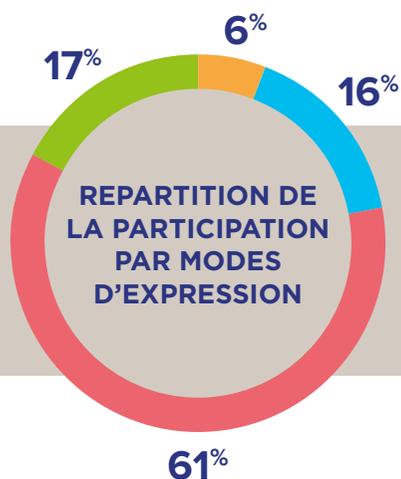
## 4. ANALYSE QUANTITATIVE DE LA PARTICIPATION

Pour information, seuls les avis exprimés lors de la concertation officielle qui s'est déroulée du 17 décembre 2019 au 19 janvier 2020 sont étudiés dans le cadre du présent bilan. Toutefois, la DREAL, en tant que maître d'ouvrage, continue de recueillir des avis et de réaliser des entretiens individuels pour des cas spécifiques.

### ■ 4.1 REPARTITION DE LA PARTICIPATION

Les modes d'expression utilisés lors de la concertation ont été les suivants :

- Bulletin de concertation disponible lors des rencontres et en mairie ;
- Mail ;
- Expression écrite sur le site internet ;
- Interventions lors de la réunion de concertation.



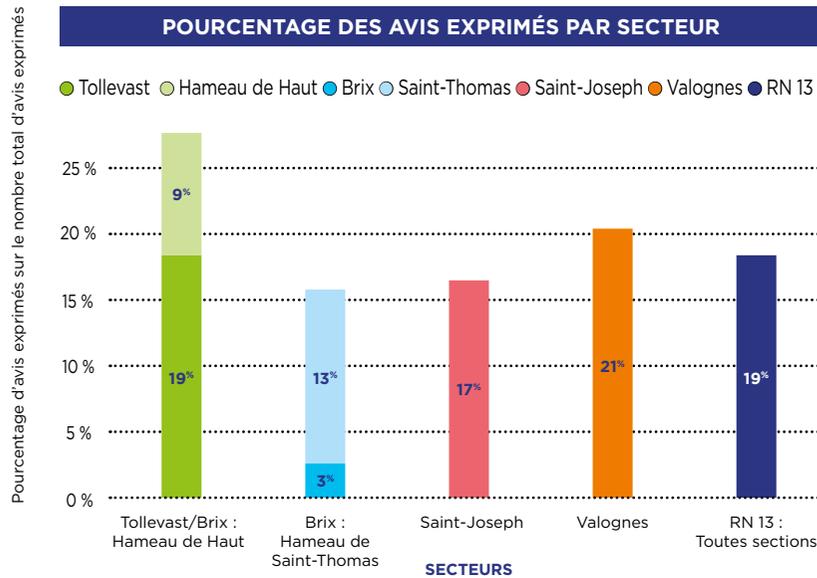
- Bulletin de concertation
- Mail
- Réunion de concertation
- Site internet

### ■ 4.2 LES AVIS EXPRIMES PAR SECTEUR

Un total de 159 avis a été exprimé. Ils ont porté sur plusieurs secteurs :

- sur le secteur de Tollevast-Brix « Hameau de Haut », les avis étaient répartis en deux catégories, ceux sur la desserte de Tollevast et ceux sur le ripage du Hameau de Haut ;
- sur le secteur de Brix « Hameau de Saint-Thomas », les avis étaient répartis en deux catégories, ceux sur le ripage du Hameau de Saint-Thomas et ceux sur la desserte de Brix à l'ouest ;
- sur le secteur de Saint-Joseph ;
- sur le secteur de Valognes ;
- sur l'ensemble de la RN13, ces avis pouvant porter sur le financement du projet ou encore sur l'état actuel de la RN13.

# SÉCURISATION DE LA RN 13



Le nombre d'avis exprimés est relativement équitable entre les quatre secteurs avec un pourcentage de participation un peu plus élevé pour le secteur de Tollevast-Brix « Hameau de Haut » qui s'explique par la présence de deux sujets importants localement, le ripage du hameau de haut et la desserte de Tollevast.

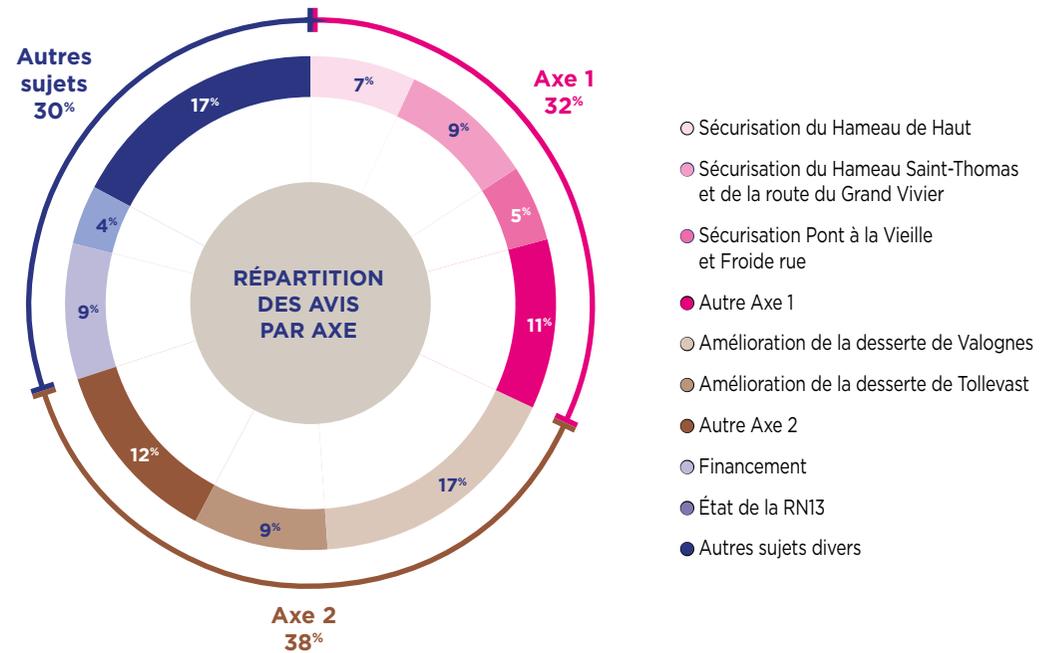
## 4.3 REPARTITION DES AVIS PAR AXES D'ETUDE DU PROJET

Les aménagements envisageables étant étudiés dans le but de répondre aux deux objectifs, l'axe 1 : « La sécurisation de la RN13 et de ses usagers » et l'axe 2 : « L'amélioration de la desserte des zones d'habitat et/ou d'activités », le graphique suivant représente le pourcentage d'avis exprimés par axe d'étude. La catégorie « autre » représente des avis exprimés sur l'ensemble de la RN13, que ce soit sur le financement du projet ou encore sur l'état actuel de la RN13.

Au sein des 32 % d'avis exprimés sur l'axe 1, environ un quart de ces avis concernaient le ripage du Hameau de Saint-Thomas et un autre quart se concentrait sur le ripage du Hameau de Haut. En troisième, les avis se portaient sur la sécurisation de Pont à la Vieille et Froide Rue.

Au sein des 38 % d'avis exprimés sur l'axe 2, un peu moins de la moitié des avis concernait l'échangeur de Valognes. Ensuite, un quart des avis portait sur la desserte de Tollevast. Il est donc à noter de fortes attentes en termes de desserte du territoire, la sécurisation est bien ancrée dans les demandes des riverains et ces derniers s'inquiètent particulièrement de leurs futures dessertes.

Au sein des 30 % d'avis exprimés sur les autres sujets, plus d'un quart des avis dénonçait un manque de financement pour la réalisation du projet. Ensuite, de nombreux avis portaient sur l'état actuel de la RN13 (état de la peinture, des bas-côtés, la non-visibilité des fossés...)



## 5. ANALYSE QUALITATIVE DE LA PARTICIPATION

Pour mémoire, seuls les avis exprimés lors de la concertation qui s'est déroulée du 17 décembre 2019 au 19 janvier 2020 sont étudiés. La DREAL, en tant que maître d'ouvrage, continue néanmoins de recueillir des avis et de réaliser des entretiens individuels pour des cas spécifiques.

### ■ 5.1 THEMES GENERAUX ET REPONSES MOA

#### ● 5.1.1 DUP de 2006

Plusieurs personnes ont exprimé à nouveau des regrets, voire de la colère, vis-à-vis de l'abandon de la DUP de 2006 :

- Certains aménagements qui étaient présents dans la DUP ont été abandonnés (déviation de la RN13 à l'est du Hameau de Haut à Brix et à l'est du Bassin de la Gloire à Saint-Joseph ...) alors que certains riverains considéraient ces aménagements comme acquis du fait de la DUP ;
- Pour certains riverains, ces aménagements auraient pu régler des questions de sécurité et de nuisances sonores du fait de la modification du tracé de la RN13.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage précise que la DUP de 2006 s'appuyait sur des études routières datant de la fin des années 1990, en décalage sur le plan environnemental avec les exigences de la décennie postérieure. Par ailleurs le périmètre très étendu de cette opération rendait son financement critique et sa réalisation effective hasardeuse. Cette DUP de 2006 a néanmoins conduit à la prise en charge prioritaire de la section Valognes-Cherbourg et en sa sécurisation inscrite et financée au CPER 2015-2020.

Par ailleurs, il convient de signaler que la phase 1 de l'opération actuelle s'est appuyée sur la DUP de 2006 pour permettre certaines acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de futurs travaux.

#### ● 5.1.2 Phase 1 de l'opération et calendrier

Des questions ont été posées sur la phase 1 de l'opération, son contenu et son calendrier de réalisation, et le lien avec les expropriations en cours.

Une reprise des bretelles existantes des Jouannes et du virage des chèvres, jugées trop courtes et dangereuses a également été réclamée.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage explique que concernant la phase 1 de l'opération, certains travaux dits d'urgence ont déjà eu lieu ou sont en cours de réalisation en vue d'un achèvement en 2020.

Pour les aménagements plus importants (Tourterelles est/ouest et contournement de la carrière de Brix), un marché de maîtrise d'œuvre dédiée à leur réalisation a été signé en mars 2020 et les prestations ont pu commencer par une première phase d'appropriation du dossier. Il va permettre de mener de front l'ensemble des projets dans l'objectif d'un démarrage de travaux début 2021 et d'une fin des travaux de la phase 1 pour 2022.

Courant 2020, les indemnités liées à l'ordonnance d'expropriation du 10 avril 2016 seront versées aux ayants droits et permettront à l'Etat de prendre possession des terrains.

La reprise des bretelles des Jouannes et du virage des chèvres fait partie du programme de la phase 1 de l'opération et sera donc réalisée d'ici 2022.

#### ● 5.1.3 Financement du projet

La question du financement du projet est revenue avec insistance lors de la concertation. Plusieurs personnes ont relevé que l'axe 1 qu'ils estiment à 24 M€ n'était pas financé dans sa totalité avec l'enveloppe annoncée. Avec une projection de l'axe 2, ils arrivent à un total de 34 M€. Les habitants ont exprimé leur inquiétude vis-à-vis du financement de l'opération et leur souhait de voir le budget global de l'opération augmenter afin de permettre la réalisation d'aménagements d'accessibilité plus nombreux.

Plusieurs participants, principalement les maires et l'association de défense des riverains de la RN13, ont exprimé la nécessité d'aller chercher des financements complémentaires (communauté d'agglomération du Cotentin, conseil départemental de la Manche, Région Normandie), certains d'entre eux assurant prendre des contacts en ce sens. Afin de limiter le budget, il a été proposé à plusieurs reprises par les participants de la concertation de déroger aux normes (largeur des voies alternatives, longueur de bretelle, angle de virage, bande d'arrêt d'urgence).

L'inscription de l'échangeur de Valognes dans le projet a été critiquée car elle obère une partie du financement. Le comité de défense des riverains précisait que cet aménagement relevait de l'axe 2, non obligatoire. D'autant plus que plusieurs d'entre eux craignent qu'il n'y ait sans doute plus d'aménagements d'ampleur sur la RN13 avant plusieurs dizaines d'années, et qu'il est donc nécessaire d'envisager dès aujourd'hui des aménagements adaptés pour tous.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage a conscience de la question du financement. Concernant le financement du conseil départemental, il n'est pas conditionné à la réalisation de l'échangeur. La priorité est bien l'axe 1 et l'enveloppe financière prévue permet une sécurisation complète de la RN13. Concernant l'axe 2, il faut tenir compte à la fois du budget et des études plus précises qui seront menées. Cependant, le souhait de ne pas « faire du bricolage » est bien noté, et partagé par la DREAL. La maîtrise d'ouvrage a échangé avec plusieurs partenaires au sujet de cette opération routière, en faveur d'une meilleure desserte (axe 2). En l'état la sécurisation est garantie par les financements inscrits au contrat de plan Etat-Région. Sur les possibilités de dérogation, les créations et reprises de bretelles ainsi que les bandes d'arrêt d'urgence, le cas échéant, seront réalisées dans le respect des normes en vigueur. Ces normes ont pour objectif d'assurer la sécurité des usagers et des personnels d'intervention (Agents DIRNO, pompiers, dépanneurs...).

Pour les aménagements sur le réseau secondaire et de manière générale, des échanges avec les futurs exploitants/gestionnaires (DIRNO, Conseil Départemental, Communes) seront tenus pour déterminer le besoin au vu de la situation actuelle, en vue d'une optimisation des coûts du projet.

#### ● 5.1.4 Délais de réalisation et phasage des travaux

Les délais ont également fait l'objet de questions. Certains riverains trouvent le délai de réalisation trop long. Des doutes sur la réalisation finale du projet sont réapparus, en lien avec le passé et l'abandon de la DUP de 2006. Des questions ont également été posées sur le phasage des travaux, en lien avec la fermeture des accès, si tout était réalisé en même temps ou si ce serait secteur par secteur avec des inquiétudes sur le financement restant pour les derniers aménagements à réaliser.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage informe que concernant le calendrier des travaux, c'est une opération qui a un historique important puisqu'il y a des problèmes de circulation depuis les années 70. C'est un calendrier qui se veut volontariste, pour aller au plus vite, sans marge de sécurité. Elle rappelle également que le financement annoncé pour cette phase est acquis.

La maîtrise d'ouvrage précise qu'en termes de phasage des travaux, tout ne pourra pas se faire en même temps afin de garder une circulation acceptable sur la RN13. Le phasage ne peut pas être déterminé à ce stade mais il sera précisé lors des études ultérieures. Les aménagements liés à la sécurité seront dans la mesure du possible (conditions d'exploitation sous chantier, maîtrise foncière ...) réalisés en priorité.

Les fermetures des accès se feront au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le maintien des dessertes sera assuré. Le budget sera dimensionné et tiendra compte de l'ensemble des travaux à venir même si la mise en œuvre sera échelonnée. Les travaux seront financés même s'ils ne sont pas réalisés en même temps.

## ● 5.1.5 Etat actuel de la RN13

L'état actuel de la RN13 et de son entretien ont fait l'objet de nombreuses remarques (entretien des accotements, mauvaise visibilité de la signalisation horizontale notamment par temps de pluie). Certains riverains considèrent les conditions actuelles comme accidentogènes.

### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*La maîtrise d'ouvrage précise qu'elle a fait remonter le besoin auprès de l'exploitant, la DIR Nord-Ouest et que ce dernier allait procéder à la réalisation prochaine d'un diagnostic de l'état de la signalisation horizontale de cette section.*

*La maîtrise d'ouvrage précise que la DIR Nord-Ouest réalise régulièrement des travaux de renouvellement de chaussée et de signalisation horizontale (environ 12km de renouvellement de chaussée sur la RN13 dans la Manche en 2020).*

*Le projet de sécurisation de la RN13 est mené en collaboration avec les services de la DIR Nord-Ouest.*

## ● 5.1.6 Gestionnaires des voiries secondaires

La gestion future des aménagements sur le réseau secondaire a fait l'objet de plusieurs interrogations.

### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*La maîtrise d'ouvrage informe que la RN13 sera sous la gestion de la DIRNO. Le réseau secondaire sera sous la gestion du CD50 ou des communes. Des discussions sont à mener avec ces différents partis pour la définition des caractéristiques du projet. Enfin la signature d'une convention de transfert de gestion sera réalisée au cours de l'opération.*

## ● 5.1.7 Circulation des véhicules lents et des convois exceptionnels

La présence des véhicules lents sur la RN13 a été remontée par les participants comme étant l'une des raisons principales de l'accidentalité de la RN13.

Des questions sur la circulation des convois exceptionnels ont également été posées.

### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*La maîtrise d'ouvrage confirme qu'à l'issue de l'opération, la circulation des véhicules lents sera interdite sur la RN13 entre Valognes et Cherbourg. Des itinéraires alternatifs sont aménagés dans le cadre de l'opération pour garantir la desserte de tous les secteurs. Cependant, l'absence de détours ne peut pas être toujours garantie. Les trajets pourront être moins directs que via la RN13.*

*Les convois exceptionnels circuleront toujours sur la RN13, mais ces derniers sont accompagnés d'une escorte adaptée permettant leur signalement au contraire des autres véhicules lents. Les aménagements du réseau secondaire ne seront pas adaptés pour leur circulation, sauf cas particuliers.*

## ● 5.1.8 Sécurisation des voies secondaires pour les itinéraires alternatifs

La sécurité des axes secondaires est un sujet de préoccupation. De nombreux participants ont compris que le projet RN13 reporterait de la circulation sur ces voies, qui leur paraissent sous-dimensionnées. En effet, à Tollevast, des riverains soulignent le fait que si la fréquentation augmente entre La Rocambole (Tollevast) et Brix, il faudra penser aux transports agricoles qui sont accidentogènes dans ce secteur. A Brix, des habitants se sont plaints du passage de poids-lourds laitiers sur la route de la Rade et demandent une signalétique plus efficace. A Saint-Joseph, des riverains alertent sur la question de l'aménagement de la route du Carrefour au Diable, de la Froide Rue et de la Chasse au Clair car ces routes sont étroites, avec certains virages très dangereux et inondables par endroits.

### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*La maîtrise d'ouvrage souligne que selon les choix qui seront faits, des requalifications ponctuelles de route (reprise de virages, aménagements de zones de croisement...) pourront être envisagées pour améliorer les conditions de circulation mais sans pour autant refaire complètement ces axes secondaires, dont la gestion dépend du Département ou des communes.*

*Il est rappelé qu'à l'issue de l'opération, tous les accès directs et carrefours plans seront définitivement fermés.*

## ● 5.1.9 Accès agricoles et accès divers

Des questions ont été posées sur le traitement des accès agricoles dans le cadre du projet.

### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*Un traitement spécifique des accès agricoles et des allongements de parcours en lien avec l'interdiction de circulation des véhicules lents sera étudié au cas par cas, en partenariat avec la Chambre Régionale d'Agriculture et la SAFER de Normandie au stade des études préalables. Il est à noter que tous les accès directs seront fermés.*

## ● 5.1.10 Acquisitions et délais

Plusieurs riverains concernés par de possibles acquisitions de parcelles (bâties ou non) ont fait part de leurs inquiétudes sur les coûts et délais d'acquisition, indiquant qu'il leur était difficile de se projeter en l'absence d'éléments concrets. La possibilité d'une acquisition des biens, permettant la résolution d'accès directs, avant la déclaration d'utilité publique a également été posée.

Certains riverains ont également fait part de leur refus de céder leurs biens.

### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*La DUP est nécessaire pour les services de l'état afin d'engager des crédits (le projet doit être confirmé et acté) pour lancer la procédure d'acquisition. L'obtention de la DUP permet l'acquisition des biens par voie d'expropriation pour la réalisation d'un projet dans l'intérêt du public. Pour les procédures à l'amiable, il faut également attendre que le projet soit acté par une DUP.*

*Il est à noter qu'une sollicitation des Domaines afin d'avoir des estimations et permettre à certains propriétaires de privilégier certaines variantes a été et sera réalisée.*

## ● 5.1.11 Etude du projet de sécurisation de la RN13 conjointement aux autres projets du territoire

Des participants ont regretté que le projet de sécurisation ne fasse pas partie d'un plan global d'aménagement du territoire. Par exemple, les promoteurs du contournement Sud-Ouest de Cherbourg ont souhaité que l'emprise de ce projet soit inscrite sur les plans afin d'en garantir la compatibilité avec le projet de sécurisation.

### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*La maîtrise d'ouvrage précise que ce sont deux projets complémentaires portés par deux entités différentes : l'Etat pour la sécurisation de la RN13 et le Conseil Départemental de la Manche pour le contournement sud-ouest de Cherbourg. Il est à noter que les aménagements proposés n'empêcheront pas la réalisation du projet du Conseil Départemental de la Manche. Le phasage et le financement sont disjointes. Les aménagements proposés ne seront pas une gêne au projet de rocade.*

### ● 5.1.12 Traitement des nuisances sonores

Des inquiétudes sur le niveau sonore ont été exprimées, accentuées par le fait que le projet initial de 2006 permettait de traiter une partie de ces problèmes et qu'un retour aux 110km/h aura lieu à la fin des travaux. En effet, pour des raisons de sécurité, un passage à 90km/h a eu lieu sur l'ensemble de la section Valognes-Cherbourg de la RN13 et une amélioration sonore a été ressentie par les riverains. De ce fait, le retour à 110km/h génère certaines appréhensions. Ces inquiétudes ont été suivies de demandes de solutions techniques et notamment de murs antibruit.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*Il est souligné que la réglementation en vigueur sera respectée. En effet, d'après le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres « la conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle et la modification, ou la transformation, significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives ». « Est considérée comme significative, [...], la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs [...] telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, [...] serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation ». Cependant, le projet ne dépassera pas les 2dB (A) réglementaires car le passage de 90km/h à 110km/h en situation future n'entraînera qu'un dépassement d'1,3 dB uniquement à cause du relèvement de la vitesse. De plus, hormis pour le ripage du hameau de Haut à l'est, il n'est pas prévu de rapprocher la RN13 des habitations. Il est même prévu de l'éloigner dans le cas du ripage du hameau de Haut à l'ouest et du hameau de saint-Thomas à l'est. La maîtrise d'ouvrage indique donc que le projet n'a pas pour objectif de traiter cette problématique, bien que le traitement acoustique soit envisagé ponctuellement en traitement de façade pour les ripages se rapprochant des habitations. Le projet étudié n'aura dans l'ensemble pas d'impact significatif sur le niveau sonore, hormis au droit des ripages de la RN13 et le cas échéant des protections spécifiques seront mises en place.*

### ● 5.1.13 Environnement

Quelques participants ont fait part de demandes relatives à la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment les aspects relatifs à l'eau et à la faune et les dispositions prises pour éviter par exemple la traversée de la RN13 par la faune.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

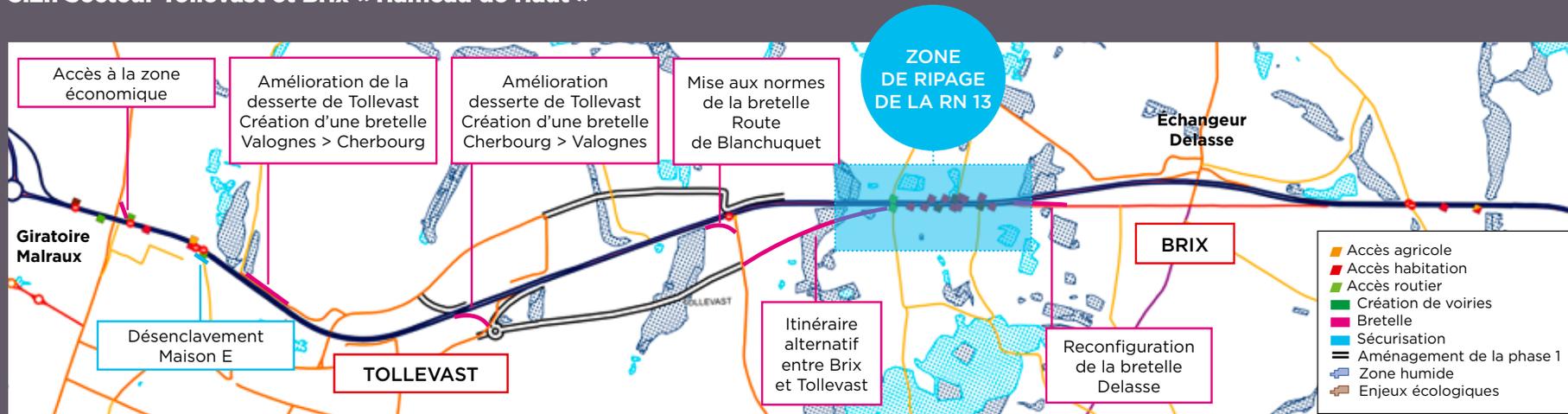
*La maîtrise d'ouvrage garantit que toutes les études réglementaires concernant l'environnement sont ou seront réalisées, études faune flore, procédures environnementales, autorisations ou déclaration (loi sur l'eau, espèces protégées), étude d'impact avec étude et mise en place des mesures Eviter, Réduire, Compenser (ERC).*

*La maîtrise d'ouvrage rappelle que la nature même du projet (adaptations de voiries existantes...) aura un impact foncier faible sur l'environnement car la RN13 est une infrastructure existante. De plus, le critère d'impact sur l'environnement a été mis en place afin d'aider à la décision dans le choix de la solution retenue afin de limiter au maximum l'impact sur l'environnement dans le cadre du projet final.*



## 5.2 SECTEUR PAR SECTEUR ET REPONSES MOA

### 5.2.1 Secteur Tollevast et Brix « Hameau de Haut »



Rappel des options présentées dans le dossier de concertation

#### 5.2.1.1. Desserte de Tollevast

Le sujet de la desserte de Tollevast a fait l'objet de nombreux échanges et représente une forte attente pour les participants.

De nombreux participants se sont exprimés en faveur des aménagements de bretelle d'entrée et de sortie de la RN13 (bretelle du Rocher et bretelle de l'Asselinerie) afin de leur éviter d'avoir à passer par la zone commerciale et plus particulièrement par le carrefour entre la Longue Chasse et la RD352 (vers la zone commerciale).

Les commerçants concernés par le projet (jardinerie, camping) et plusieurs riverains ont insisté sur la nécessité de favoriser l'accès aux commerces et aux entreprises du secteur. Ils souhaitent la conservation de la bretelle de Blanchuquet et la réalisation de la Voie Gallot pour éviter du report sur le réseau secondaire existant. D'autres riverains s'inquiètent sur le trafic engendré par la jardinerie sur la route alternative si la Voie Gallot est réalisée.

##### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage précise que les aménagements de desserte de Tollevast relèvent de l'axe 2 et que l'axe 1 reste prioritaire.

Par ailleurs, certains aménagements prévus dans le cadre de la phase 1 devraient déjà permettre d'améliorer la desserte (Tourterelles ouest par exemple).

#### 5.2.1.2. Ripage du Hameau de Haut

Les riverains concernés par le ripage du Hameau de Haut et une potentielle acquisition de leurs biens à l'est de la RN13 selon la variante retenue ont fait part de leurs inquiétudes et du besoin d'avoir des éléments financiers plus concrets sur l'évaluation domaniale de leurs biens pour se positionner.

##### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage indique que France Domaine a été contacté avec pour objectif d'apporter une réponse aux propriétaires concernés pendant la période post-concertation et que les évaluations domaniales souhaitées ont pu être réalisées.

Malgré les explications de la maîtrise d'ouvrage sur la réduction des nuisances sonores liées à l'éloignement des voies de circulation, les riverains à l'ouest de la RN13 ont exprimé leur inquiétude à propos de la dégradation

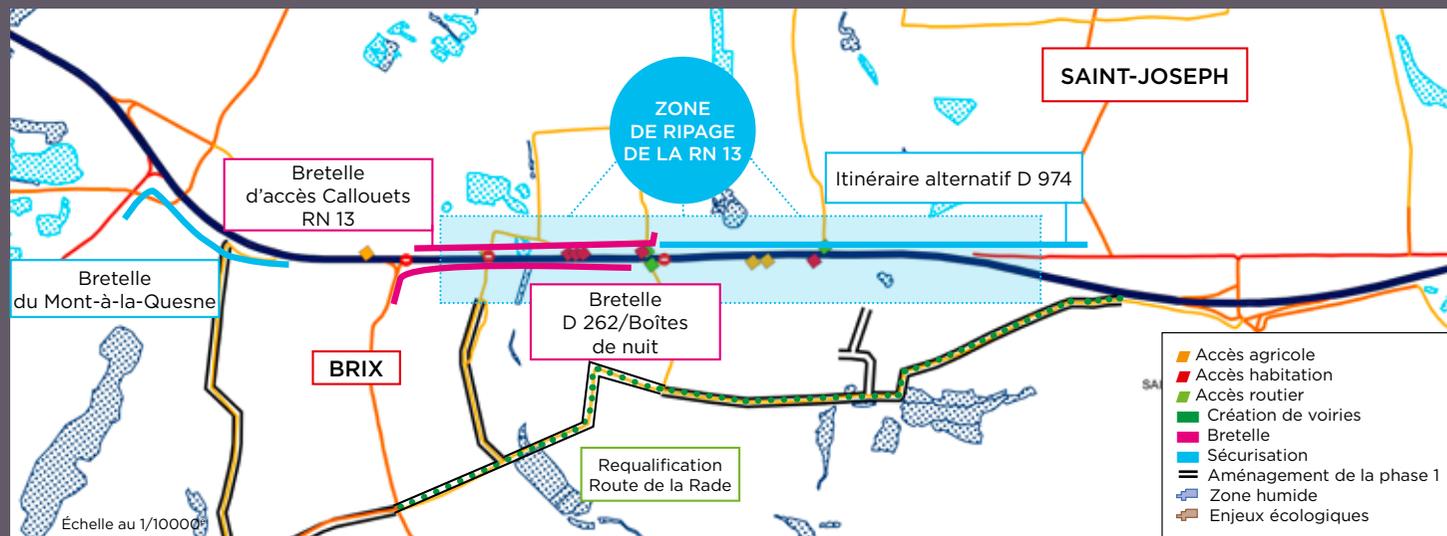
de leurs conditions et cadre de vie (due à la mise en place de 6 voies devant leurs maisons au lieu de la 4 voies actuelle et d'autant plus si l'aménagement de la voie Gallot est réalisé). A ce titre, il a été demandé d'étudier l'augmentation de la hauteur des murs en béton pour diminuer la nuisance sonore.

##### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage insiste sur le fait que la RN13 n'aura que 4 voies et que les 2 voies au droit des maisons sont destinées à un usage de desserte avec ou sans la réalisation de la voie Gallot. Le trafic le plus important aura lieu sur les 4 voies de la RN13 qui vont s'éloigner d'une dizaine de mètres des maisons à l'ouest. Malgré l'ajout de deux voies, le niveau de bruit devrait diminuer au niveau des maisons. La vitesse de circulation sera différente entre les voies de la RN et la voie de desserte. Il peut également être envisagé la mise en place d'une vitesse réduite des véhicules au droit des maisons sur la voie de desserte.



### 5.2.2 Secteur Brix «Saint-Thomas»



Rappel des options présentées dans le dossier de concertation

Des participants souhaitent que l'option de déviation soit à nouveau étudiée ainsi que la réalisation de desserte par l'arrière des bâtiments à l'est et à l'ouest en lieu et place du ripage.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage indique que lors des ateliers tenus au mois d'avril, auxquels les riverains directs du hameau de haut étaient conviés, l'option de déviation envisagée initialement n'a pas été retenue par les riverains présents. En effet, un avis plutôt défavorable a été exprimé vis-à-vis de la déviation en raison de son coût élevé et de sa perte de visibilité pour les commerces présents aux abords de la RN13. Le ripage avait été plébiscité avec la demande d'étudier les trois variantes présentées lors de la concertation.

L'option de réaliser des voies de desserte par l'arrière des bâtiments a été envisagée mais n'a pas été retenue en raison de l'impact de cette option sur les activités commerciales qui deviennent difficiles d'accès et du mitage à l'arrière des bâtiments.

Le ripage long, le plus éloigné possible des habitations et la création d'une bretelle en direction de Cherbourg (bretelle des Callouets) ont fait l'objet d'une très forte demande, pour ne pas enclaver le secteur et permettre une diminution des nuisances sonores. La rectification des caractéristiques géométriques de la RN13 dans le secteur est également sollicitée. Une très forte unanimité est ainsi constatée pour le ripage long.

Des habitants concernés par d'éventuelles expropriations ont exprimé leurs inquiétudes et se sont interrogés sur la procédure et les voies de recours car ils ne souhaitent pas être expropriés.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

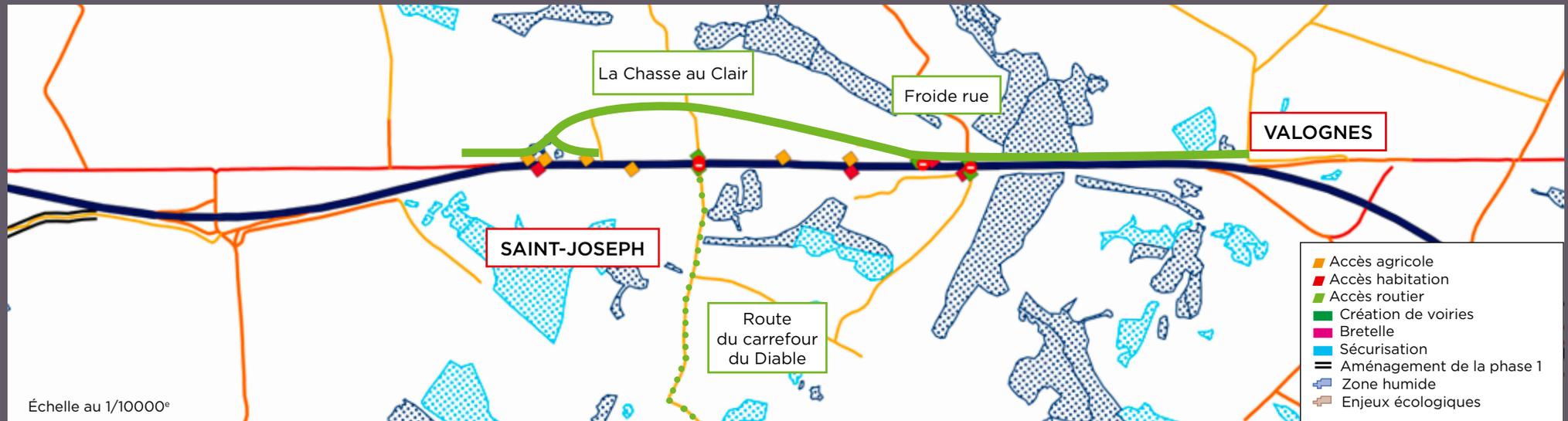
La MOA prend bien note des fortes volontés locales de retenir une variante de ripage permettant un éloignement des maisons du hameau Saint-Thomas, une reprise des caractéristiques géométriques de la RN13 et d'éviter l'expropriation de la propriété bâtie au niveau de la route du Grand Vivier, mais rappelle la problématique financière.

La MOA rappelle que quel que soit l'aménagement retenu, celui-ci permettra un rétablissement rapide (perte de 3 min vers Cherbourg mais gain de 2 min vers Valognes) vers l'échangeur complet de Saint-Joseph.

Les autres aménagements de réfection de la bretelle de Mont à la Quesne et de la bretelle des boîtes de nuits et les aménagements sur la route de la Rade ont été présentés lors de la concertation mais peu d'avis ont été exprimés. Cependant, l'intérêt de la sécurisation et du maintien de la desserte a été compris et approuvé par les riverains.



## 5.2.3 Secteur Saint-Joseph



Rappel des options présentées dans le dossier de concertation

### ● 5.2.3.1. La Chasse au Clair

Concernant la sécurisation de la Chasse au Clair, le maire et l'exploitant agricole concerné par le projet se sont tous les deux exprimés pour le tracé 2 qui évite de scinder une parcelle agricole en deux et qui permet une sécurisation de l'arrivée dans Saint-Joseph en réaménageant la bretelle, notamment l'arrivée actuelle de la bretelle devant l'Eglise.

Les participants sont favorables à la réalisation de cet aménagement permettant de rejoindre rapidement le bourg de Saint-Joseph pour les habitants du secteur et éviter ainsi le détour par les routes existantes.

Un riverain de la Trèflerie fait également part de son besoin de desserte.

### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La MOA note la problématique de sécurité à l'arrivée sur Saint-Joseph et la problématique agricole.

La MOA précise que quel que soit le tracé finalement retenu, des aménagements incitant le ralentissement des véhicules pourront être mis en place.

La MOA précise que la desserte du Lieu-dit de la Trèflerie est bien prise en compte dans le projet.

### ● 5.2.3.2. Pont-à-la-Vieille et Froide Rue

Les riverains du Pont à la Vieille concernés par l'acquisition sont en majorité (4 sur 5) fortement favorables à la cession de leurs propriétés et considèrent que les autres solutions ne sont pas satisfaisantes et ne répondent pas à la problématique majeure du bruit. Ils rappellent qu'ils étaient favorables au projet initial de déviation dans le secteur qui traitait ces problèmes.

L'association des riverains a demandé si les seuls décideurs étaient les propriétaires éventuellement expropriés et soutient la variante d'acquisition des habitations.

Ce sujet a suscité de nombreux échanges entre les participants sur la réalisation de la liaison entre la Froide Rue et la Chasse au Clair qui n'est pas, à ce stade de la concertation, compatible en termes de budget avec l'acquisition des maisons de Pont à la Vieille.

Monsieur le Maire de Saint-Joseph souhaiterait l'acquisition des maisons en bordures de la RN13 et la réalisation de la liaison Chasse au Clair - Saint Joseph pour éviter un trop grand détour aux habitants des 20 maisons de Froide Rue, sur une route inadaptée.

Les riverains font part de leur inquiétude sur les conditions de circulation du fait de la fermeture des carrefours plans et alertent la maîtrise d'ouvrage des risques d'inondations de la voie de la Chasse au Clair. Certains riverains jugent le réseau secondaire plus dangereux que la RN13.

La création de la voie neuve de Froide Rue vers Valognes a été fortement plébiscitée par les participants, malgré son impact environnemental et son coût. Pour l'association de défense des riverains cette voie permettrait de répondre au désenclavement de la Froide Rue, si la liaison entre la Froide Rue et la Chasse au Clair n'est pas réalisée. L'association insiste sur les détours engendrés pour les véhicules lents du fait de leur interdiction de circuler sur la RN13 et sur le fait que la nouvelle voie vers Valognes permet de répondre à cette problématique.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*Dans les cas des acquisitions, lorsque plusieurs variantes sont possibles, l'avis des riverains représente une information importante dans le choix retenu. La maîtrise d'ouvrage rappelle qu'elle est l'entité décisionnaire des variantes retenues quel que soit le cas de figure et que les choix sont faits dans un objectif d'utilité publique.*

*La MOA prend bien note des inquiétudes dues aux fermetures des carrefours plans de la Froide Rue et de la Chasse au Clair en raison du niveau de service du réseau secondaire et va poursuivre ses études afin d'optimiser les conditions de circulation sur ces voies.*

*La MOA indique également que les comptages de trafic réalisés dans le secteur montrent un trafic relativement faible (60 véhicules circulent au niveau de l'accès direct entre le RN13 et la Chasse au Clair et de même 60 véhicules circulent au niveau de l'accès direct entre la RN13 et la Froide Rue).*

*La MOA rappelle les enjeux environnementaux ainsi que le coût de la réalisation d'une nouvelle voie vers Valognes.*

### ● 5.2.3.3. Route du carrefour au Diable

Les participants sont d'accord avec la fermeture du carrefour plan du carrefour au diable et informent la maîtrise d'ouvrage des difficultés présentes sur la route du carrefour au diable (virages dangereux, route étroite et inondable). Les aménagements proposés de requalification de voiries avec réalisations d'aires de croisement et reprise de virages leur semblent satisfaisants.

La maîtrise d'ouvrage poursuit l'étude de la requalification de la route du carrefour au Diable et intègre les informations apportées par les riverains dans ses réflexions.

### ● 5.2.3.4. Château de la Frette

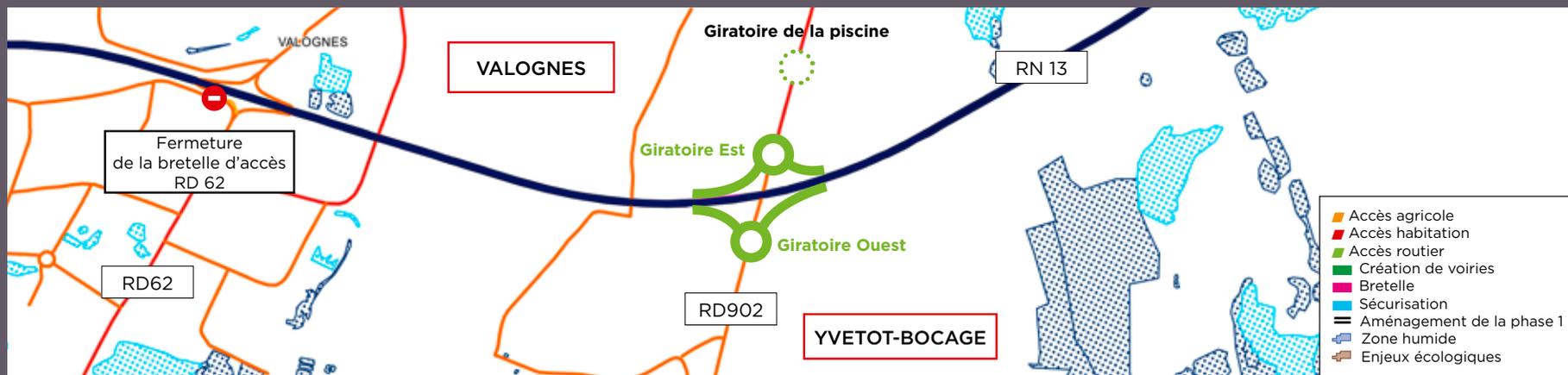
L'accès du château de la Frette a fait l'objet d'une intervention des propriétaires de la Coudre qui s'inquiètent du passage éventuel sur leur parcelle, mettant en avant des désagréments pour eux, de problématiques inondations existantes et une question de sécurisation à l'arrivée sur la voie publique secondaire. De même les propriétaires du château de la Frette semblent peu satisfaits des aménagements proposés.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

*La maîtrise d'ouvrage indique qu'un échange bilatéral s'est tenu, en période post-concertation avec les propriétaires des propriétés de la Frette et de la Coudre.*



## 5.2.4 Secteur de Valognes



Rappel des options présentées dans le dossier de concertation

### ● 5.2.4.1. Fermeture de la bretelle RD62

La fermeture de la bretelle d'accès RD62 a fait l'objet de plusieurs remarques :

- Elle supporte un trafic de convois exceptionnels et notamment des convois dits « châteaux » à destination des centrales nucléaires. Comment cela est-il pris en compte ?
- Elle intercepte une voie communale qui pourrait être supprimée, ce qui réduirait la dangerosité.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage prend bien connaissance des problématiques liées à la circulation des convois exceptionnels et va l'étudier.

La maîtrise d'ouvrage a précisé que la succession de bretelles augmentait la dangerosité d'où la proposition de fermer la bretelle d'accès à la RD62 au regard de sa configuration qui présente un fort enjeu de sécurité (intersection avec la voie communale et distance de freinage réduite).

La maîtrise d'ouvrage prend bien note des problématiques liées à la fermeture de cette bretelle et va étudier la fermeture de la voie communale afin de conserver la bretelle.

### ● 5.2.4.2. Echangeur RD902

L'échangeur RD902 a fait l'objet d'un débat principalement entre élus, ceux-ci se prononçant pour la solution à deux giratoires afin de gérer l'augmentation des flux liée aux développements à venir du secteur (implantation du SDIS, d'une piscine communautaire...). Le maire de la commune de Valognes a insisté sur la dimension sécurité de cet aménagement.

De nombreux riverains d'Yvetot Bocage et de Valognes se sont prononcés en faveur de la réalisation d'un échangeur complet avec deux giratoires, qui permettrait d'éviter la circulation sur une petite route du réseau secondaire vers Saint-Joseph et de contribuer à la desserte de la future zone économique.

Il est à noter que le comité de défense des riverains s'est prononcé contre la réalisation de l'échangeur dans le cadre du projet de sécurisation de la RN13 à chaque séance de concertation. En effet, pour le comité, cet aménagement souligne un clivage entre les axes d'étude car l'échangeur de Valognes relève de l'axe 2 qui n'est pas une priorité par rapport aux autres aménagements relevant de l'axe 1 sur les autres secteurs, élément accentué par le coût de l'aménagement.

#### ► Réponses de la maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage rappelle que la réalisation de deux bretelles supplémentaires fait partie de l'axe 2, non prioritaire. La maîtrise d'ouvrage est bien consciente de l'intérêt de la réalisation de ces deux bretelles pour la desserte locale du territoire accentué par les projets de développement local. La mise en place de deux bretelles n'est pas nécessairement associée à la mise en place de deux giratoires.

Sur l'aspect de sécurité liée aux bretelles existantes, la maîtrise d'ouvrage indique que dans le cadre de l'axe 1, la reconfiguration des deux bretelles existantes est prévue.

## 6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

En s'appuyant sur les éléments précédemment décrits et sur les retours de la concertation, la DREAL, maître d'ouvrage, retire les principaux enseignements suivants de la concertation qui permettent d'orienter la suite de l'opération.

### ■ 6.1 UNE CONCERTATION RICHE ET DE QUALITE CONFIRMANT L'OPPORTUNITE DU PROJET

La concertation sur le projet a donné lieu à une importante mobilisation du public, des élus et des acteurs du territoire. Elle a permis au maître d'ouvrage d'enrichir la réflexion tout en confirmant largement l'opportunité du projet comme avaient pu le faire les ateliers d'avril 2019 : le projet est très attendu tant par les usagers concernés que par la plupart des acteurs du territoire.

De fortes inquiétudes ont été soulevées par les participants sur le financement de l'opération jugé insuffisant pour la réalisation de l'ensemble des aménagements souhaités localement que ce soit pour la sécurisation ou pour la desserte.

Au-delà de confirmer l'opportunité du projet, la concertation a permis au maître d'ouvrage de recueillir de nombreuses questions, observations, commentaires qui permettront d'orienter au mieux la poursuite des études dans la perspective d'une enquête publique.

### ■ 6.2 BILAN SECTEUR PAR SECTEUR

#### ● 6.2.1 Secteur Tollevast et Brix « Hameau de Haut »

Les principaux avis exprimés lors des rencontres et par les autres biais de communication sont sur les points suivants :

- Une volonté forte en faveur des aménagements de bretelles complémentaires (Jouannes/Rocher, Asselinerie) pour permettre la desserte de Tollevast depuis et vers Cherbourg sans passer par la zone commerciale (point dur du carrefour entre la Longue Chasse et la D352).
- Une inquiétude sur l'évolution du réseau secondaire (augmentation de la fréquentation, conséquences potentielles sur la sécurité, problèmes d'entretien, etc.)
- Au niveau du hameau de Haut : des inquiétudes sur les nuisances sonores des aménagements futurs et sur les acquisitions foncières potentielles à l'est.

#### ● 6.2.2 Secteur Brix « Saint-Thomas »

Les principaux avis exprimés lors des rencontres et par les autres biais de communication sont sur les points suivants :

- Pour le hameau Saint-Thomas :
  - une forte volonté pour un ripage long, permettant
    - d'éviter l'acquisition de la maison de la route du Grand Vivier ;
    - un écartement maximum des maisons et une reprise du profil en long ;
    - une liaison directe vers Brix, avec création d'une bretelle (ou - avis exprimé en fin de réunion - une requalification de la route des Callouets) ;
- Pour l'échangeur du Mont-à-la-Quesne : une amélioration de la sécurité avec une reprise de la bretelle ;



#### ● 6.2.3 Secteur Saint-Joseph

Les principaux avis exprimés lors des rencontres et par les autres biais de communication sont sur les points suivants :

- Une volonté forte en faveur de l'acquisition des maisons de Pont à la Vieille au regard des impacts sonores subis, actuels et à venir,
- Une inquiétude pour les maisons de la Froide Rue vis-à-vis de l'enclavement avec un fort souhait de réalisation d'une voie alternative à la RN13 continue entre Saint-Joseph et Valognes ;
- De fortes inquiétudes sur le niveau de service de la Froide rue et de la Chasse au Clair (crainte d'un enclavement) ;
- Un réaménagement de la route du carrefour au Diable, de la Froide Rue et de la Chasse au Clair.

#### ● 6.2.4 Secteur Valognes

Les principaux avis exprimés lors des rencontres et par les autres biais de communication sont sur les points suivants :

- La fermeture de la route de la Bretonnerie à la place de la fermeture de la bretelle de sortie de la RN13 vers la D62.
- L'échangeur complet de la RD902 a fait l'objet de nombreux avis : les futurs bénéficiaires des bretelles réclamant fortement son aménagement avec la mise en œuvre de deux giratoires tandis que le comité de défense des riverains considère que cet aménagement ne doit pas être réalisé aux dépens des aménagements de sécurité, sans remettre en cause son utilité locale.

### ■ 6.3 AUTRES ELEMENTS D'ETUDE

Des points supplémentaires à étudier lors de la phase ultérieure des études préalables ont été identifiés lors de la concertation :

- Prise en compte de la collecte des déchets, des transports scolaires, et des circuits de convoi exceptionnel ;
- Etude acoustique ;
- Etude d'optimisation de variantes complémentaires (ex : fermeture de la route de Bretonnerie en lieu et place de la bretelle RD62, requalifications de la route de Blanchuquet, de la Froide rue et de la Chasse au Clair...);
- Optimisations des aménagements.

## 7. CHOIX DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La concertation a donc donné lieu à de nombreux échanges positifs et constructifs permettant l'orientation du choix dans les variantes pour la maîtrise d'ouvrage. Les participants ont pu constater que la sécurisation reste la priorité de la maîtrise d'ouvrage mais également que l'enveloppe financière pour la réalisation de l'ensemble des aménagements est contrainte.

Il est à noter que les aménagements retenus ici sont les aménagements réalisables dans l'enveloppe financière actuelle.

### ■ 7.1 SECTEUR TOLLEVAST ET BRIX « HAMEAU DE HAUT »

#### ● 7.1.1 Desserte de Tollevast

Dans l'état actuel du financement de l'opération, la maîtrise d'ouvrage choisit de retenir la réalisation de la bretelle des Rochers (Axe 2) permettant de desservir Tollevast depuis Cherbourg et de réduire ainsi en partie la circulation au sein de la zone commerciale. Cet aménagement permet d'accompagner la fermeture de la bretelle de Blanchuquet en maintenant la desserte de la jardinerie par l'intermédiaire de l'itinéraire des Tourterelles Ouest réalisé dans le cadre de la phase 1.

La maîtrise d'ouvrage choisit de retenir également l'aménagement de la bretelle de l'Asselinerie (axe 2) afin d'améliorer la desserte de Tollevast et de faciliter la liaison vers Cherbourg en évitant la circulation au sein de la zone commerciale.

L'aménagement de la voie Gallot (axe 2) n'est pas retenu en raison de son coût élevé, des impacts environnementaux associés et de son faible intérêt en termes de gain de temps au regard des autres aménagements envisagés. La fonctionnalité d'itinéraire pour les véhicules lents est assurée par la route de Blanchuquet via la Rocambole vers le giratoire du Beau Parlé. La desserte de la Jardinerie est assurée par la voie des Tourterelles ouest réalisée dans le cadre de la phase 1.

La MOA rappelle que les itinéraires du réseau secondaire sont réalisés à destination des véhicules lents et que l'axe principal du secteur reste la RN13.

La MOA retient également la variante d'aménagement d'accès à la maison E afin de permettre son désenclavement et la variante d'aménagement d'une bretelle de sortie de la RN13 depuis Valognes vers la RD122 afin de permettre la desserte de la zone d'activités voisine.

#### ● 7.1.2 Ripage du Hameau de Haut

La MOA décide de retenir la variante de ripage à 6 voies (axe 1), avec l'acquisition des propriétés à usage d'habitation à l'est de la RN13. Le traitement des deux bâtiments de type hangar moins impactés par le projet et les nuisances sonores dues au rapprochement de la RN13 est toujours en discussion.

La MOA rappelle que l'aménagement de la Voie Gallot n'est pas retenu, et qu'ainsi le trafic sur la voie de desserte riveraine à l'ouest sera faible. La voie de desserte permettra la desserte des deux activités commerciales existantes au droit du Hameau.

L'éloignement de la RN13 permettra ainsi de réduire les nuisances sonores pour les propriétés à l'ouest de la RN13. La MOA retient également la reprise de la bretelle de sortie de la RN13 de Délasse depuis Cherbourg (axe 1), rendue nécessaire du fait du ripage et de son trafic important.

### ■ 7.2 SECTEUR BRIX « SAINT-THOMAS »

#### ● 7.2.1 Hameau Saint-Thomas et route du Grand Vivier

La MOA confirme l'aménagement d'un ripage (axe 1) et poursuit les études de cet aménagement dans l'objectif de trouver le meilleur compromis entre éloignement des maisons et coût de l'aménagement afin de tenir compte des attentes locales.

La MOA ne retient pas l'aménagement de la bretelle des Callouets (axe 2) permettant l'insertion sur la RN13 vers Cherbourg. La MOA rappelle que la variante retenue dans le secteur permettra de rejoindre rapidement l'échangeur complet de Saint-Joseph permettant cette fonctionnalité. De plus, les chemins existants (Chemin des Callouets et chasse des moulins) permettent un raccordement à l'échangeur du Mont à la Quesne sans passer par Saint-Joseph.

#### ● 7.2.2 A l'ouest de la RN13

La MOA choisit de reprendre la bretelle d'insertion sur la RN13 du Mont à la Quesne vers Valognes (axe 1) afin d'y améliorer les conditions d'insertion.

La MOA ne retient pas l'aménagement de la bretelle d'entrée sur la RN13 vers Valognes au niveau de la RD262. La MOA précise que dans le cadre de la phase 1 de l'opération, l'itinéraire alternatif du contournement de la Carrière de Brix sera réalisé et permettra un rétablissement rapide vers l'échangeur complet du Mont à la Quesne. La bretelle permettant la sortie depuis Cherbourg vers la RD262 est, elle, maintenue.

### ■ 7.3 SECTEUR SAINT-JOSEPH

#### ● 7.3.1 La Chasse au Clair

La MOA choisit de retenir l'aménagement du tracé 1 de la voie de desserte reliant la Chasse au Clair au bourg de Saint-Joseph (axe 1). Elle poursuit les études de l'aménagement afin de tenir compte des avis recueillis sur la sécurité et l'impact agricole. Cette voie permettra également la desserte du lieu-dit de la Trêflerie.

La MOA précise que des aménagements incitant le ralentissement des véhicules pourront être mis en place à l'intersection entre la bretelle existante et la voie communale.

#### ● 7.3.1.1. Pont-à-la-Vielle et Froide Rue

La MOA choisit de retenir la variante d'acquisition des cinq habitations du Pont à la Vieille (axe 1) plutôt que la réalisation de la voie entre la Froide Rue et la Chasse au Clair. La MOA considère que cette décision, fortement souhaitée par les personnes concernées, permet de résoudre cette problématique locale et que le détour par la Froide Rue pour rejoindre la Chasse au Clair et Saint-Joseph est faible.

La MOA ne retient pas l'aménagement de la voie Froide vers Valognes (axe 2) en raison des impacts environnementaux (franchissement de la Gloire) et du coût important de cette option. La MOA rappelle que la liaison vers l'échangeur complet de Saint-Joseph est assurée par l'aménagement de la voie à partir de la Chasse au Clair et indique que les comptages trafic menés dans le secteur ne justifient pas la réalisation de l'aménagement.

Cependant, la MOA prend bien note des inquiétudes liées au niveau de service du réseau secondaire et envisage d'étudier une « amélioration ponctuelle » des voies de la Froide Rue et de la Chasse au Clair.

### ● 7.3.1.2. Route du carrefour au Diable

La maîtrise d'ouvrage poursuit l'étude de la requalification de la route du carrefour au Diable (axe 2) et intègre les informations apportées par les riverains dans ses réflexions.

### ● 7.3.1.3. Château de la Frette

Le maître d'ouvrage choisit de réaliser la variante 1 de voie neuve vers la route du Carrefour au Diable (axe 1) via l'aménagement de desserte réalisé en phase 1. Les questions soulevées durant les échanges bilatéraux avec les propriétaires seront étudiées.

## ■ 7.4 SECTEUR VALOGNES

### ● 7.4.1.1. Fermeture de la bretelle RD62

Au vu des propositions émises durant la concertation, ainsi qu'après un échange avec la communauté d'agglomération du Cotentin, la MOA choisit de privilégier la fermeture de l'intersection avec la route de la Bretonnerie afin de conserver la bretelle (axe 1) et de maintenir son usage essentiel localement. La desserte de la voie de la Bretonnerie reste assurée par le réseau secondaire, sans détour particulier.

### ● 7.4.1.2. Echangeur RD902

La maîtrise d'ouvrage prend en compte les avis des riverains et des élus, et confirme l'opportunité de la réalisation des deux nouvelles bretelles vers et depuis Cherbourg, permettant de desservir la future zone économique portée par les acteurs locaux. La maîtrise d'ouvrage prend bien note des problématiques de sécurité à l'intersection entre les bretelles et le réseau départemental et précise qu'elle est en mesure de sécuriser les bretelles existantes sans aménagements de giratoires.

La maîtrise d'ouvrage poursuit les études en lien avec les acteurs locaux afin de retenir le meilleur aménagement possible selon les financements disponibles.

## 8. POURSUITE DES ETUDES

De manière générale, les études en cours seront à poursuivre selon les orientations précédemment listées.

Les études réalisées jusqu'à présent sont des études amont, exigibles au stade de la concertation. Elles doivent être poursuivies et approfondies sur les plans technique, financier et environnemental en vue du stade suivant visant à la déclaration d'utilité publique de l'infrastructure.

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 :

- Juillet 2020 – Juillet 2021 : Etudes préalables à l'enquête publique
- 2<sup>e</sup> semestre 2021 : Enquête publique
- Début 2022 : Déclaration d'Utilité Publique et autres procédures réglementaires
- 2022 : Études de projets
- 2023 : Démarrage des travaux

## 9. ANNEXES

- Dossier de concertation
- Support de présentation des réunions de concertation
- Arrêté préfectoral



**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](mailto:rn13-securisation-valognes-cherbourg@developpement-durable.gouv.fr)**

**[www.rn13-securisation-valognes-cherbourg.fr](http://www.rn13-securisation-valognes-cherbourg.fr)**

**[www.normandie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr)**