



Reçu à la Sous-Préfecture
de CHERBOURG, le 23 Sep. 2016
(Mention apposée par la
Communauté de Communes
du Cœur du Cotentin)

Mise aux normes autoroutières de la RN n°13

Pièce G : Dossier de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme ou Plans d'Occupation des Sols

G 1 – Notice de présentation générale



Direction des Routes

D.R.E. Basse-Normandie

Août 2004

Vu le président de la commission d'enquête

Bernard Poizvin

09.09.2004



Sommaire

I	Présentation générale.....	3
II	Présentation du projet.....	5
1	Section CAEN – BAYEUX (15 km).....	5
2	Section BAYEUX – ISIGNY-SUR-MER (22.5 km).....	6
3	Section ISIGNY-SUR-MER Ouest / VALOGNES (36 km).....	8
4	Section VALOGNES – CHERBOURG (18 km)	11

I Présentation générale

Cette notice de présentation précise les travaux de mise aux normes autoroutières de la RN 13 entre CAEN et CHERBOURG qui concernent les communes traversées par le projet et qui disposent d'un Plan d'Occupation des Sols ou Plan Local d'Urbanisme ; à savoir :

- SAINT-GERMAIN-LA-BLANCHE-HERBE,
- ROTS,
- CARPIQUET,
- BRETTEVILLE-L'ORGUEILLEUSE,
- PUTOT-EN-BESSIN,
- SAINTE-CROIX-GRAND-TONNE,
- LOUCELLES,
- MARTRAGNY,
- CARCAGNY,
- OSMANVILLE,
- ISIGNY-SUR-MER

dans le département du Calvados,

- LA GLACERIE,
- TOLLEVAST,
- BRIX,
- SAINT-JOSEPH,
- VALOGNES,
- YVETOT-BOCAGE
- SAINT-CYR-BOCAGE,
- MONTEBOURG,
- FRESVILLE,
- SAINTE-MERE-EGLISE,
- SAINT-COME-DU-MONT,
- SAINT-HILAIRE PETITVILLE,
- LES VEYS,

dans le département de la Manche.

Le projet de mise aux normes autoroutières de la RN 13 n'est mentionné dans aucun des Plans d'Occupation des Sols (P.O.S) ou Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U) des communes citées ci-dessus. Ces P.O.S ou P.L.U sont incompatibles avec ce projet d'aménagement et doivent donc faire l'objet d'une mise en compatibilité, à l'exception de la commune des VEYS, sur laquelle aucun aménagement spécifique n'est prévu.

Selon les dispositions de l'article L.123-16 du code de l'urbanisme, "la Déclaration d'Utilité Publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan d'occupation des sols ou plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

« L'enquête publique concernant cette opération, ouverte par le préfet, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ; [...] ».

Les principes suivants ont été retenus pour la mise en compatibilité des POS et PLU concernés par le projet routier :

- Les aménagements de voiries existantes devront faire, si besoin est, l'objet d'une adaptation du règlement du document d'urbanisme ;
- La création de nouvelles voies (déviation, itinéraires de substitution et quelques voies de désenclavement) fera l'objet d'un fuseau sur le document graphique et d'adaptations réglementaires ;
- Quelques créations de bretelles conséquentes en terme d'aménagement feront également l'objet d'une création de fuseau sur le document graphique et d'adaptations réglementaires.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (P.O.S ou P.L.U) des communes citées ci-avant ne va pas à l'encontre des principes des articles L.110, L.121-1 et L.111-1-1 du code de l'urbanisme.

L'article 110 précise que :

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace ».

L'article L.121-1 indique que :

« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;

2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;

3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Les dispositions des 1° à 3° sont applicables aux directives territoriales d'aménagement visées à l'article L.111-1-1. »

L'article L.111-1-1 prévoit ainsi que :

« Des directives territoriales d'aménagement peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages[...]

Les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur. En l'absence de ces schémas, ils doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement[...]».

À ce titre, le Schéma Directeur de l'Agglomération Caennaise, révisé le 1^{er} juillet 1994, prévoit « L'aménagement en LACRA (Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier) des axes suivants : RN 13 en direction de CHERBOURG,... Ces aménagements nécessitent que des itinéraires de substitution tous trafics soient mis en place, et que la desserte locale soit maintenue ou rétablie à partir d'échangeurs ou carrefours dénivelés judicieusement localisés. ».

Les communes concernées sont SAINT-GERMAIN-LA-BLANCHE-HERBE, ROTS et CARPIQUET.

Le Schéma Directeur de la Région de CHERBOURG, approuvé le 26 novembre 1998, prévoit également « [...] la mise au norme de la RN 13 en LACRA de CHERBOURG à CAEN [...] ».

Les communes concernées sont : BRIX, LA GLACERIE et TOLLEVAST.

La prise en compte et le respect de l'environnement sont très largement abordés dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. En ce qui concerne les Espaces Boisés Classés, leur réduction, quand elle est nécessaire, est limitée aux emprises comprises dans le fuseau à l'intérieur duquel s'inscriront les aménagements routiers.

Le dossier de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme ou Plans d'Occupation des Sols a pris en compte la charte du Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin.

II Présentation du projet

Le projet est composé de quatre sections dénommées respectivement :

- « Section : CAEN – BAYEUX »,
- « Section : BAYEUX – ISIGNY-SUR-MER »,
- « Section : ISIGNY-SUR-MER – VALOGNES »,
- « Section : VALOGNES – CHERBOURG ».

La future A 13 entre CAEN et CHERBOURG traverse les départements du Calvados et de la Manche sur une longueur totale de 111 km.

Le présent projet ne concerne que 91 km de cette liaison, la déviation de BAYEUX d'une longueur de 20 km ayant déjà été déclarée d'utilité publique avec le statut autoroutier (décision en date du 6 novembre 1995) puis mise en service le 2 avril 2003. L'opération d'aménagement de sécurité du virage des « Chèvres » sur les communes de TOLLEVAST et de LA GLACERIE près de CHERBOURG a également déjà été déclarée d'utilité publique.

Le programme de mise aux normes autoroutières de la RN 13 comprend également, outre les éléments décrits ci-après, l'opération de suppression des carrefours à niveau des RD 208, 123, 198, 125 et 204 entre BAYEUX et ISIGNY-SUR-MER dans le département du Calvados. Cette opération de suppression comprend la réalisation de quatre passages dénivelés situés au droit de la RD n°123 (et 208) à SURRAIN, de la RD n°125 à LONGUEVILLE, de la RD n°198 à AIGNERVILLE, et de la RD n°204 à CANCHY, ainsi que la réalisation de l'itinéraire de substitution entre FORMIGNY et LONGUEVILLE.

1 Section CAEN – BAYEUX (15 km)

Cette section sera aménagée à 2 x 3 voies entre les deux premiers échangeurs (Echangeur de « La Porte du Bessin », origine du projet, et échangeur de CARPIQUET, afin de répondre à l'augmentation du trafic attendu sur ce tronçon.

En dehors de ce tronçon d'extrémité, l'aménagement sera réalisé à 2 x 2 voies.

Hormis la déviation du hameau « La Grande Route » à LOUCELLES qui sera traité en tracé neuf, la transformation en autoroute se fera en aménagement sur place.

a. De l'échangeur de « La Porte du Bessin » à l'échangeur de CARPIQUET

• Présentation

L'aménagement de la section courante consistera en l'ajout d'une voie collectrice dans chaque sens de circulation (ainsi que d'une bande d'arrêt d'urgence).

Ces voies auxiliaires commenceront et se termineront en se confondant avec les bretelles des échangeurs.

• Echanges et itinéraire de substitution

⇒ Echangeur de « La Porte du Bessin » avec la RN 413 (Boulevard périphérique de CAEN)

L'itinéraire de substitution existe déjà. Il est constitué de la RD 9 à la sortie de CAEN puis de la RD 14 jusqu'à l'échangeur de CARPIQUET.

⇒ Echangeur de CARPIQUET (RD 14 / RD 220)

b. De l'échangeur de CARPIQUET à la déviation de LOUCELLES

• Présentation

L'aménagement de la section courante consiste en l'ajout de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la 2 x 2 voies actuelle.

• Echanges et itinéraire de substitution

L'itinéraire de substitution utilisera la voie existante au Sud de la RN 13 dans la traversée de la zone industrielle puis longera la RN 13 jusqu'à « Villeneuve », où il franchit la RN 13 par le passage inférieur de la RD 170.

Après la RD 170, et dans la traversée de ROTS, il est constitué par l'ancienne RN 13 (RD 83c), jusqu'au CR 38.

⇒ Echangeur Nord de ROTS « Le Hamel » (CR 38)

A partir du CR 38 et dans la traversée de BRETTEVILLE-L'ORGUEILLEUSE il est constitué par l'ancienne RN 13 (RD 83c) pour rejoindre la RD 94.

Entre la RD 94 et la RD 217 (échangeur de « La Corneille »), il est à créer au Sud de la RN 13, en ménageant un espace suffisant par rapport à celle-ci pour tenir compte du développement de cette zone.

Au niveau de l'échangeur de « La Corneille », il emprunte la RD 217 pour franchir la 2 x 2 voies.

⇒ Echangeur de « La Corneille » (RD 217)

De l'échangeur de « La Corneille » à l'entrée du hameau « La Grande Route » à LOUCELLES, il utilise l'amorce réalisée dans le cadre de la construction de l'échangeur de « La Corneille », puis il est à créer en tracé neuf pour rejoindre la 2 x 2 voies actuelle dans la traversée du hameau (cette dernière sera après aménagement, réutilisée comme itinéraire de substitution).

c. La déviation du hameau « La Grande Route » à LOUCELLES

◦ **Présentation**

Sur une longueur d'environ 2.4 km, l'aménagement sera réalisé en tracé neuf à 2 x 2 voies au Sud du hameau.

Son origine se situe au sommet de côte que précède la descente vers le hameau, le tracé contourne ensuite le hameau à environ 200 m du tracé actuel, avant de se raccorder à la 2 x 2 voies actuelle juste avant l'ouvrage d'art situé au lieu-dit « Le silo » (rétablissement de la RD 158 bis).

◦ **Echanges et Itinéraire de substitution**

Dans la traversée du hameau « La Grande Route », il réutilise l'actuelle RN 13 à 2 x 2 voies. Il sera aménagé en conséquence (réduction du nombre de voies et aménagements paysagers). Puis un court tronçon en tracé neuf est à réaliser pour se raccorder sur la RD 158 bis (Echangeur du « Silo » à LOUCELLES).

d. De la déviation de LOUCELLES à la déviation de BAYEUX

◦ **Présentation**

L'aménagement de la section courante consiste en l'ajout de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la 2 x 2 voies actuelle.

◦ **Echanges et Itinéraire de substitution**

⇒ Echangeur du « Silo » à LOUCELLES (RD 158 bis)

Après un court tronçon en tracé neuf commençant à la RD 158 bis (Echangeur de LOUCELLES), il sera créé à l'emplacement de la voie parallèle existante longeant au Nord la 2 x 2 voies jusqu'au hameau de « Saint-Léger ».

Dans la traversée du hameau de « Saint-Léger », l'itinéraire de substitution utilise l'ancienne RN 13 (RD 82b).

Au-delà de « Saint Léger », il a été réalisé au Nord de la RN 13 dans le cadre de la construction de la déviation de BAYEUX.

2 **Section BAYEUX – ISIGNY-SUR-MER (22.5 km)**

Cette section est déjà intégralement à 2 x 2 voies.

La transformation en autoroute consistera essentiellement en la création de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la route actuelle.

Les aménagements récents que sont les déviations de LA CAMBE et OSMANVILLE sont conformes aux normes autoroutières et subiront donc très peu de modification.

Le reste de la section subira essentiellement des travaux de suppression de carrefours à niveau, de création de bandes d'arrêt d'urgence et de restructuration des échangeurs.

Un seul secteur, au droit de la vallée de l'Aure inférieure au lieu-dit « Vieux Pont » sur la commune de SURRAIN, nécessitera une modification ponctuelle du tracé. L'aménagement de ce point singulier est nécessité par les mauvaises caractéristiques géométriques actuelles (sommet de côte, virage et contre virage) qui offrent des conditions de visibilité réduites.

a. Entre la déviation de BAYEUX et « Vieux Pont »

◦ **Présentation**

Sur la courte section située avant l'aménagement en ripage d'axe de « Vieux Pont », l'aménagement de la section courante consiste essentiellement en l'ajout de bande d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la 2 x 2 voies actuelle. La 2 x 2 voies actuelle comporte un séparateur central très large et végétalisé, il sera conservé.

◦ **Echanges et Itinéraire de substitution**

L'itinéraire de substitution est à aménager sur la voie parallèle existante au Nord de la 2 x 2 voies actuelle.

b. Aménagement sur place avec ripage d'axe de la section courante au droit de « Vieux Pont »

◦ **Présentation**

Sur environ 650 m avant la rivière, le profil en long et le tracé en plan de la RN 13 seront repris. Le rayon du sommet de côte sera porté à 10 000 m (au lieu de 3 000 m à l'heure actuelle), tandis que les rayons en plan seront portés à 1 800 et 1 500 m (au lieu de 800 m à l'heure actuelle).

La reprise de la géométrie s'accompagnera d'emprises situées essentiellement au Nord de la route actuelle.

◦ **Echanges et Itinéraire de substitution**

Au droit de la rectification de la section courante, la voie parallèle existante au Nord de la 2 x 2 voies actuelle sera détruite par la construction de la 2 x 2 voies, elle sera à recréer un peu plus au Nord.

c. Entre « Vieux Pont » et FORMIGNY (RD 30)

◦ **Présentation**

L'aménagement de la section courante consiste en l'ajout des bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la 2 x 2 voies actuelle. Certains secteurs de la 2 x 2 voies actuelle comportent un séparateur central très large et végétalisé, il sera conservé.

◦ **Echanges et Itinéraire de substitution**

L'itinéraire de substitution est à aménager à l'emplacement des voies existantes longeant la 2 x 2 voies au Nord. Des courts tronçons en tracé neuf sont à aménager (au droit de la RD 208, du rétablissement de la RD 123 et au droit du lieu-dit « Les Barrières »).

⇒ Echangeur de FORMIGNY (RD 30)

d. Déviations de FORMIGNY, LONGUEVILLE (de la RD 30 à RD 204)

◦ **Présentation**

A partir de l'échangeur de la RD 30 jusqu'au début de la déviation existante d'OSMANVILLE, l'aménagement de la section courante consiste en l'ajout de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la 2 x 2 voies actuelle. Certains secteurs de la 2 x 2 voies actuelle comportent un séparateur central très large et végétalisé, il sera conservé excepté au droit de la RD 125 sur la déviation de LONGUEVILLE.

◦ **Echanges et Itinéraire de substitution**

Dans la traversée de FORMIGNY, l'itinéraire de substitution est constitué de l'ancienne RN 13 (RD 30a) jusqu'au rétablissement de la RD 198. Il réutilise le CR 3 jusqu'à la RD 125, qu'il emprunte pour franchir la RN 13 et entrer dans LONGUEVILLE. Dans LONGUEVILLE, il emprunte ensuite l'ancienne RN 13 jusqu'au rétablissement de la RD 204 qu'il emprunte pour franchir la RN 13.

⇒ **Nota :** à partir du début de la déviation de LA CAMBE et jusqu'à la fin de la déviation de CARENTAN, les carrefours de la RN 13 actuelle sont entièrement dénivelés et les itinéraires de substitution existent déjà.

e. Déviation de LA CAMBE, OSMANVILLE (de RD 204 à la rivière l'Aure inférieure à ISIGNY-SUR-MERE)

- **Présentation**

La route actuelle comporte déjà des bandes d'arrêt d'urgence (B.A.U.). Les aménagements de la section courante ne concernent que les équipements de la route nécessités par le passage au statut autoroutier (Réseau d'Appel d'Urgence (R.A.U.), clôture du domaine autoroutier là où c'est nécessaire, signalisation autoroutière).

- **Echanges et Itinéraire de substitution**

Il n'y a pas de modification des itinéraires empruntés actuellement. A l'Ouest de la RD 204, l'itinéraire de substitution réutilise la voie existante au Nord de la RN 13. Dans la traversée de LA CAMBE, l'itinéraire de substitution est constitué de l'ancienne RN 13 (RD 613).

⇒ Echangeur de LA CAMBE (RD 113)

Entre LA CAMBE et OSMANVILLE, il utilise les voies parallèles existantes au Nord de la RN 13 (RD 613).

Dans la traversée d'OSMANVILLE, il est constitué de l'ancienne RN 13 (RD 514).

⇒ Echangeur d'OSMANVILLE (RD 124 – RD 514)

(Eclaté : bretelle de sortie en venant de CAEN plus à l'Est, bretelle d'entrée vers CHERBOURG au niveau des Laitiers entre OSMANVILLE et ISIGNY)

f. Déviation d'ISIGNY-SUR-MER

- **Présentation**

La déviation d'ISIGNY-SUR-MER est entièrement à carrefours dénivelés mais ne comprend pas de bande d'arrêt d'urgence. L'aménagement de la section courante consiste essentiellement en l'ajout de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la 2 x 2 voies actuelle.

- **Echanges et Itinéraire de substitution**

Il n'y a pas de modification des itinéraires empruntés actuellement. Dans la traversée d'ISIGNY-SUR-MER, l'itinéraire de substitution est constitué de l'ancienne RN 13 (RD 197a).

⇒ Echangeur d'ISIGNY-SUR-MER (RD 5)

(Complété par une bretelle de sortie complémentaire au niveau des Laitiers entre OSMANVILLE et ISIGNY).

3 Section ISIGNY-SUR-MER Ouest / VALOGNES (36 km)

La transformation en autoroute consistera essentiellement en la création de bandes d'arrêt d'urgence.

L'aménagement entre la limite du Calvados et CARENTAN (liaison ISIGNY-SUR-MER / CARENTAN), ainsi que de la déviation de SAINTE-MERE-EGLISE ont été réalisés aux normes autoroutières (normes ICTAAL 120). Les bandes d'arrêt d'urgence existent déjà sur ces secteurs qui ne subiront par conséquent que peu de modifications.

La déviation de CARENTAN et SAINT-COME-DU-MONT ne comporte pas de bandes d'arrêt d'urgence ; elle est en grande partie construite en remblai sur les marais. Au passage du pont canal, elle comporte des caractéristiques de visibilité réduites. Pour ne pas avoir à élargir des remblais sur zones compressibles, la future A 13 ne comportera pas de bande d'arrêt d'urgence sur les zones de la déviation de CARENTAN situés sur les marais. La bande d'arrêt d'urgence sera remplacée par une bande dérasée de droite (B.D.D) de largeur 2 m seulement, stabilisée et revêtue, qui sera neutralisée par un marquage au sol. Elle comportera cependant des équipements plus ponctuels (refuges).

Le reste de la section doit faire l'objet de la mise en place de bande d'arrêt d'urgence, de la fermeture de carrefours plans et d'accès directs, et nécessite localement des reprofilages de la chaussée.

a. Entre les déviations d'ISIGNY-SUR-MER et CARENTAN

• **Présentation**

La route actuelle comporte déjà des bandes d'arrêt d'urgence (B.A.U.). Les aménagements de la section courante ne concernent que les équipements de la route nécessités par le passage au statut autoroutier (Réseau d'Appel d'Urgence (R.A.U.), clôture du domaine autoroutier là où nécessaire, signalisation autoroutière).

• **Echanges et Itinéraire de substitution**

Il n'y a pas de modification des itinéraires empruntés actuellement. L'itinéraire de substitution est essentiellement constitué de l'ancienne RN 13 (RN 2013).

⇒ Echangeur RN 174 voie express

b. Déviations de CARENTAN

• **Présentation**

Dans les secteurs correspondant à la traversée des marais, où les accotements actuels font 2.75 m (2 m stabilisés et 0.75 m pour les dispositifs de retenue), il ne sera possible de réaliser que des bandes dérasées de droite de 2 m, dont l'utilisation sera dissuadée par un marquage. Des zones de refuge compléteront ces dispositions.

Sur les secteurs de la déviation hors marais, les accotements pourront être repris afin d'y créer les bandes d'arrêt d'urgence de 2.5 m telles que prévues sur cette partie de l'itinéraire.

• **Echanges et Itinéraire de substitution**

L'itinéraire de substitution est essentiellement constitué de l'ancienne RN 13 dans la traversée de CARENTAN (RN 2013). Il n'y a pas de modification des itinéraires empruntés actuellement excepté au Nord de la déviation où l'itinéraire est à créer pour franchir la 2 x 2 voies par le passage inférieur existant.

⇒ Echangeur de CARENTAN Sud (RN 2013 et RN 174 actuelle)

⇒ Echangeur de « Blactot » (RD 971)

⇒ Echangeur de CARENTAN Nord (RD 913)

c. Entre la déviation de CARENTAN et la déviation de SAINTE-MERE- EGLISE

• **Présentation**

L'aménagement de la section courante consiste essentiellement en l'ajout de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la 2 x 2 voies actuelle.

• **Echanges et Itinéraire de substitution**

Entre la fin de la déviation de CARENTAN et l'entrée Sud de BLOSVILLE (au niveau de la RD 329) l'itinéraire de substitution doit être créé à l'Est de la 2 x 2 voies sur environ 2 km. Dans la traversée de BLOSVILLE (entre la RD 329 et la RD 70), il emprunte l'ancienne RN 13 (RN 2013).

De la sortie Nord de BLOSVILLE (au niveau de la RD 70) au début de la déviation de SAINTE-MERE-EGLISE (entrée Sud de « Fauville »), il sera aménagé sur le chemin longeant à l'Ouest la 2 x 2 voies.

⇒ Echangeur de BLOSVILLE (RD 70)

(Eclaté : bretelle de sortie en venant de CAEN au niveau de « La Croix Pan » : RD 329).

d. Déviations de SAINTE-MERE-EGLISE

• **Présentation**

La route actuelle comporte déjà des bandes d'arrêt d'urgence (B.A.U.). Les aménagements de la section courante ne concernent que les équipements de la route nécessités par le passage au statut autoroutier (Réseau d'Appel d'Urgence (R.A.U.), clôture du domaine autoroutier là où nécessaire, signalisation autoroutière).

• **Echanges et Itinéraire de substitution**

Il n'y a pas de modification des itinéraires empruntés actuellement. L'itinéraire de substitution est constitué de l'ancienne RN 13 dans la traversée de « Fauville », franchit la 2 x 2 voies au niveau de la RD 67, est constitué par l'ancienne RN 13 dans SAINTE-MERE-EGLISE, puis emprunte la voie existante qui longe la 2 x 2 voies à l'Est jusqu'à l'échangeur de NEUVILLE-AU-PLAIN.

⇒ Echangeur de SAINTE-MERE-EGLISE (RD 67)

(Eclaté : bretelle d'entrée vers CAEN au niveau des « Six chemins », bretelles d'entrée vers CHERBOURG au Sud de la RD 15).

e. Entre la déviation de SAINTE-MERE-EGLISE et la déviation de MONTEBOURG

- **Présentation**

L'aménagement de la section courante consiste essentiellement en l'ajout de bandes d'arrêt d'urgence de part et d'autre de la 2 x 2 voies actuelle.

Il comprend également la rectification d'un sommet de côte sur 300 m environ (au Sud de l'échangeur de NEUVILLE-AU-PLAIN), la reprise du dévers transversal de la chaussée CAEN - CHERBOURG (sur 300 m de part et d'autre du sommet de côte) et la reprise du dévers transversal de la chaussée CAEN – CHERBOURG sur environ 2.5 km depuis la VC 202 vers CHERBOURG.

- **Echanges et Itinéraire de substitution**

⇒ Echangeur de NEUVILLE-AU-PLAIN (VC 202)

De l'échangeur de NEUVILLE-AU-PLAIN à la RD 269, il est à aménager à l'emplacement de la voie existante longeant à l'Ouest la 2 x 2 voies.

Entre la RD 269 et la RD 214 Ouest, il est à créer le long et à l'Ouest de la 2 x 2 voies sur environ 1.5 km. La RD 269 et la RD 214 (passage par FRESVILLE) pourront provisoirement assurer sa fonction.

Entre la RD 214 Ouest et l'échangeur du « Rôti » (Entrée Sud de MONTEBOURG), il est à créer le long et à l'Ouest de la 2 x 2 voies. La RD 214 Est se raccordera dessus via un passage supérieur sur la 2 x 2 voies à créer.

f. Déviations de MONTEBOURG

- **Présentation**

La route actuelle est à 2 x 2 voies sans bande d'arrêt d'urgence, elle est déjà dénivelée. La transformation en autoroute consistera essentiellement en la création de bandes d'arrêt d'urgence.

- **Echanges et Itinéraire de substitution**

⇒ Echangeur du « Rôti » (RD 69)

Il n'y a pas de modification des itinéraires empruntés actuellement. L'itinéraire de substitution est constitué essentiellement de l'ancienne RN 13 dans la traversée de MONTEBOURG (RN 2013).

⇒ Echangeur de MONTEBOURG Nord (RN 2013)

g. Entre la déviation de MONTEBOURG et la déviation de VALOGNES

- **Présentation**

Cette partie en alignement droit comprend une succession de rayons du profil en long en angle saillant au minimum des conditions acceptées pour une transformation en autoroute. Ils seront conservés. La section courante ne comprend pas de bande d'arrêt d'urgence.

La transformation en autoroute consistera essentiellement en la création de la bande d'arrêt d'urgence.

- **Echanges et Itinéraire de substitution**

De l'échangeur Nord de MONTEBOURG Nord à la RD 520 Est (lieu dit « Cussy »), il est à créer sur environ 2 km à l'Ouest et le long de la 2 x 2 voies. Cependant, la continuité de l'itinéraire peut être assurée provisoirement par les RD 520 et 420 (passage dans SAINT-CYR), jusqu'au demi échangeur de « La Victoire » (VALOGNES Sud).

Entre la RD 520 Est et le demi échangeur de « La Victoire », il est à aménager à l'emplacement de la voie existante longeant à l'Ouest la 2 x 2 voies. Sur cette partie, il est également prévu un itinéraire longeant la RN 13 à l'Est, permettant de rétablir la RD 520 Est venant d'HUBERVILLE. Un ouvrage d'art de franchissement de la RN 13 est prévu pour le raccordement de la RD 520 Est sur l'itinéraire de substitution.

4 Section VALOGNES – CHERBOURG (18 km)

La section VALOGNES – CHERBOURG est la plus contraignante de l'itinéraire en terme de topographie et d'habitat proche de la voie. Aussi certains secteurs nécessiteront des modifications du tracé.

Les déviations existantes de VALOGNES et SAINT-JOSEPH seront aménagées sur place.

La jonction entre ces deux déviations sera traitée par le contournement en tracé neuf du hameau « Le Pont à la Vieille » sur la commune de SAINT-JOSEPH.

Entre SAINT-JOSEPH et « Le Mont à la Quesne », le passage du hameau de « Saint-Thomas » sur la commune de BRIX nécessite une modification du tracé (ripage vers l'Est) de la route actuelle.

Le passage du « Mont à la Quesne » sera aménagé sur place malgré ses caractéristiques de tracé réduites. Il fera par conséquent l'objet d'une réduction de la vitesse maximale autorisée, et de la mise en place d'une voie spécialisée pour véhicules lents dans le sens CAEN – CHERBOURG.

Au droit du hameau « Le Pont d'Aumaille » sur la commune de BRIX, il sera réalisé une modification du tracé de la voie (ripage vers l'Est).

Le hameau au Nord de « Délasse » sera contourné par un tracé neuf situé entre la RD 56 et le virage des « Touterelles ».

Le reste de l'itinéraire sera aménagé sur place, et l'aménagement de la section courante consistera essentiellement en la construction de bandes d'arrêt d'urgence. Seule la reprise du virage des « Chèvres », nécessitera un léger ripage de l'axe de la route, mais cet aménagement, bien que non encore réalisé, est déjà déclaré d'utilité publique.

A partir du virage situé au niveau des « Tourterelles » jusqu'au giratoire dit « Malraux » à « La Pierre Butée » (fin de l'itinéraire), la vitesse autorisée sera réduite du fait des caractéristiques de tracé réduites (Virage des « Chèvres » notamment). Cette zone à vitesse limitée servira de transition à l'approche de la fin de l'itinéraire autoroutier et de l'entrée dans l'agglomération cherbourgeoise.

a. Aménagement sur place de la déviation de VALOGNES

◦ **Présentation**

La route actuelle est une 2 x 2 voies entièrement dénivelée sans bande d'arrêt d'urgence. La transformation en autoroute consistera essentiellement en la création de la bande d'arrêt d'urgence.

◦ **Echanges et Itinéraire de substitution**

⇒ Demi-échangeur de « La Victoire » (VALOGNES Sud : RD 420 et RN 2013)

- L'itinéraire de substitution est constitué de la traversée de VALOGNES par l'ancienne RN 13. Il franchit la 2 x 2 voies au niveau de l'échangeur de « La Fosse Prêmesnil ».

Un itinéraire complémentaire sera aménagé en parallèle et à l'Ouest de la 2 x 2 voies entre la RD 420 et la RD 902. Entre le demi-échangeur de « La Victoire » et la RD 2, il sera aménagé sur les voies existantes en passant par le carrefour de Savigny et en empruntant la RD 418 jusqu'à la RD 2. De la RD 2 à la voie SNCF, il doit être créé. Il passera sur la voie de chemin de fer par un passage à créer avant de rejoindre un chemin existant, qui sera à élargir. Puis il est à créer du lieu-dit « Le Quesnay » jusqu'à l'échangeur de la RD 902.

⇒ Echangeur RD 902

⇒ Echangeur de « La Fosse Prêmesnil » VALOGNES Nord : RN 2013)

b. Aménagement en tracé neuf de la déviation du « Pont à la Vieille »

- **Présentation**

Sur une longueur d'environ 2.7 km, l'aménagement sera réalisé un tracé neuf à 2 x 2 voies.

Son origine se situe à l'échangeur de « La Fosse Prêmesnil », le tracé contourne ensuite le hameau du « Pont à la Vieille » en évitant les habitations les plus proches à au moins une centaine de mètres, son extrémité se situe au début de la déviation existante de SAINT-JOSEPH.

- **Echanges et Itinéraire de substitution**

Côté VALOGNES, l'itinéraire de substitution réutilise sur 300 mètres l'emprise de l'actuelle bretelle de sortie en venant de CHERBOURG et se raccorde sur le giratoire Sud de l'échangeur de « La Fosse Prêmesnil ».

Dans le passage du « Pont à la Vieille » et de « La Frette », il est constitué par la RN 13 actuelle. Ce tronçon nécessitera de réduire la largeur de la chaussée au profit d'aménagements paysagers, de trottoirs et de stationnements.

c. Aménagement sur place entre la déviation du « Pont à la Vieille » et le ripage de « Saint-Thomas »

- **Présentation**

Ce secteur consiste essentiellement en la déviation de SAINT-JOSEPH existante. La voie est dénivelée mais ne comporte pas de bande d'arrêt d'urgence. L'aménagement de la section courante consistera essentiellement en la construction des bandes d'arrêt d'urgence.

- **Echanges et Itinéraire de substitution**

Entre la traversée du « Pont à la Vieille » (où l'itinéraire de substitution est aménagé sur la 2 x 2 voies actuelle) et le chemin de « La Feuffe » au début de la déviation de SAINT-JOSEPH, l'itinéraire de substitution doit être créé en tracé neuf le long et au Sud de la 2 x 2 voies. Du chemin de « La Feuffe » jusqu'à la RD 146, le chemin existant au Sud de la RN 13 doit être élargi. De la RD 146 à la RD 262, il doit être élargi (il réutilise le chemin rural passant devant « Lomée »).

d. Aménagement sur place avec ripage d'axe au droit de « Saint-Thomas »

- **Présentation**

Le passage du hameau de « Saint-Thomas » fait l'objet d'un ripage de l'axe actuel vers le Sud afin de préserver la partie Nord du hameau qui est la plus dense, de rectifier les caractéristiques de profil en long de la voie, et de permettre l'implantation d'une voie de désenclavement entre l'autoroute et les habitations au Nord. Des habitations seront à acquérir au Sud.

- **Echanges et Itinéraire de substitution**

L'itinéraire de substitution est aménagé en réutilisant au maximum les voies existantes au Sud de la RN 13 actuelle.

De la RD 146 à la RD 262, il est aménagé à l'emplacement du chemin rural passant devant « L'Hommée », puis du chemin rural n°6, du chemin rural n°38 et du chemin rural existant au Sud entre « Saint-Thomas » et la RD 262.

Il emprunte ensuite la RD 262, pour franchir la 2 x 2 voies par un ouvrage d'art à créer.

Des chemins de désenclavement sont à recalibrer pour relier à l'itinéraire de substitution des habitations de « Saint-Thomas » situées au Sud de la RN 13 entre la déviation de SAINT-JOSEPH et la RD 262.

e. Aménagement sur place du passage du « Mont à la Quesne » et ripage d'axe de la section courante au droit du « Pont d'Aumaille »

- **Présentation**

« Le Mont à la Quesne »

Pour des raisons d'économies et afin de ne pas créer une nouvelle coupure, il a été décidé d'aménager sur place le passage du « Mont à la Quesne ».

Les caractéristiques du tracé en plan et du profil en long actuels sont donc conservées, mais nécessitent une réduction de la vitesse autorisée et l'ajout d'une troisième voie pour véhicules lents dans le sens CAEN – CHERBOURG.

Le respect de cette vitesse autorisée devrait d'autant plus être facilité par le contexte particulier perceptible par l'usager, d'une part car la voie se trouve en fort déblai en terrain rocheux (avec des talus de forte pente), faisant penser à un contexte de montagne, d'autre part du fait de la forte pente et de la présence de la voie pour véhicules lents.

L'aménagement consistera donc essentiellement en la création d'une troisième voie pour véhicules lents entre « Saint-Thomas » et « Le Pont d'Aumaille » sur la chaussée CAEN – CHERBOURG. Au droit de cette voie, il sera créé une bande dérasée de droite de 1 m, au lieu d'une bande d'arrêt d'urgence. La chaussée CHERBOURG – CAEN sera elle munie d'une bande d'arrêt d'urgence. L'axe de la chaussée pourra être localement modifié, de façon à pouvoir faire les aménagements en ne retouchant pas les talus rocheux du passage du « Mont à la Quesne » et en conservant l'ouvrage de franchissement de la 2 x 2 voies par la RD 119.

« Le Pont d'Aumaille »

Sur 800 m environ, l'axe de la route sera décalé vers l'Est. Le ripage nécessitera l'acquisition de l'habitation située au Nord de la RN 13 et à l'Est de la VC 10.

• **Echanges et Itinéraire de substitution**

Depuis l'ouvrage à créer franchissant la 2 x 2 voies (RD 262), il est à aménager à l'emplacement du chemin rural qui traverse « Le Bosquet » et relie « Saint-Thomas » au hameau du « Mont à la Quesne » sur la RD 119.

Il retransverse la 2 x 2 voies par la RD 119 sur l'ouvrage actuel.

Il est ensuite à créer au Sud de la RN 13, essentiellement sur des terrains communaux pour rejoindre la VC 10 au « Pont d'Aumaille ». Il emprunte la VC et traverse la RN 13 par un passage inférieur à créer.

Au Nord de la RN 13, un tronçon est à créer depuis le passage inférieur jusqu'à « La Persillerie » afin de se raccorder au chemin rejoignant la RD 56.

f. Aménagement sur place entre « Le Pont d'Aumaille » et « Délasse »

• **Présentation**

La transformation en autoroute consistera essentiellement en la création de bandes d'arrêt d'urgence et la fermeture des accès.

• **Echanges et Itinéraire de substitution**

L'itinéraire utilise l'ouvrage actuel de la RD 56 pour franchir la 2 x 2 voies.

⇒ Echangeur de Délasse (RD 56)

(Eclaté : bretelle d'entrée vers CAEN à son emplacement actuel).

g. Aménagement en tracé neuf au Nord de « Délasse »

• **Présentation**

Au droit du hameau de « Délasse », un tracé neuf contournera par l'Est les habitations situées le long de la RN 13 au niveau du hameau de « Haut ». Le tracé neuf commence un peu après l'ouvrage de la RD 56 et se termine dans le virage des « Tourterelles ».

• **Echanges et Itinéraire de substitution**

Depuis la RD 56 l'itinéraire de substitution traverse le hameau de « Délasse » en utilisant au maximum l'emprise de l'actuelle bretelle de sortie en venant de CHERBOURG (cette bretelle sera fermée et remplacée par une bretelle à créer au droit de la RD 56). Puis il est constitué de l'actuelle RN 13 (qui sera réaménagée) jusqu'à la VC 14. Il est ensuite à créer pour contourner par l'Ouest les habitations de « Blanchuquet » proches de la RN 13 actuelle.

h. Aménagement sur place de « Délasse » à LA GLACERIE (giratoire « Malraux » à « La Pierre Butée »)

• **Présentation**

Sur le reste de la section jusqu'à CHERBOURG, l'axe de la RN 13 actuelle sera conservé, excepté pour la rectification du virage des « Chèvres ». L'aménagement de la section courante consistera essentiellement en la création de la bande d'arrêt d'urgence et la fermeture des accès.

Seul le virage des « Chèvres » fera l'objet d'un ripage de l'axe afin d'atténuer la courbe trop prononcée à l'heure actuelle. Cet aménagement n'est pas encore réalisé mais est déjà déclaré d'utilité publique.

• **Echanges et Itinéraire de substitution**

L'itinéraire de substitution emprunte la VC 91 puis un chemin rural existant à élargir, puis est à créer jusqu'au giratoire prévu à « La Netterie ».

⇒ Demi-échangeur des « Chèvres » (orienté vers CAEN)

Du giratoire de « La Netterie » jusqu'à la RD 122, il est à créer excepté sur la partie déjà créée dans le cadre du projet du virage des « Chèvres » (situé entre la RD 122 et « La Grave de Haut »).

Un giratoire doit être créé sur la RD 122 pour simplifier le système d'échanges actuel. De là il emprunte les voies existantes jusqu'à la fin de l'itinéraire.

⇒ Echangeur de « La Pierre Butée » (compatible avec le raccordement d'un éventuel contournement Ouest de CHERBOURG)

