

VILLE D'ÉQUEURDEVILLE-HAINNEVILLE

DÉPARTEMENT de la MANCHE

COMPTE RENDU SOMMAIRE

CONSEIL MUNICIPAL SÉANCE DU 09 MARS 2007

L'an deux mille sept, le neuf du mois de mars à dix-sept heures trente, le Conseil Municipal, dûment convoqué par Monsieur le Maire, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances.

ÉTAIENT PRESENTS :

Mr CAUVIN, Président,
Mr LEHÉRISSIER, Mr BIHET, Mr CHENINA, Mr POUTAS, Mr LELOY, Mme LAUNOY,
Mr KRAWCZYK, Mr MAHAUD, Adjoint,
Mr BAUDRY, Mr BOSQUET, Mme BRISSET, Mme BRITEL, Mr BOURDON, Mme GODEFROY,
Mr KERLEAU, Mr ROUXEL, Mme BAUDIN, Mme LEMARINEL, Mr DORANGE, Mme TUR ROIG,
Mme BILLIARD, Mme SAMSON, Mr AUVRAY, Mme FRIGOUT.

ABSENTS EXCUSES :

Mme HELIE	⇒ a donné pouvoir à Pierre BIHET
Mr MAHAUD	⇒ a donné pouvoir à Michel LEHERISSIER à partir de 18 h 10
Mme LECRES	⇒ a donné pouvoir à Ismaël CHENINA
Mme GUILLOT	⇒ a donné pouvoir à Claude BOURDON
Mme JACQUETTE	
Mme PRIGENT	
Mr DECELLE	⇒ a donné pouvoir à Jean AUVRAY
Mr JEAN	
Mr HELIE	⇒ a donné pouvoir à Régine SAMSON

VOIE DE CONTOURNEMENT OUEST – AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

Dans le cadre d'une réflexion générale sur les déplacements dans la Manche, le conseil général a été amené à envisager le contournement de l'agglomération de Cherbourg par l'Ouest entre la RN 13 et la RD 901. Des études préliminaires ont été menées de janvier 2006 à septembre 2006 sur le contexte et l'impact socio économique, les trafics, les aspects techniques et environnementaux, ainsi que les aspects géologiques, agricoles et acoustiques.

L'étude couvre une zone de 13 communes et s'attache à définir des fuseaux de passage et à donner des éléments de comparaison de ces tracés.

L'aménagement envisagé est celui d'une infrastructure de type 2 fois 2 voies avec des échangeurs dénivelés et/ou des giratoires.

Les scénarii envisagés sont déclinés suivant leur proximité du milieu urbain :

- ↪ Les scénarii 1 et 1 bis passent le territoire de la ville d'Equedreville-Hainneville sur la partie ouest de l'ouvrage
- ↪ Le scénario 3 emprunte un tracé plus au large d'environ 2 à 3 Km
- ↪ Le scénario 2 utilise un tracé médian.

Positionnement de la ville :

Compte tenu de la lourdeur de l'investissement, toute erreur sur la forme et le choix du projet serait irrémédiable. Puisque la vocation de cette voie est le contournement et le désenclavement, la réflexion sur le tracé doit déboucher sur une voie permettant un trafic rapide. Une voie supplémentaire de liaison limitée à 50 Km / heure ou 70 Km / heure n'a pas d'intérêt.

Le tracé doit être une véritable desserte Est Ouest et concourir au désenclavement par des pénétrantes et des bretelles d'accès, par opposition au choix d'un faisceau qui serait une desserte inter-quartiers ou, inter-villes. D'autres villes comme Saint Lô ont opéré ces choix d'un tracé éloigné avec le conseil général, ce qui justifie alors son rôle dans ces études et sa maîtrise d'ouvrage.

- Les dessertes et bretelles vers la polyclinique, le sud de la ville et Bénécère peuvent être définies à partir de ce choix initial de rocade.
- Sauf à attendre encore 10 ans pour que les acquisitions foncières soient engagées sur l'ouest, le retard accusé sur cette opération doit être compensé par un démarrage des travaux aux deux extrémités simultanément, c'est-à-dire Est et Ouest.

Ces arguments amènent à exclure le scénario 1 beaucoup trop proche du tissu urbain pour offrir une réelle voie de contournement et de désenclavement.

A l'inverse le fuseau 3 est trop éloigné de l'agglomération pour être efficace et l'analyse multicritères démontre que ce fuseau n'est pas favorable au projet envisagé.

Le scénario le plus intéressant est le panachage de deux faisceaux, le 2 et le 1 bis :

- soit le 1 bis de Tollevast à Nouainville et le 2 de Nouainville à Tonneville ;
- soit encore le 1 bis de Tollevast à Nouainville et un compromis entre le 1 bis et le 2 entre Nouainville et Tonneville.

Le Conseil Municipal, à l'unanimité, a émis un avis favorable sur les observations ci-dessus énumérées.