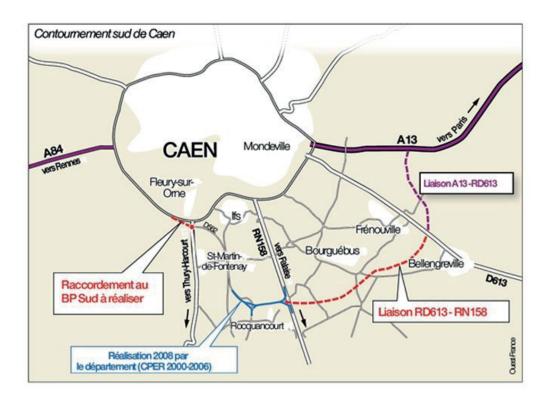
### ASSOCIATION POUR LA FINALISATION DU CONTOURNEMENT SUD DE CAEN

8,5 kilomètres pour désengorger le Périphérique Sud de Caen du trafic de transit. Un contournement incontournable au regard de la saturation actuelle du trafic et du développement prévu au Sud de Caen (entreprises, habitants...).



# UN GRAND CONTOURNEMENT SUD DE CAEN...

Le projet de contournement Sud de Caen est un projet routier qui doit permettre de désengorger le périphérique Sud entre Mondeville et Fleury-sur-Orne ainsi que les axes secondaires qui servent « d'itinéraires de substitution ».

Alors que ce projet figure depuis plus de 25 ans dans les différents documents de planification, la réalisation du « chainon manquant » n'est plus évoquée depuis 2012. Sur la vingtaine de kilomètres du projet, il ne manque que 8,5 kilomètres à réaliser entre la RN 158 et la RD 613. En effet, deux barreaux routiers ont d'ores et déjà été mis-en-œuvre (cf. carte ci-dessous) :

> une 2x2 voies entre la RD 658 et la RD 562A réalisée en 2008 ; > une 2x2 voies entre l'A 13 Caen-Paris et la RD 613 réalisée en 2012. Seulement 8,5 kilomètres à réaliser pour finaliser le contournement Sud de

Il ne s'agit pas de créer un grand contournement routier, il s'agit uniquement de réaliser le chainon manquant pour que 2 autres barreaux routiers déjà réalisés servent pleinement.

### **POUR FACILITER ET SÉCURISER LA CIRCULATION**

Ce projet s'inscrit dans une volonté claire d'améliorer la desserte du territoire de l'agglomération de Caen et du Sud du Calvados et ainsi de faciliter la vie de tous ceux qui, quotidiennement, empruntent le périphérique Sud.

La réalisation du contournement Sud vise à une meilleure organisation des déplacements sur l'aire métropolitaine en venant notamment :

- > Décharger le boulevard périphérique, aujourd'hui très encombré, d'une partie de son trafic et notamment des poids lourds en transit;
- > Offrir une infrastructure adaptée pour les trafics d'échange et de transit provenant des autoroutes A13, A 84 et A88;
- > Détourner les véhicules de l'échangeur entre l'A13 et le périphérique, échangeur mal conçu où se cisaillent les voies de circulation, ce qui entraîne de nombreux accidents et de forts ralentissements.

### UN TRAFIC TRÈS IMPORTANT À L'EST DE L'AGGLOMÉRATION DÛ EN PARTIE AU TRAFIC DE TRANSIT

Le trafic moyen journalier (TMJA) est supérieur à 60 000 véhicules sur les différents points de comptages de la partie Est du périphérique Caennais.

Une situation géographique qui explique en partie ce trafic important sur le Sud Est de l'agglomération. Caen se situe notamment sur la route des estuaires, entre Calais et Bayonne qui relie la Belgique à l'Espagne de façon continue sans passer par Paris.

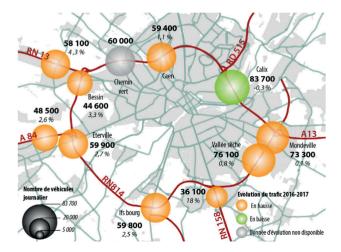
Un trafic très important notamment poids lourds sur l'échangeur entre l'A13 et le périphérique (porte de Paris)

En Normandie et plus globalement en France, le transport de marchandises longue distance se fait très majoritairement par la route. S'il est plutôt en diminution sur les grands axes du fait sans doute de la conjoncture économique, le trafic poids lourds augmente sur le périphérique Sud de Caen. La porte de Paris voit ainsi passer plus de 87 000 véhicules en moyenne par jour en 2016 et notamment plus de 8 000 poids lourds (un record sur le périphérique Caennais). De plus, le trafic de poids lourds est en forte progression sur cet échangeur (+ 16 % entre 2013 et 2016).

Cet échangeur a été mal conçu ; les voies de circulation se cisaillent, ce qui entraîne de nombreux accidents et de forts ralentissements.

La porte d'Espagne connait la plus forte augmentation du trafic (+ 19 % et même + 49% de poids lourds en 10 ans).

**Trafic en 2017 sur le périphérique caennais** en nombre de véhicules/jour, moyenne journalière annuelle



Le détournement d'une partie du trafic de transit et notamment des poids lourds doit être aujourd'hui une priorité. La création de ce contournement permettrait de créer un itinéraire attractif entre l'A13, l'A88 et l'A84 (nœud autoroutier) pour l'ensemble des trafics ne faisant que transiter par l'agglomération Caennaise.

# DES PREMIERS BARREAUX QUI NE SERVENT PAS PLEINEMENT

La RD562B reliant la RN158 à la RD562 (contournement de Boulon) est fréquentée chaque jour par près de 8 000 véhicules dont environ 10% de poids lourds. Le trafic est beaucoup plus important dans le sens RN158 -> RD652 (plus de 5 000 véhicules jours (soit près des 2/3 du trafic) et près de 10% de poids lourds).

L'A813 reliant l'A13 et Frénouville est fréquentée chaque jour par environ 3 100 véhicules dont 12% de poids lourds. Le trafic est similaire dans les 2 sens. Ces chiffres confirment que les investissements importants consentis pour ces 2 barreaux ne donneront toute leur efficacité que lorsque le contournement sera finalisé.

### UN GLISSEMENT VERS LE SUD DES PO-PULATIONS ET DES ACTIVITÉS (LOGIS-TIQUES NOTAMMENT)

Le fort développement des activités et des habitations observé au Sud de l'agglomération va encore renforcer le trafic routier dans les années à venir. Le développement économique et notamment de la logistique au Sud de Caen aura des impacts forts sur le nombre de véhicules et notamment de camions Une étude prospective prenant en compte l'ensemble de ces projets devrait rendre ce « contournement incontournable ».

Enfin, au-delà de leur dynamique démographique, les Communes du sud et du sud-est de l'agglomération Caennaise ont les plus fortes proportions de trentenaires et par voie de conséquence de jeunes enfants (0-14 ans). Leur périurbanisation est plus récente, d'où leur relative jeunesse et l'importance des familles qui y vivent.

### DE NOMBREUX VÉHICULES ET NOTAM-MENT DES POIDS LOURDS QUI TRA-VERSENT DE PETITS BOURGS

Le périphérique Caennais ne dispose pas d'itinéraires de substitution. En cas de difficultés (embouteillages, travaux, manifestations, ...), les automobilistes mais aussi les poids lourds empruntent le réseau secondaire en traversant de nombreux bourgs situés au Sud de l'agglomération Caennaise. La RD 230 est ainsi empruntée sur Soliers et Grentheville par plus de 4 000 véhicules par jour dont plus de 170 poids lourds. La RD 41 reliant Garcelles-Secqueville – Bourguébus - Bellengreville est également fréquentée par de nombreux poids lourds (entre 150 et 230 poids

lourds par jour en moyenne selon les tronçons). La création d'un itinéraire de substitution permettrait de retrouver sur ces axes une circulation apaisée. Pour toutes ces communes et leurs habitants, la décharge du trafic routier et notamment des poids lourds constituera une amélioration sensible du cadre et de la qualité de vie (amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique le long de ces routes).

La décharge des axes routiers facilitera également les actions des collectivités territoriales pour repenser le partage de l'espace public au profit des modes de déplacements doux (vélo, marche à pied,...).

# DES IMPACTS IMPORTANTS SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Pour les entreprises utilisant le réseau routier, notamment celles liées aux secteurs de la logistique et du transport, le projet devrait constituer une source d'amélioration de leur productivité, en assurant une diminution et une fiabilisation des temps de parcours.

Enfin, l'attractivité économique et touristique des territoires dépend du temps mais aussi de la facilité d'accès aux principaux bassins de populations et centres de décision. Pour les territoires ruraux situés au Sud de Caen, ce contournement de l'agglomération Caennaise revêt un enjeu particulièrement important puisqu'il permettrait notamment de réduire et fiabiliser les temps de parcours aux heures de pointe vers et depuis la Région Parisienne.



### **QUESTIONS ET AUTRES ENJEUX À CREUSER**

Un contournement qui pourrait être une excellente opportunité pour expérimenter un nouveau modèle d'autoroute plus respectueuse de l'environnement :

#### ÊTRE INNOVANT EN TERMES ENVIRONNE-MENTAL

Il faudrait peut-être s'interroger sur la **possibilité** d'être innovant en termes environnemental (réduction de la consommation d'espace, réduction des surfaces imperméables, gestion des eaux, production d'énergie solaire, qualité de l'air, enrobé innovant composé de matériaux recyclés, bilan carbone, arbres...). La petite taille du projet pourrait être intéressante pour monter un projet innovant.

> Exemples dans d'autres Pays : installation de panneaux solaires le long ou au dessus de la voie (expérimentations en cours en Allemagne et aux Pays-Bas)



## REVOIR LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS

> Si le projet se fait, la **possibilité d'interdire la cir- culation poids lourds**, hors stricte desserte locale, sur l'ensemble du réseau secondaire du Sud de Caen (RD41, RD 230...)?

### LE CHOIX DU TRACÉ DE LA BANDE DOIT ÊTRE CHOISI AFIN DE MINIMISER AINSI LES IMPACTS DU PROJETANT HUMAINS QU'ENVIRONNEMENTAUX

#### > Limiter l'impact sur l'habitat et les activités

- Déterminer les secteurs les plus sensibles devant être évités ou devant faire l'objet de protections particulières
- Rétrécir au maximum la bande de passage dans certains secteurs, notamment grâce à une conception nouvelle des bretelles d'échange,
- Prévoir des mesures d'insertion particulières pour certains secteurs sensibles

#### > Limiter l'impact sur les milieux naturels

- Aucune zone protégée traversée
- Quasi absence de surfaces boisées
- Le fuseau passe à proximité immédiate de la ZNIEFF Continentale de type 1, des bois et pelouses de Bellengreville et du site classé du château de Garcelles et de son parc.

