

## Une rocade Sud-Ouest pour quoi faire ? Avant de trouver une réponse, il faut d'abord que la question soit bien posée ! **Des alternatives ?**

*Cahier n°2*

### Quels sont les objectifs hiérarchisés de ce contournement ?

Desservir La Hague

ou Améliorer le plan de circulation dans Cherbourg en Cotentin (CEC)

ou Desservir l'ouest de Cherbourg

ou Améliorer le plan de circulation autour de CEC et désengorger les routes inadaptées au trafic généré (en violet, les remarques et questions concernant cet objectif 4)

**Le dossier ne nous renseigne pas.**

**C'est au vu de ces 4 objectifs qu'il faut donc questionner les différentes options**

**Note de méthode :** Les comparaisons de trafic ont été faites lors de la concertation préalable entre les données estimées de trafic sans contournement et avec contournement.

Pour percevoir la réalité au plus juste, ce que vivent les gens, il nous apparaît plus opportun de comparer le trafic actuel au trafic futur sur chaque fuseau.

En violet : des commentaires sur l'objectif 4 Améliorer le plan de circulation autour de CEC et désengorger les routes inadaptées au trafic généré

### Répondre à l'objectif 1 : Desservir La Hague

#### Le Fuseau SO5

- La traversée du hameau LE SAUSSEY sur la D64 à Flottemanville-Hague présente des caractéristiques qui rendent impossibles tout élargissement et tout contournement. Il s'agit d'un goulot d'étranglement. Un trafic de 13 200 Véh/jour, avec des convois exceptionnels réguliers et un trafic de camions est inenvisageable
- Le carrefour des Pelles sur Acqueville est un autre point d'abcès.
- Les 2 points noirs que sont les Noës sur Acqueville et le hameau du Hutret à Sainte-Croix-Hague demeurent.
- Ce fuseau ne représente pas une alternative, donc pas de plus-value pour les poids lourds qui passent par les RD56 et RD22 pour rejoindre la zone d'activité de QUERQUEVILLE (EST de CEC) par la D901.
- La RD 152 du départ du Saussey vers Flottemanville-Hague et Tonneville voit son trafic augmenter très sensiblement. C'est une route totalement inadaptée à ce genre de trafic.

#### Questions

1. Est-il prévu néanmoins des voies de dépassement sur fuseau ?
2. Comment en proposant ce fuseau, a-t-il été envisagé de régler les problèmes liés à la Traversée du Saussey, des Noës et du Hutret ?
3. Est-il envisagé des interdictions de circulation pour les poids lourds sur la RD56 ?

#### Conclusion

Le FSO5 ne permet pas de desservir la Hague tant les obstacles sont nombreux. Au vu du trafic envisagé.

#### Le Fuseau SO4

Les convois exceptionnels n'empruntent pas ce fuseau, il est reporté sur les RD64 et 22.

Ce fuseau présente la particularité d'être très clair dans ses objectifs : améliorer le plan de circulation dans et autour de CEC et desservir l'ouest de Cherbourg.

**Comment résout-il le problème de la desserte de la Hague ?**

- La RD 64 verrait son trafic diminuer de 10 % mais serait utilisée par les transports exceptionnels. La traversée du Saussey resterait un point noir. La circulation sur cet axe sera rendue difficile avec les convois et l'impossibilité de les doubler.
- Il ne le résout pas puisque la RD 22 verra son trafic croître (comparaison 2023).
- La RD 650 verra son trafic augmenter de 30 % à 17 200 veh/j. Elle traverse le bourg de Sideville. En comparaison, le trafic dans le bourg de Saint Martin Le Gréard est actuellement de 5 600veh/j.
- Le hameau du Pont à Martinvast verrait aussi considérablement le nombre de Véh/jour augmenter (déduction)

**Conclusion : Le FSO4 n'est pas adapté à l'objectif.**

### Le Fuseau SO3

Les convois exceptionnels n'empruntent pas ce fuseau, il est reporté sur les RD64 et 22.

Les mêmes remarques faites pour le SO4 sont à faire avec cependant des nuances.

- Pour la RD 64, avec 240 % d'augmentation de trafic (base 2023) même conclusion que pour le FSO5.
- La RD 152 du départ du Saussey vers Flottemanville-Hague voit son trafic augmenter très sensiblement. C'est une route totalement inadaptée à ce genre de trafic. Idem du Saussey au Bigard, pour les RD123 et 16
- Pour la RD 650, moindre augmentation du trafic 12 % (base 2023).

**Conclusion :** Idem fuseau SO4. Il générera de plus un trafic supplémentaire sur des routes inadaptées.

### Les Fuseaux SO2, SO1, SO20212

Les transports exceptionnels peuvent emprunter ces 3 fuseaux.

- Avec les marges d'erreurs, on peut noter une baisse de trafic sur la RD 22 de 20 % environ sur ces 3 fuseaux (base 2023).
- Le contournement du village du Bondet sur Flottemanville-Hague est envisagé.

**Le Fuseau SO2** On note une augmentation des trafics importante sur des routes secondaires inadaptées,

- RD 123 intersection rocade au carrefour de Maulalon
- RD123 et RD 16 du Bigard vers la rue d'Ozouville,
- auxquelles s'ajoutent les routes notées pour le SO3.

**Le Fuseau SO1** Une augmentation très forte du trafic sur la RD du carrefour du Vaublat au Bigard. Passage très à proximité du bourg de Tonneville

**Le Fuseau SO2012** On note une augmentation des trafics importante sur routes secondaires inadaptées sur la RD16 Le Bigard vers la rue d'Ozouville, RD 16 Carrefour du Vaublat vers Bénécert et RD901. Une autre très importante sur la RD152 du bourg de Tonneville vers la 901.

### Les Fuseaux SO2, SO1, SO20212

**Conclusion :** Si ces fuseaux semblent adaptés pour la desserte de la Hague, il n'est resté pas moins que

- la RD22 génère toujours un trafic minimum de 8 000Veh/j.
- les traversées de Nouainville, Flottemanville-Hague et de Tonneville vont créer de réelles frontières entre des espaces (aujourd'hui relativement ouverts) là où évoluent enfants, personnes âgées, cyclistes, animaux, agriculteurs ....
- le trafic augmentera sur de nombreuses routes secondaires inadaptées.
- les aménagements fonciers seront très importants. Il faudra, en sus des 50 ou 60 ha prévus à artificialiser, créer des routes parallèles à la rocade et des ouvrages pour les utilisations agricoles et les riverains. (Coût et artificialisation non chiffrés)

**Question :** Les transports exceptionnels seront-ils dans l'obligation d'emprunter l'itinéraire créé dans un de ces fuseaux ?

## Répondre aux objectifs 2 à 4

- Améliorer le plan de circulation dans CEC et desservir l'ouest de CEC
- La réponse passe par des dessertes de proximité qui pourront être accessibles facilement

**Le Fuseau SO5** D'évidence, ce fuseau n'a pas été pensé pour répondre à ces 2 questions.

## Le Fuseau SO4

- Ce fuseau n'apporte pas une amélioration sur la 901 dans la traversée de CEC. <4 % (données 2023) ? Par contre, on note une baisse de 25 % sur le HDV (base 2023)
- C'est un réseau de proximité qui facilite la mobilité pour Querqueville, Equeurdreville-Hainneville et Octeville (34400 habitants sur 80000 de CeC). Bénécère, Les Vindits, Les Fourches, le Thivet sont desservis. **Ce fuseau est le seul que désenclave le SDIS vers le Nord Ouest de CEC.**
- On note une augmentation des trafics importante sur routes secondaires inadaptées (RD 16 et les axes reliant ce fuseau au centre de Cherbourg et Equeurdreville)

**Conclusion :** Seul fuseau qui désenclave le SDIS, qui concerne une proportion très importante d'habitants de CEC mais qui génère une utilisation abusive de routes inadaptées.

## Le Fuseau SO3

- Ce fuseau n'apporte pas une amélioration sur la 901 dans la traversée de CEC. <4 % (données 2023) ? Par contre, on note une baisse d'environ 5 % sur le HDV (base 2023)
- On note une augmentation des trafics importante sur routes secondaires inadaptées, chasse du Loup Pendu, la RD 650 de la rocade vers Cherbourg, et dans la Hague (voir 1ère question)

**Conclusion :** Ce fuseau facilite la desserte de Querqueville, Equeurdreville-Hainneville mais génère une utilisation abusive de routes inadaptées

## Le Fuseau SO2

- Ce fuseau n'apporte pas une amélioration sur la 901 dans la traversée de CEC. <4 % (données 2023) ? Par contre, on note une baisse >25 % sur le HDV (base 2023)
- On note une augmentation des trafics importante sur routes secondaires inadaptées pour des axes reliant le barreau du Thivet au centre de Cherbourg et Equeurdreville.

**Conclusion :** Idem SO3

## Le Fuseau SO1

 Remarques identiques

**Conclusion :** Idem SO3

## Le Fuseau SO2012

- Ce fuseau n'apporte qu'une amélioration très relative sur la 901 dans la traversée de CEC. >5 % (données 2023) Par contre, on note une baisse >30 % (la plus importante) sur le HDV (base 2023)
- On note une augmentation des trafics importante sur routes secondaires inadaptées RD 409, Chasse du Loup Pendu ...

**Conclusion :** Ce fuseau facilite la desserte de la Hague et améliore relativement sur certains axes le trafic dans CEC.

## Le Fuseau SE

- Dans ce dossier de concertation, aucune alternative n'est proposée pour le tronçon du Fuseau SO5.
- Compte tenu des marges d'erreurs, seul l'association du fuseau 4 avec le FSE se distingue avec **la plus petite baisse de trafic, soit 1 900 Véh/jour**, les autres oscillant entre -2 800 et 2400 véh/j. (base 2023 : 7 100). Environ 1/3 à 40 % de trafic en moins.

**Conclusion** : La construction d'une rocade est-elle pour la RD 122 un projet ambitieux ? De très nombreuses habitations la bordent (suite à une politique menée pendant des décennies qu'il faut assumer aujourd'hui).

Difficile d'imaginer une longue chasse avec 4 300 5 200 véh/jour transformée en voie verte ou en zone à 30km/h permettant de garantir sécurité et tranquillité aux riverains.

Le doublement prévu de la zone commerciale de Tollevast ne va-t-il pas générer encore plus de trafic ? Cela a-t-il été pris en compte dans les estimations de trafic ?

### **Quel fuseau choisir pour les dessertes et le trafic ? En de dehors de toute autre considération.**

1 - Desservir la Hague : **SO2012, SO2, SO1**

2- Améliorer le plan de circulation dans CEC **SO2012**

3- Desservir l'ouest de CEC : **SO3, SO4**

4- Améliorer le plan de circulation autour de CEC et désengorger les routes inadaptées au trafic généré.

- petites routes qui irriguent les communes déléguées de la Hague proches de CEC
- routes en périphérie de CEC
- routes importantes comme la RD 650

**Aucun fuseau ne répond donc à cet objectif**

### **Des alternatives routières à ce projet de contournement ?**

D'autres alternatives routières ont-elles été envisagées récemment pour la RD56 et la RD 22 ?

Pour la RD 56, quelles études ont été menées pour

- un « contournement » de Saint Martin le Gréard via la cour à Couville ?
- des aménagements conséquents de la RD22 pour les 2 hameaux traversés à Acqueville et Sainte-Croix-Hague ?

### **D'autres alternatives à ce projet de contournement Sud-Ouest ?**

Ce projet de contournement, s'il se réalise, ne sera opérationnel qu'en 2033. Certains parlent de 2038.

**Remarque** : 9 ou 14 ans à attendre que les problèmes soulevés soient résolus. Sans compter que des projets d'envergure sur la Hague sont envisagés. Ce qui générera un trafic accru sur la RD22 et la RD 56

**Remarque** : l'axe Nord-Sud envisagé pour des raisons proches est aujourd'hui saturé à certaines heures. Le trafic indiqué dans le dossier indique une augmentation substantielle pour 2033.

N'est pas une interpellation au regard des études réalisées sur la corrélation entre augmentation du trafic et routes nouvelles ?

### **Des alternatives au projet existant. Elles sont à étudier.**

1- Ne pas faire ce contournement n'exclut pas des aménagements routiers à la marge qui permettront d'améliorer la sécurité des usagers et des riverains.

2- La mise en service du BNG en 2024 devrait permettre de passer de Querqueville à la zone commerciale de Turlaville en 30 mn aux heures de pointe. Qui souhaitera alors prendre son véhicule pour « être coincé dans les embouteillages » ? Alors, évaluons, et envisageons de développer ce service géographiquement et au niveau des cadences.

3- L'élaboration de schémas cyclables à Cherbourg en Cotentin, sur l'Agglomération du Cotentin, dans le département de la Manche sont des pistes.

- Ils paraissent ambitieux mais la CAC part d'un niveau proche de zéro. Les horizons sont lointains (2035). Il faudra aller plus vite et en faire plus.
- La sécurisation pour les usagers des voies cyclables doit être une nécessité, une priorité. Les personnes du 3ème âge, les enfants, les adolescents doivent pouvoir en être des usagers. La multiplication des carrefours à la hollandaise pourrait faire partie des aménagements.

4- **La création de plusieurs pôles multimodaux** connectés au BNG, au schéma directeur cyclable et aux lignes interurbaines de l'agglomération du Cotentin est une bonne chose. Il faut aller plus loin :

- [Multiplier, améliorer les connexions](#)
- Proposer des parking en tête de ligne à la périphérie de la ville et non pas en ville. (Certains existent déjà et pourraient être utilisés (zone de Collignon, Urville-Nacqueville, Querqueville), d'autres, végétalisés pourraient être créés sur la RD650, sur la RN13 ... .

5- **Les lignes de bus interurbaines** (Les Pieux, Valognes, La Hague, Saint-Vaast-la-Hougue et Barfleur...

- [Améliorer le réseau et augmenter les fréquences, desservir les zones blanches de 2024.](#)
- [Envisager une connexion entre les réseaux de Cap Cotentin et celui de Orano et d'EDF Flamanville.](#)

6- **Le train** : Le trajet Cherbourg-Valognes à 1€ est un succès. Allons plus loin !

- [Augmenter la fréquence des trains](#)
- [Améliorer l'accès à la gare de Valognes \(parking, vélos\)](#)
- [Envisageons un tram/train de Carentan à Cherbourg, desservant notamment Sottevast, pôle d'emploi important. Avec des fréquences a minima d'un par heure aux heures creuses.](#)
- [Augmenter la fréquence de la desserte Caen-Cherbourg. Un toutes les heures.](#)

7- **Les communes, la CAC, le Conseil Départemental et les entreprises et le trafic routier**

- [Engager une véritable concertation entre les acteurs privés et les différents responsables territoriaux](#)

[Sur le site d'Orano La Hague, le nombre de salariés utilisant les bus gratuits a considérablement diminué. Le nombre de véhicules individuels a donc augmenté de façon importante au cours des dernières années. Pourquoi ? Que peut-on faire ? Incitations, contraintes à l'image de certaines entreprises en Suisse : réserver les parkings aux automobilistes faisant du co-voiturage.](#)

[Le site de Naval groupe s'est développé ces dernières années. Les parkings sont saturés. Plus de voitures si le site se développe encore ?](#)

8- **Le développement des zones commerciales** est toujours à l'ordre du jour. Tollevast envisage un doublement de sa zone au détriment des commerces des centres villes

- [Envisager l'arrêt des extensions de zones commerciales.](#)

## Conclusion

Pour que de véritables changements s'opèrent au niveau des mobilités et que le recours à la voiture individuelle diminue, **il faut une volonté politique forte qui allie incitations, investissements, imagination et quelquefois peut-être contraintes. Et concertation**

**Parce que les contraintes existent déjà pour les riverains** de la Longue Chasse par exemple, du Hameau du Hutret à Sainte-Croix-Hague qui, quelque soit le fuseau envisagé, verront toujours passer au minimum 8 000 véh/jour sans parler des habitants de Sideville sur la RD650 qui pourraient voir le trafic atteindre 17 200véh/jour.

**55 à 100 millions d'euro sont prévus pour réaliser le contournement. Utilisons les pour passer de 4 à 5 utilisations de la voiture individuelle par jour à 2 dans le Cotentin. C'est un objectif atteignable.**

**Remarque conclusive** : Les contraintes peuvent être négociées collectivement aujourd'hui. Qu'en sera-t-il demain si la voiture électrique pour tous se révèle n'être qu'un rêve, si les énergies fossiles nous font défaut, si le bassin versant de la Divette ne joue plus son rôle de réservoir pour Cherbourg et quelquefois la Hague et si le changement climatique s'amplifie .... ?

**Contact** : [contact@coopcitoyenne.fr](mailto:contact@coopcitoyenne.fr)

**Site** : <https://coopcitoyenne.fr/>