

# Contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin

Réunion de concertation préalable  
Mardi 26 mars 2024 / Cherbourg-en-Cotentin





# Déroulé de la réunion

Grégoire Mages  
Consultant  
Egis

**Introduction**      *Les mots d'accueil*

**Présentation des dispositifs de la concertation**

**Présentation de l'opération et des options de fuseaux**

**Conclusions**

# Mot d'accueil



M. Benoît ARRIVÉ  
Maire de Cherbourg-en-Cotentin  
Vice-président de la Communauté  
d'agglomération du Cotentin



# Mot d'accueil



**LA MANCHE**  
LE DÉPARTEMENT



M. Jacky BOUVET  
1<sup>er</sup> Vice-président

# Une ambition commune

## Les porteurs du projet :



## Les autres acteurs :



# Mot d'accueil



M. David MARGUERITTE  
Président de la Communauté  
d'agglomération du Cotentin



M. David MARGUERITTE  
2e Vice-président  
de la Région Normandie

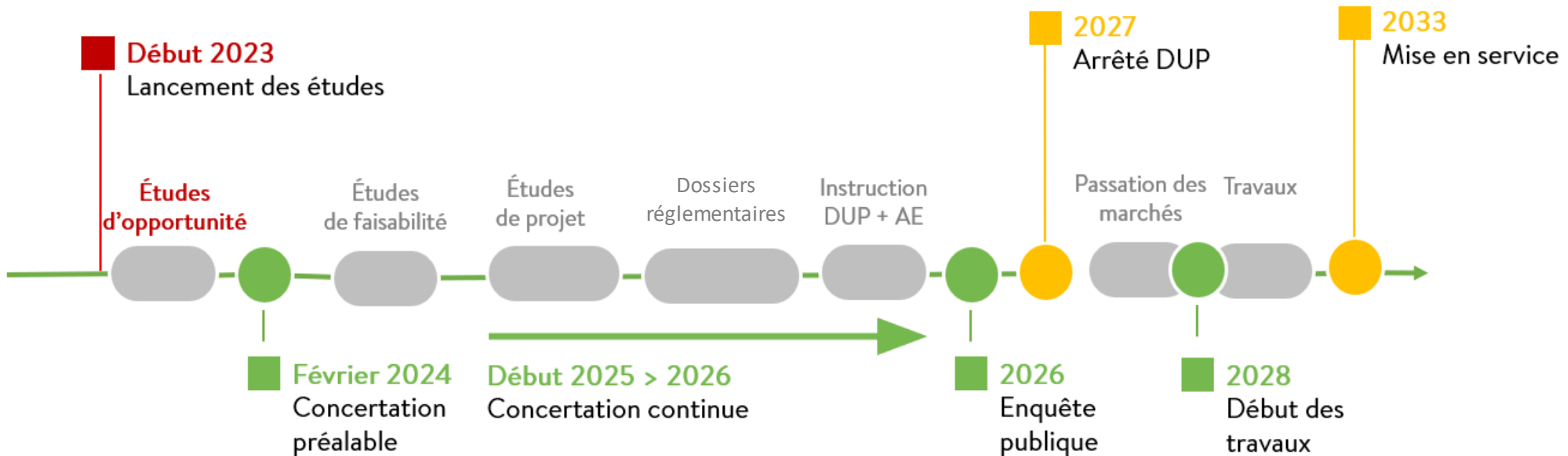


**LA MANCHE**  
LE DÉPARTEMENT



M. Axel FORTIN LARIVIÈRE  
Vice-président en charge  
des déplacements

# Pilotage et temporalité de l'opération



# Mot d'accueil



**Bruno  
BOUSSION**

Garant de la Commission  
Nationale du Débat Public



MA PAROLE A DU POUVOIR

## Rôles et Missions du garant :

- Défendre le droit individuel,
- Aller à la rencontre de tous les acteurs concernés,
- Accompagner et Guider la Maître d'Ouvrage dans l'élaboration du dossier de concertation pour le respect du droit à l'information du public (principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétudes des informations),
- Permettre au public de débattre de l'opportunité du projet.



# La concertation : objectifs et modalités

Olivier THIRION

Directeur des Infrastructures et de l'Entretien Routier  
Département de la Manche

# Principes et objectifs



**Informé de manière transparente le public** sur les enjeux et impacts du projet : ses objectifs, son contenu, son état d'avancement, les décisions prises, ses impacts socio-économiques, environnementaux, ...



**Être à l'écoute de tous les avis et interrogations, et y répondre :** la concertation préalable permet d'engager un processus permettant d'entendre les parties prenantes, les différentes prises de position tant sur le plan socio-économique qu'environnemental.



**Recueillir les observations du public et y répondre :** afin d'établir un bilan des enseignements qui alimentera les phases d'études ultérieures.



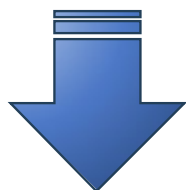
# Un droit constitutionnel

## La concertation préalable :

- ✓ Procédure réglementaire régie par le code de l'environnement
- ✓ Première étape d'un continuum de participation du public
- ✓ Permet de questionner et de débattre de l'opportunité du projet et de ses alternatives

# Concertation préalable du lundi 26 février au lundi 15 avril 2024

## Plan de communication massif



- ✓ 77 750 courriers adressés aux foyers du Nord Cotentin
- ✓ Informations bulletins municipaux et radio et presse locales
- ✓ Panneaux à messages variables des communes ou panneaux publicitaires
- ✓ Communiqués de presse presse
- ✓ Flyers / Plaquettes / Affiches
- ✓ Newsletters adressées aux entreprises
- ✓ Annonces légales

3 réunions publiques

Mise en ligne du dossier de concertation + plateforme d'échanges

6 permanences dans les mairies



**Concertation préalable - Modalités et dates**  
Concertation préalable conjointement approuvée par le Nord Cotentin (Région Normandie)

**Concertation préalable - Informez-vous !**  
Concertation préalable conjointement approuvée par le Nord Cotentin (Région Normandie)

**Habitants, usagers, donnez votre avis !**  
Concertation préalable, donnez votre avis du 26 février au 15 avril 2024 !



**Cahier des acteurs - Parties prenantes, déposez votre avis !**  
Un cahier des acteurs permet de définir la structure que sera son poste et ses...

**Foire aux questions**  
Concertation préalable, informez-vous et posez vos questions



# Après le 15 avril 2024

## Le bilan de la concertation préalable :

- ✓ Formalisation du bilan par le Garant (délai 1 mois)
- ✓ Réponse du Maître d’Ouvrage et des partenaires pour orienter la suite de l’opération (délai 2 mois) :
  - Continuer ou pas ?
  - 1 ou plusieurs fuseaux ?

**Dialogue qui se poursuit jusqu’à l’enquête publique**

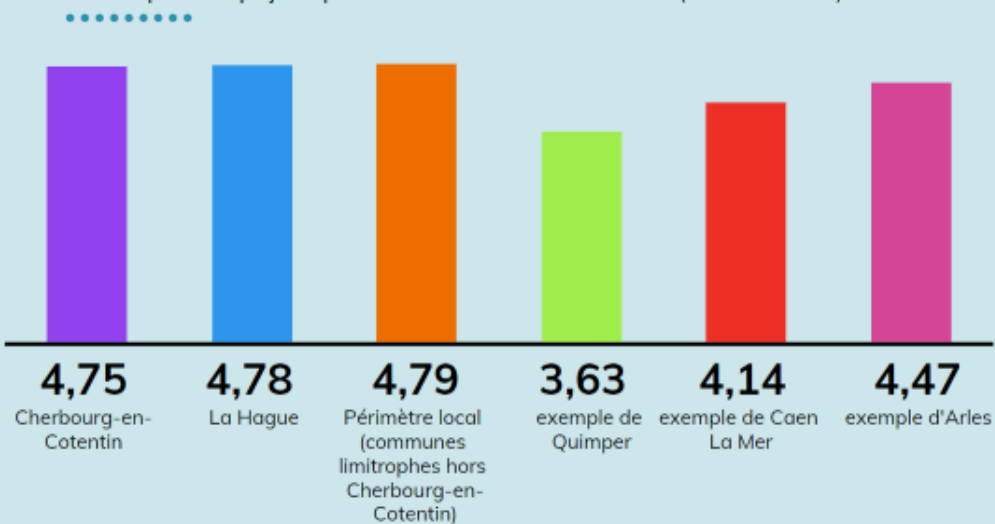
# Présentation de l'opération

- Contexte du projet
- Enjeux du territoire
- Caractéristiques générales du projet

# Mobilité sur le territoire

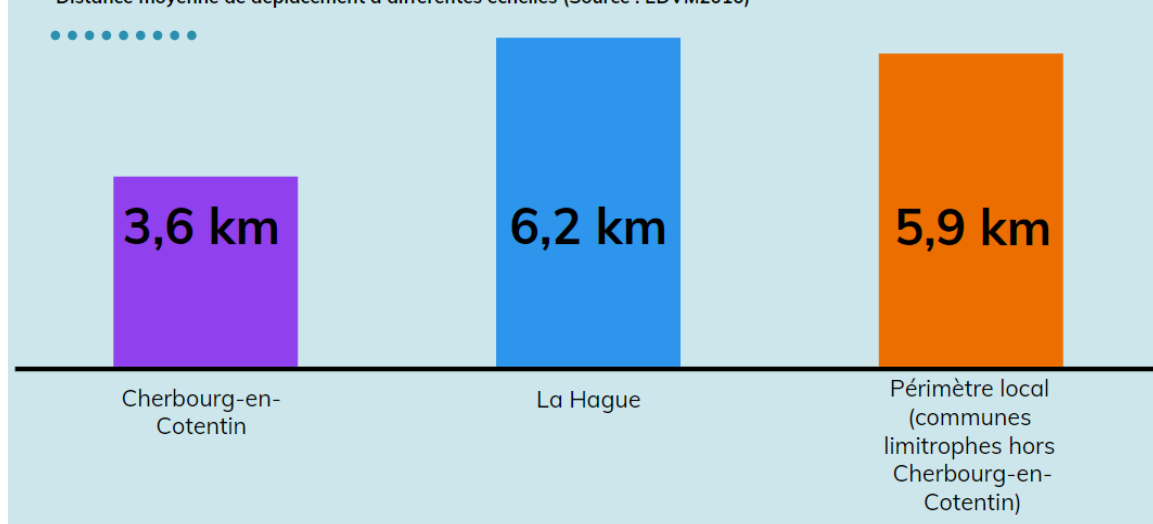
## Une mobilité quotidienne très importante

Nombre de déplacements par jour et par habitant en semaine à différentes échelles (Source : EDVM2016)



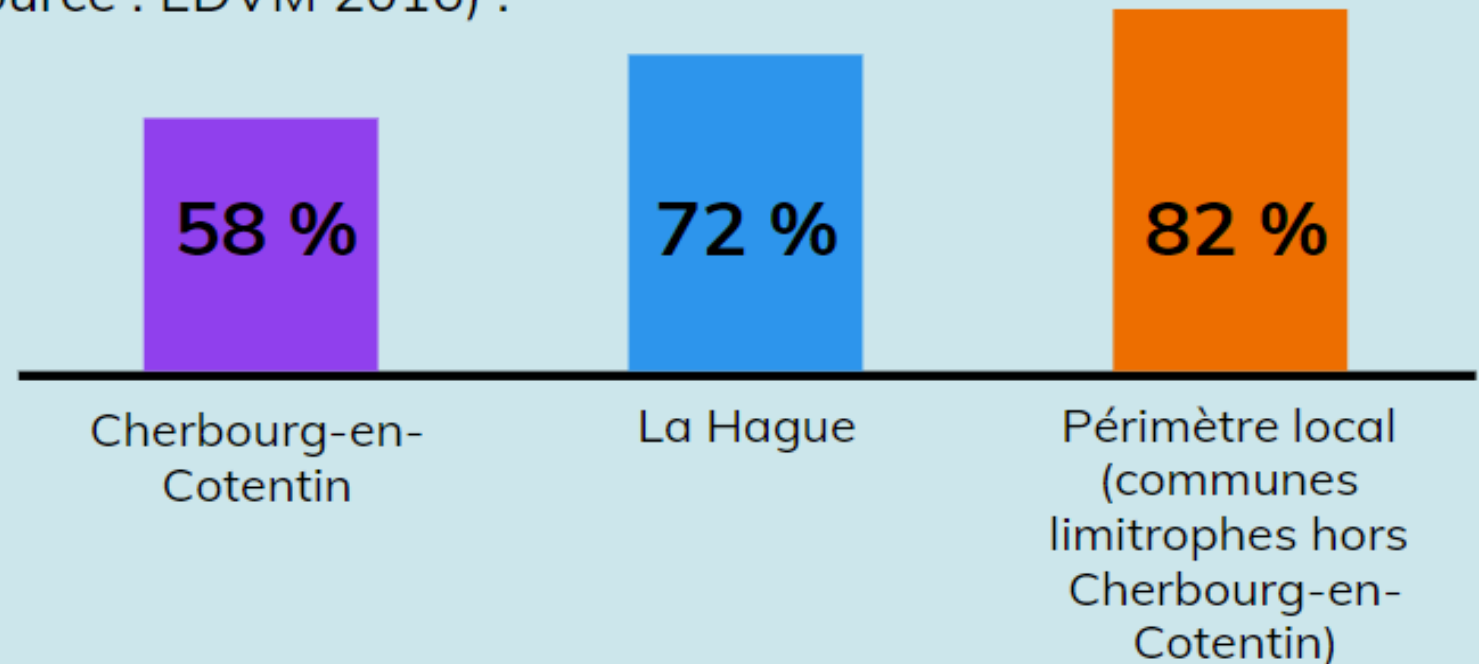
## Des déplacements plutôt courts

Distance moyenne de déplacement à différentes échelles (Source : EDVM2016)



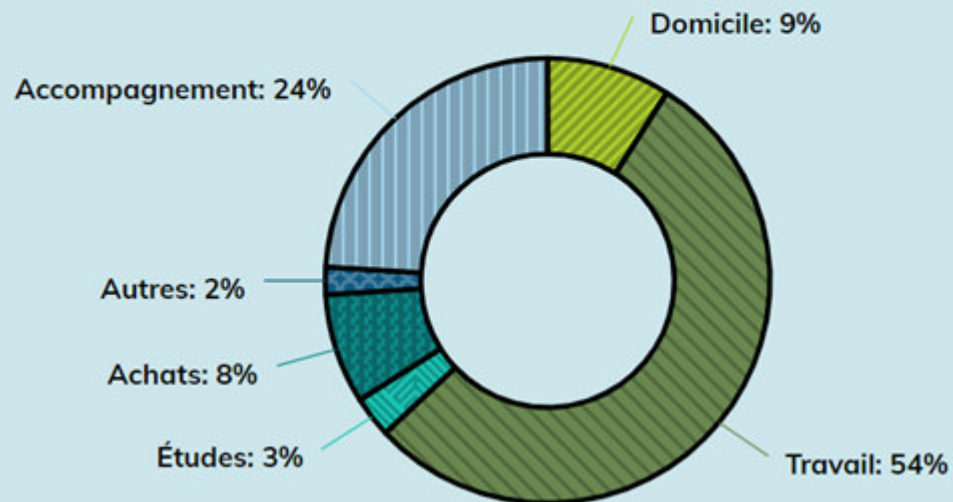
## Mobilité sur le territoire

7 déplacements sur 10 réalisés en voiture  
mais disparité au sein de l'aire d'études. Part de la voiture dans les déplacements  
à différentes échelles (Source : EDVM 2016) :

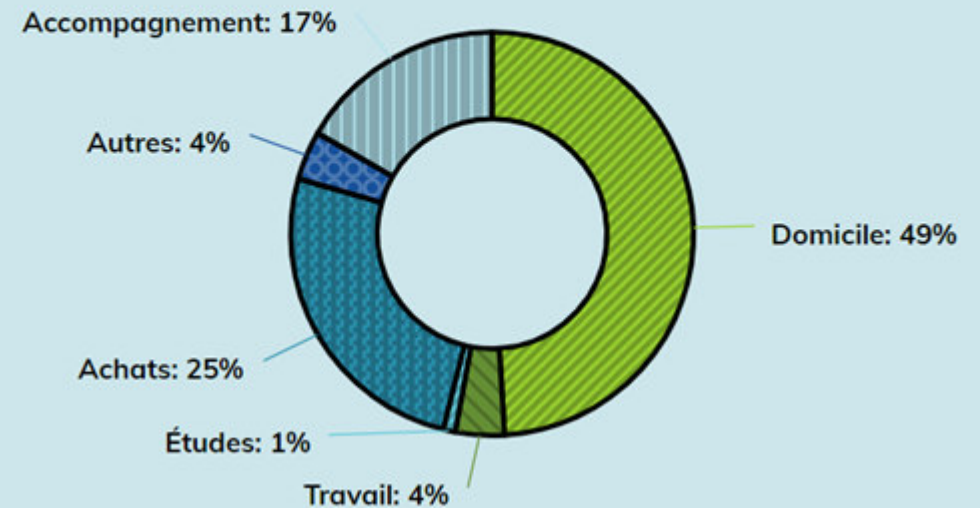


# Mobilité sur le territoire

Motif de déplacement à la destination  
Heure de pointe du matin

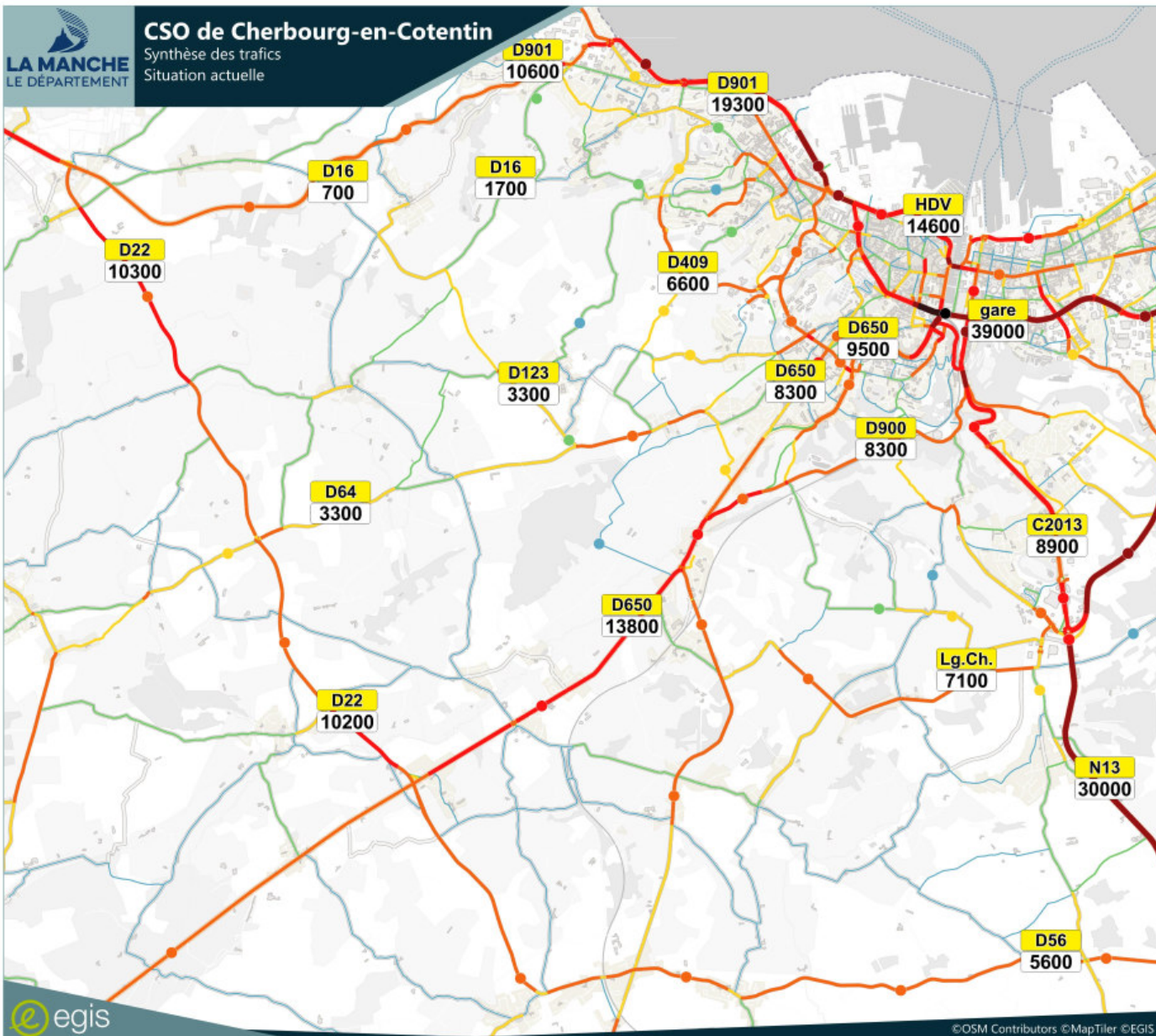


Motif de déplacement à la destination  
Heure de pointe du soir





# Situation existante (2022)



### Légende

- Trafics moyens journaliers**
- Moins de 1 000 véh/j
  - Entre 1 000 et 2 500 véh/j
  - Entre 2 500 et 5 000 véh/j
  - Entre 5 000 et 10 000 véh/j
  - Entre 10 000 et 20 000 véh/j
  - Entre 20 000 et 30 000 véh/j
  - Plus de 30 000 véh/j

- Points spécifiques**
- TMJA actuel

Jersey

Date: 11/03/2024

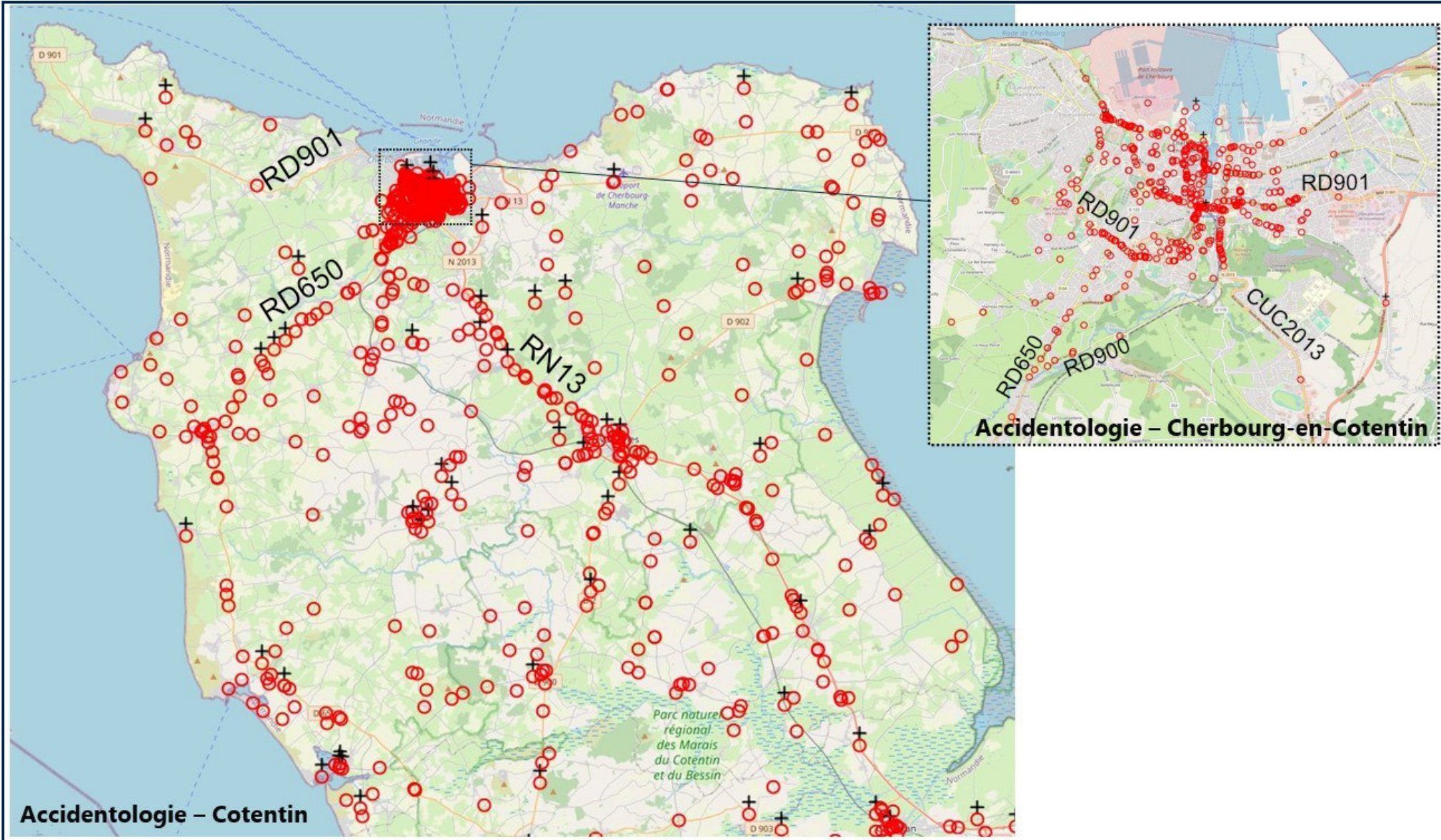
0 1 000 2 000 m



# Accidentologie (2015-2020)



manche.fr  
Facebook icon  
Twitter icon  
Instagram icon  
YouTube icon







# Hypothèses de trafics

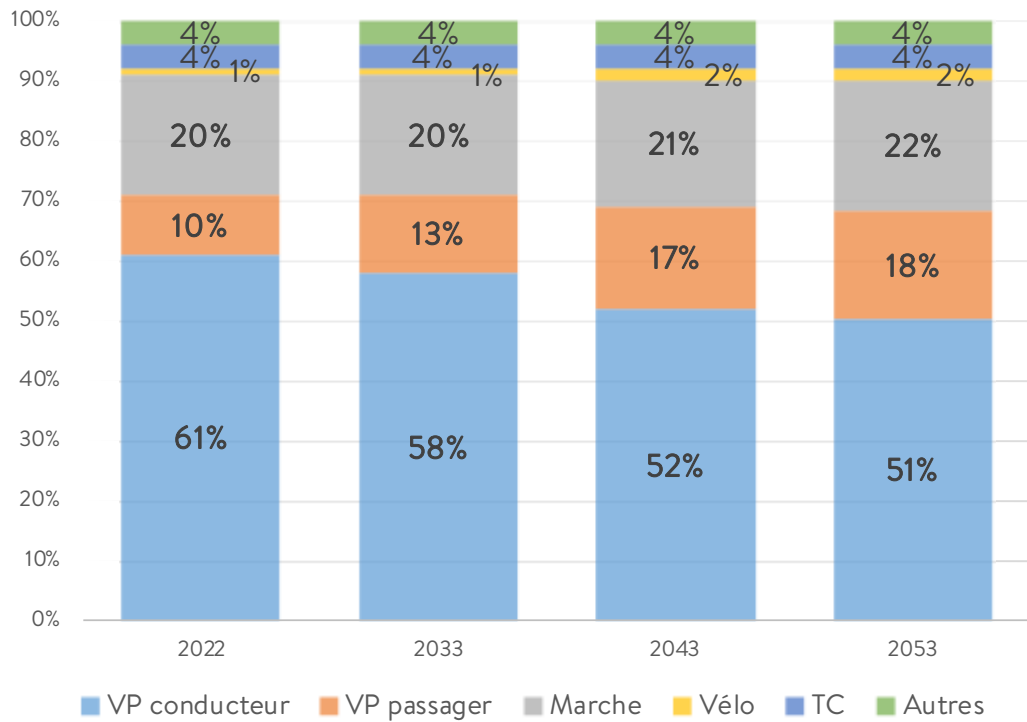
Poursuite du développement des zones d'habitats et des ZAC

Mise en service Bus Nouvelle Génération + 3 Pôles d'échanges Multimodaux

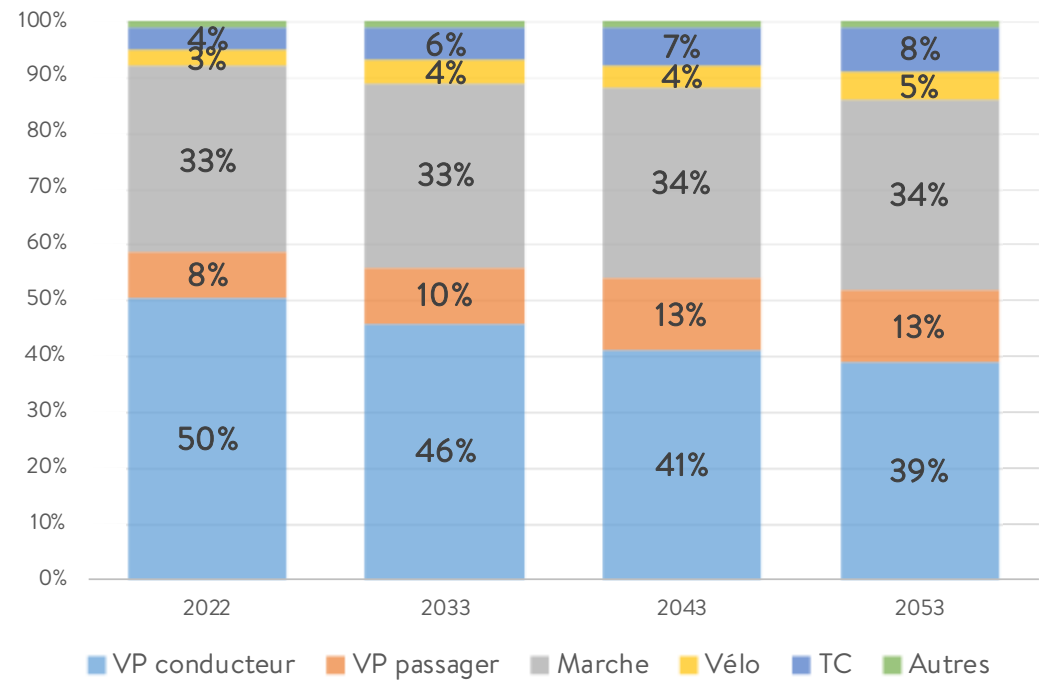


# Hypothèses de trafics

## PART MODALE SUR RÉSEAU SCOT



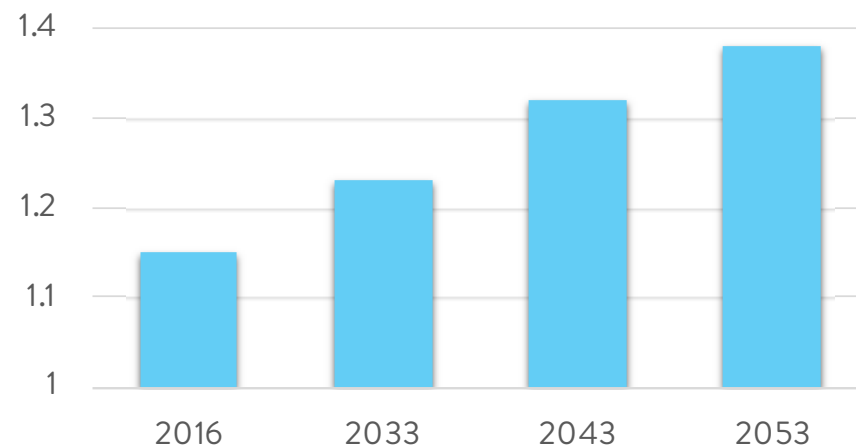
## PART MODALE SUR RÉSEAU TC URBAIN





# Hypothèses Covoiturages

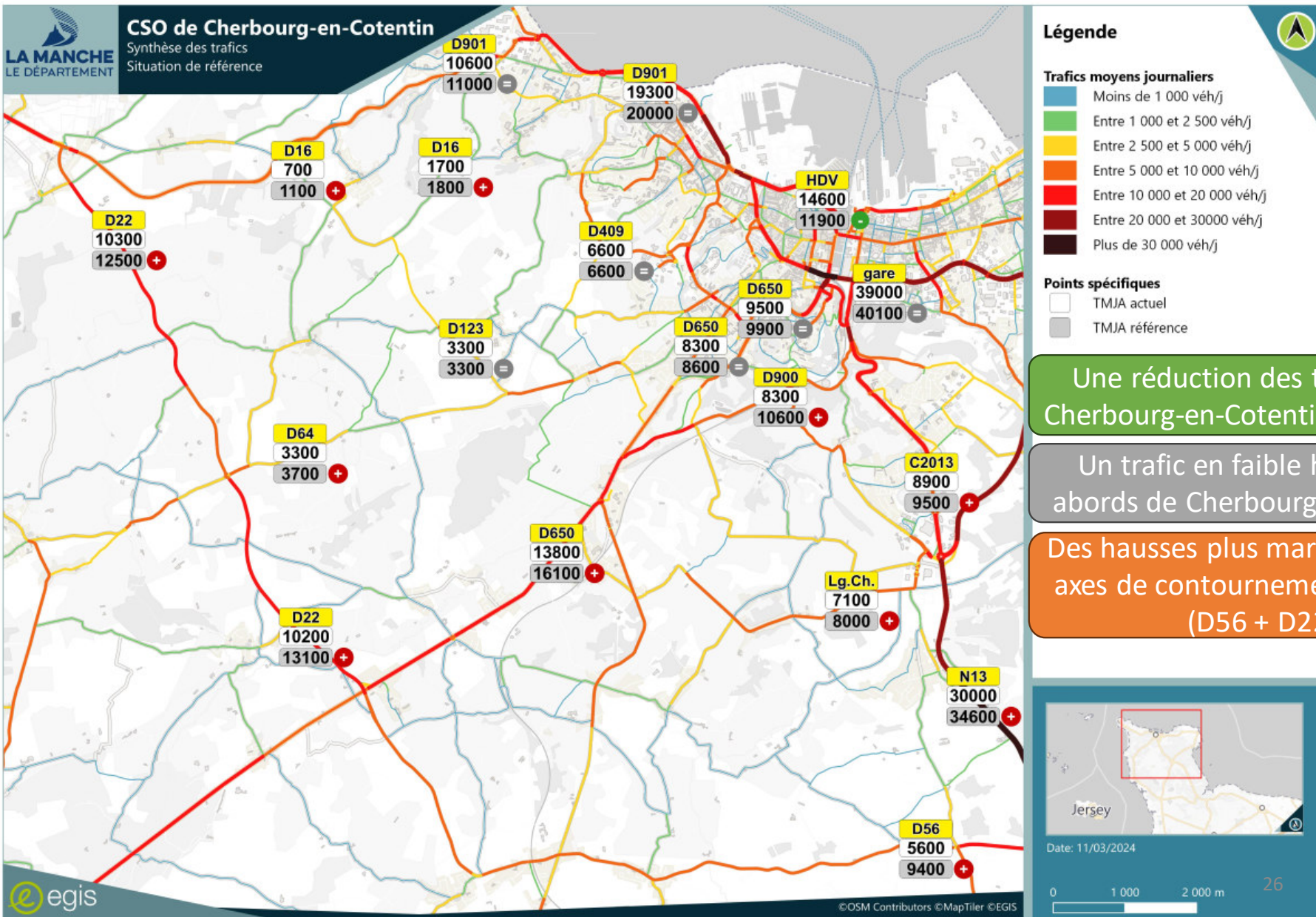
Taux d'occupation des véhicules  
entre 2016 et 2053



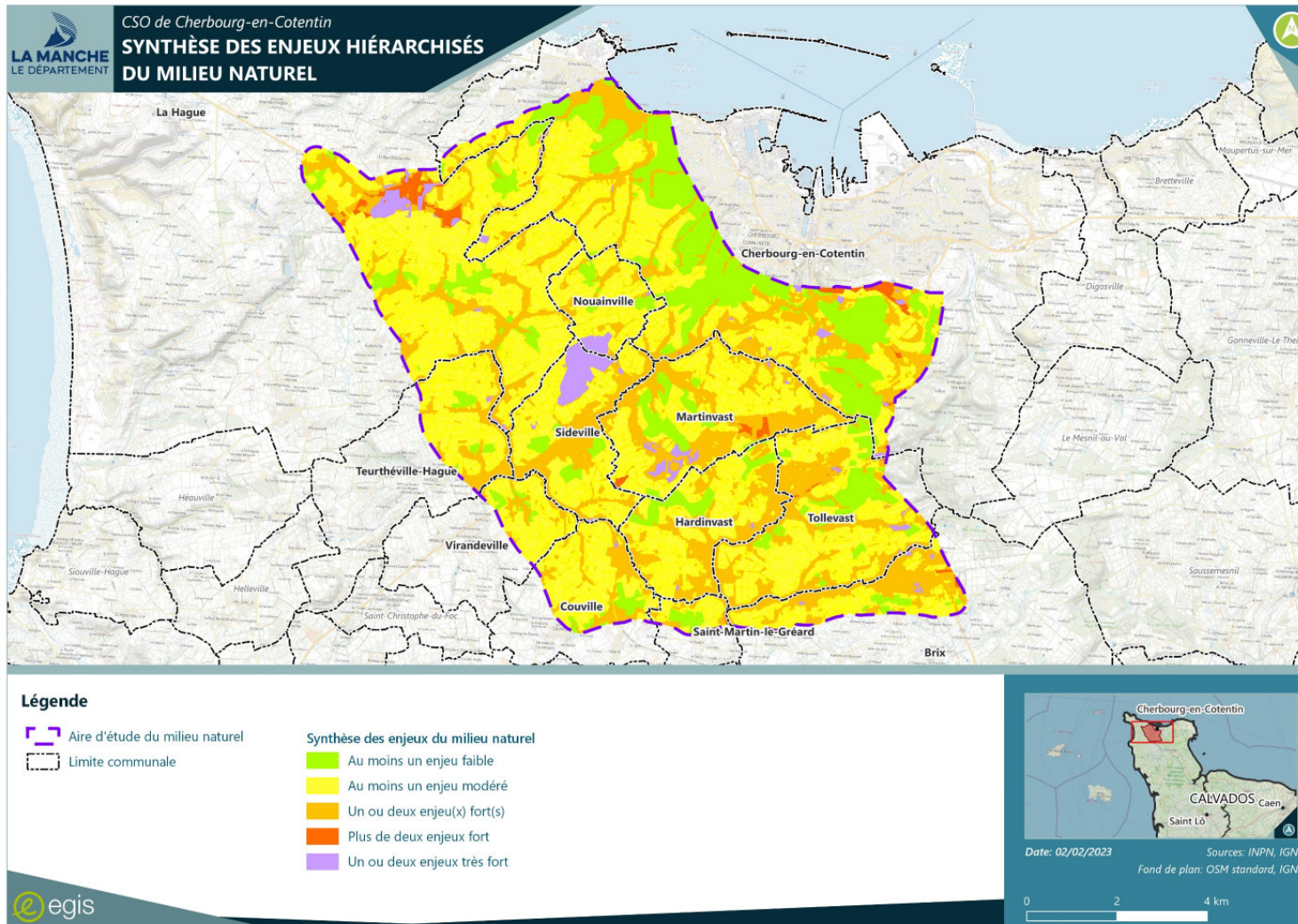
# Résultats du modèle de trafics à échéance 2033

Évolution moyenne de la circulation entre 2022 et 2033	Nombre de déplacements	Véhicules.km
Cherbourg-en-Cotentin	-2,9 %	-2,5 %
Périphérie de Cherbourg-en-Cotentin	+3,5%	+8,9 %
Ensemble du modèle	+1,25 %	+10,0%



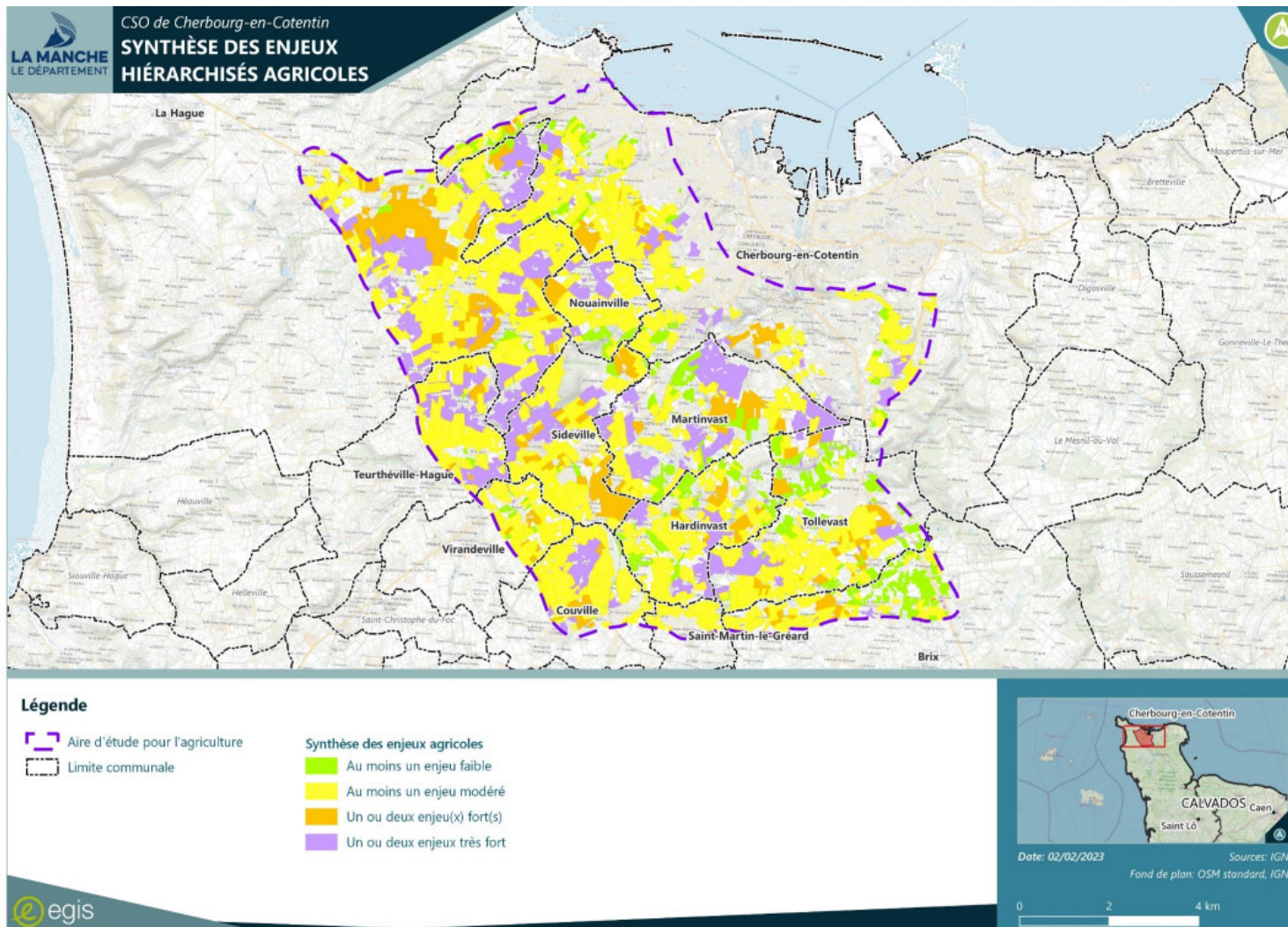


# Les enjeux liés aux milieux naturels



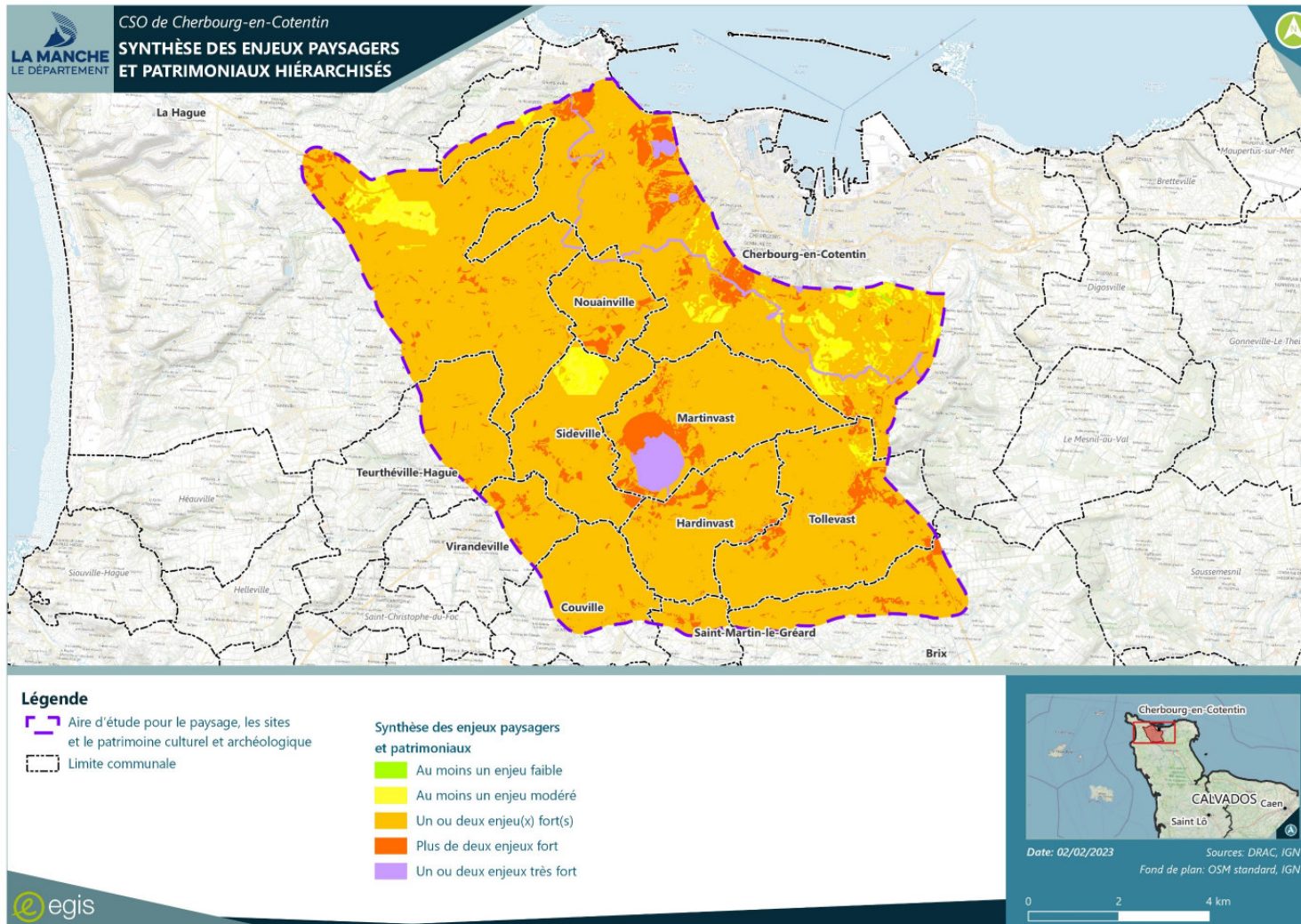


# Les enjeux liés à l'agriculture





# Les enjeux liés aux paysages et aux patrimoines



# Les enjeux du territoire

FLUIDIFIER LA CIRCULATION ET  
RENFORCER LA SÉCURITÉ



en favorisant la complémentarité et  
l'**intermodalité** des modes de transports  
(transports en commun, modes doux, aires  
de covoiturage, ...)

PARTICIPER À L'ATTRACTIVITÉ  
DU COTENTIN



en s'inscrivant dans le **désenclavement des territoires** pour que chacun et chacune puisse accéder avec facilité aux différents pôles d'emplois, services, centres de santé, loisirs et équipements de l'agglomération Le Cotentin.

# Les enjeux du territoire

AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS DANS ET AUTOUR DE  
CHERBOURG-EN-COTENTIN

En offrant l'opportunité aux collectivités locales de  
**requalifier les espaces urbains**  
pour donner **plus de places aux mobilités actives**,  
en **réduisant la circulation** automobile dans le centre  
de Cherbourg-en-Cotentin et sur certains axes aux  
alentours, en **améliorant la qualité de l'air et**  
**l'environnement sonore** dans le centre-ville de  
Cherbourg-en-Cotentin



# Les enjeux du territoire

AMÉLIORER LA DESSERTE DES  
ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES



en facilitant **les accès des grands pôles d'emplois** (Orano à La Hague, EDF à Flamanville, Naval Group, ...) et **des zones d'activités en développement** (Bénécère, Les Fourches, ...)

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR  
DANS LE COTENTIN



en réduisant la **circulation automobile** traversant les zones urbanisées denses.



# Les caractéristiques générales



**15 Km** de route à 2x1 voie  
avec créneaux de dépassement

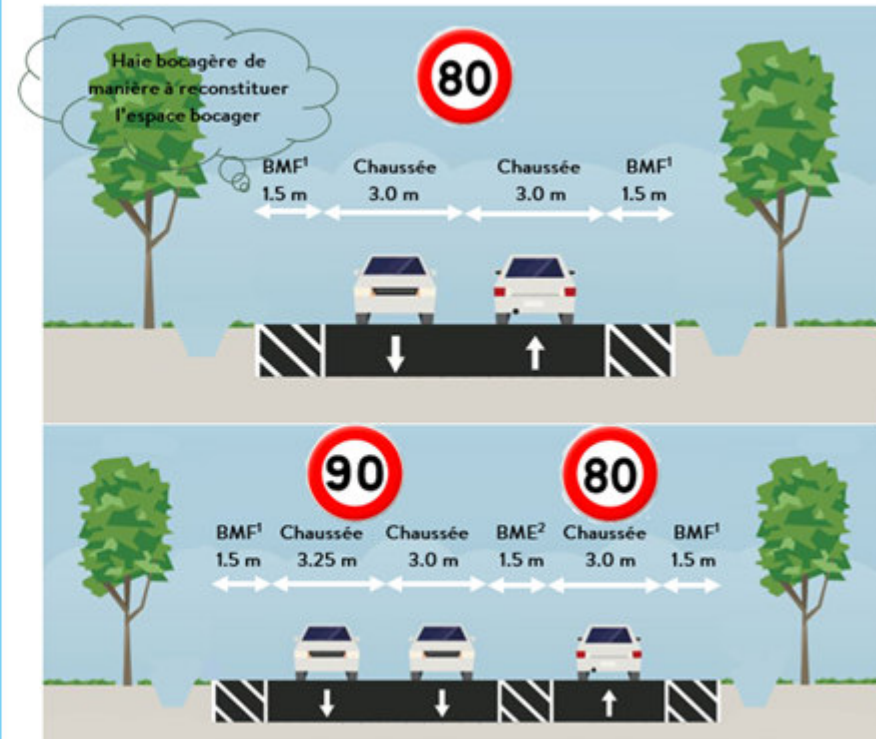
**Plusieurs options de fuseaux  
ouvertes**

> 1 option à l'Est entre la commune déléguée de la  
Glacierie (Cherbourg-en-Cotentin) et Martinvast

> 6 options à l'Ouest entre Martinvast et la  
commune déléguée de Tonneville (La Hague)



**1 viaduc**  
de franchissement  
de la vallée de la Divette



<sup>1</sup>: BMF = Bande Multifonctions

<sup>2</sup>: BME = Bande Médiane





# Les caractéristiques générales



**17200 à 20300**

véhicules/jour attendus sur le secteur Est

**13300 à 16300**

véhicules/jour attendus sur le secteur Ouest  
à la mise en service, en fonction des options retenues



**55 à 100**

millions d'euros TTC valeur 2023

# Présentation des options de fuseaux

- Présentation des fuseaux
- Calendrier
- Échanges – questions / réponses



# Les autres effets (environnement, agriculture, ...)

## Les grands principes de la séquence ERC



### 1. ÉVITER

La meilleure façon de préserver l'environnement est de s'attacher, en premier lieu, à éviter les impacts.



### 2. RÉDUIRE

Dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pas pu être pleinement évités, il s'agit de mettre en place des solutions pour réduire la durée, l'intensité ou l'étendue des impacts restants.



### 3. COMPENSER

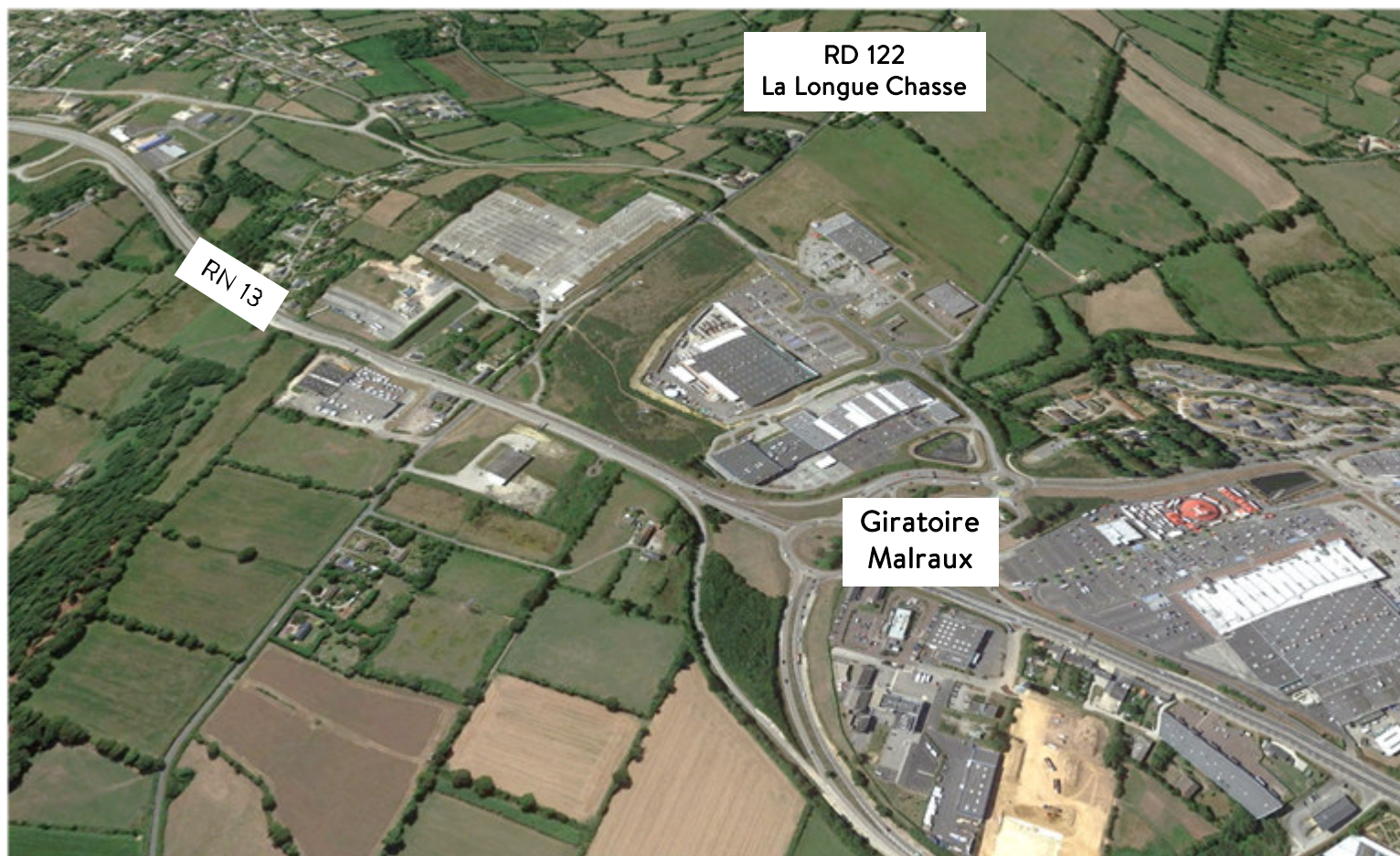
En dernier recours, des mesures compensatoires doivent être engagées pour apporter une contrepartie positive si des impacts négatifs persistent.

# Options de projet / proposition de fuseaux

Démarche de  
définition des fuseaux

Les propositions de  
fuseaux sont  
construites :

1. en considérant les  
points de passage  
et raccordement  
définis (ateliers,  
etc...)





# Options de projet / proposition de fuseaux

2. en considérant les possibilités de franchissement de la vallée de la Divette et de la voie ferrée Paris  $\leftrightarrow$  Cherbourg-en-Cotentin,





# Options de projet / proposition de fuseaux

3. en vérifiant les contraintes de profil en long (dénivellation / pente),







## Options de projet / proposition de fuseaux

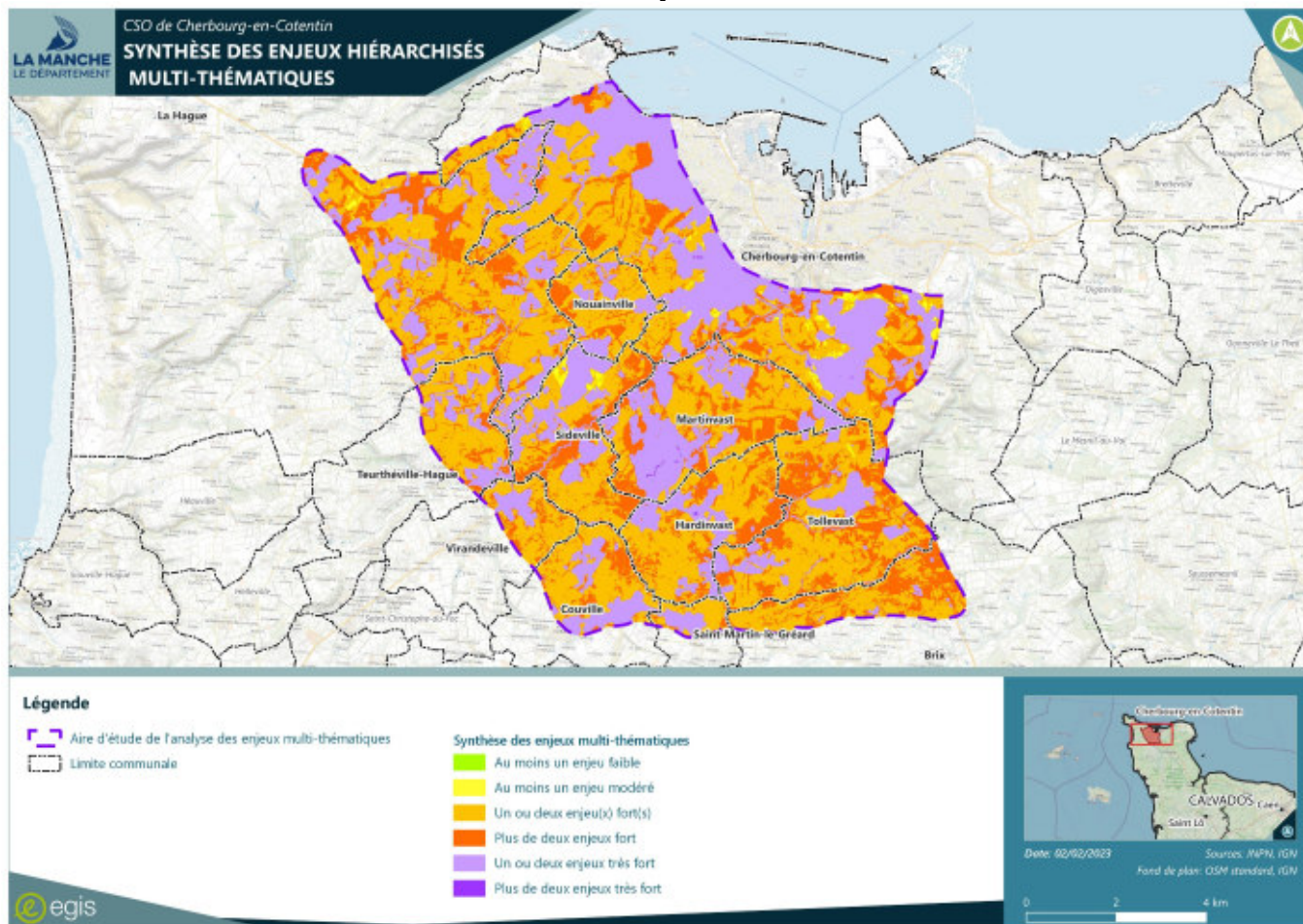
4. en considérant des tracés reprenant le réseau existant en le réhabilitant,





# Options de projet / proposition de fuseaux

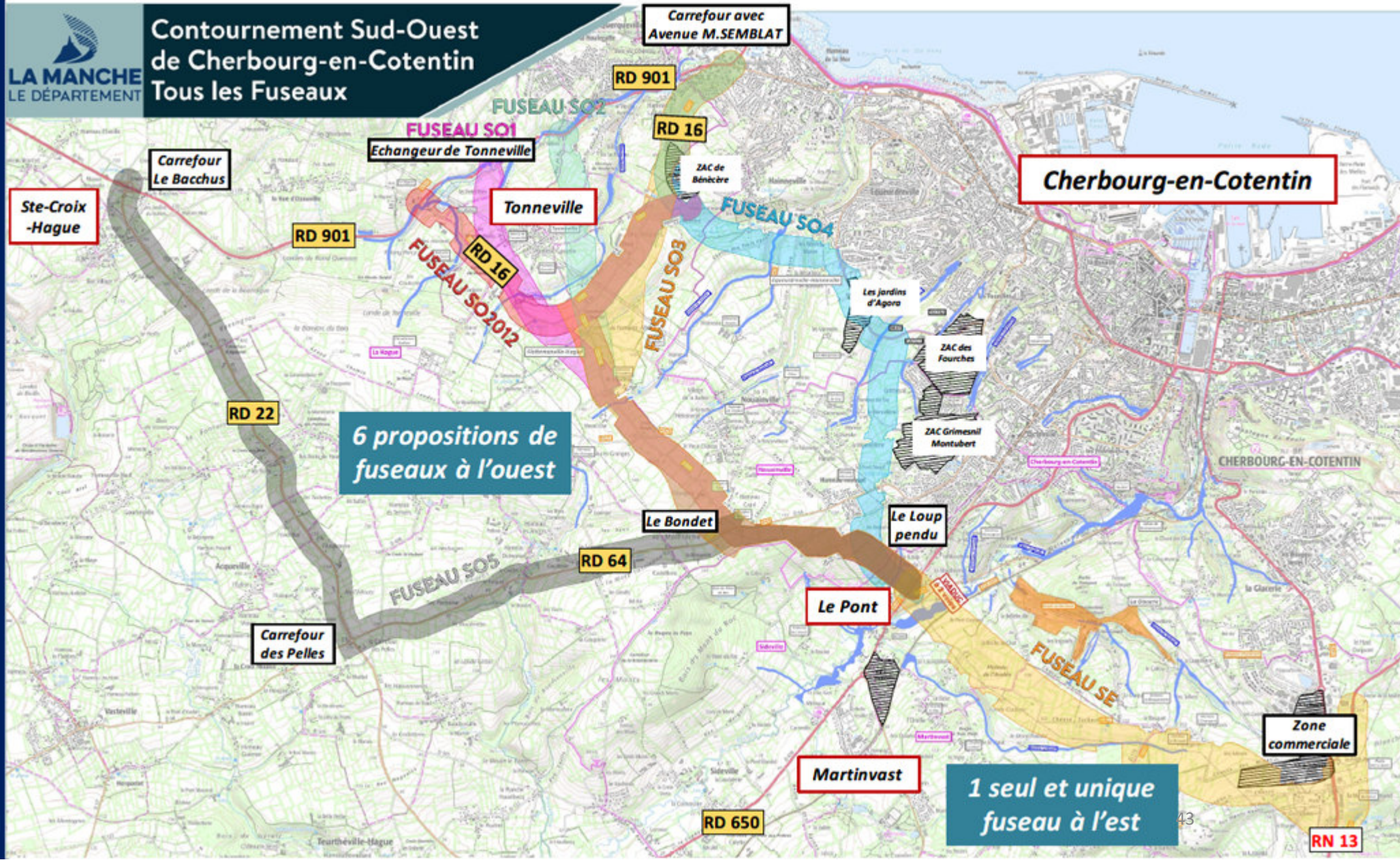
## 5. en cherchant à éviter les zones à enjeux







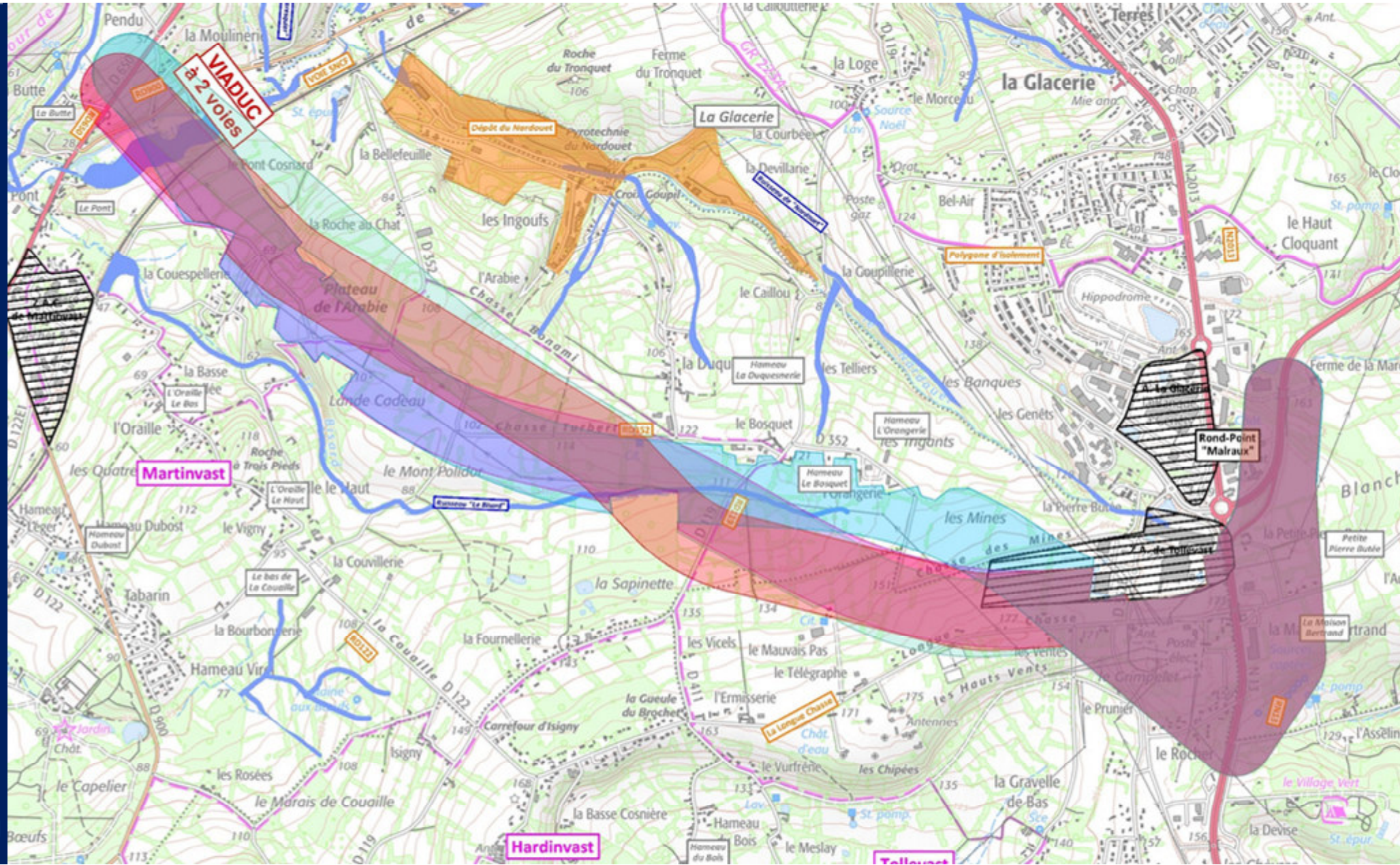
# Contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin Tous les Fuseaux







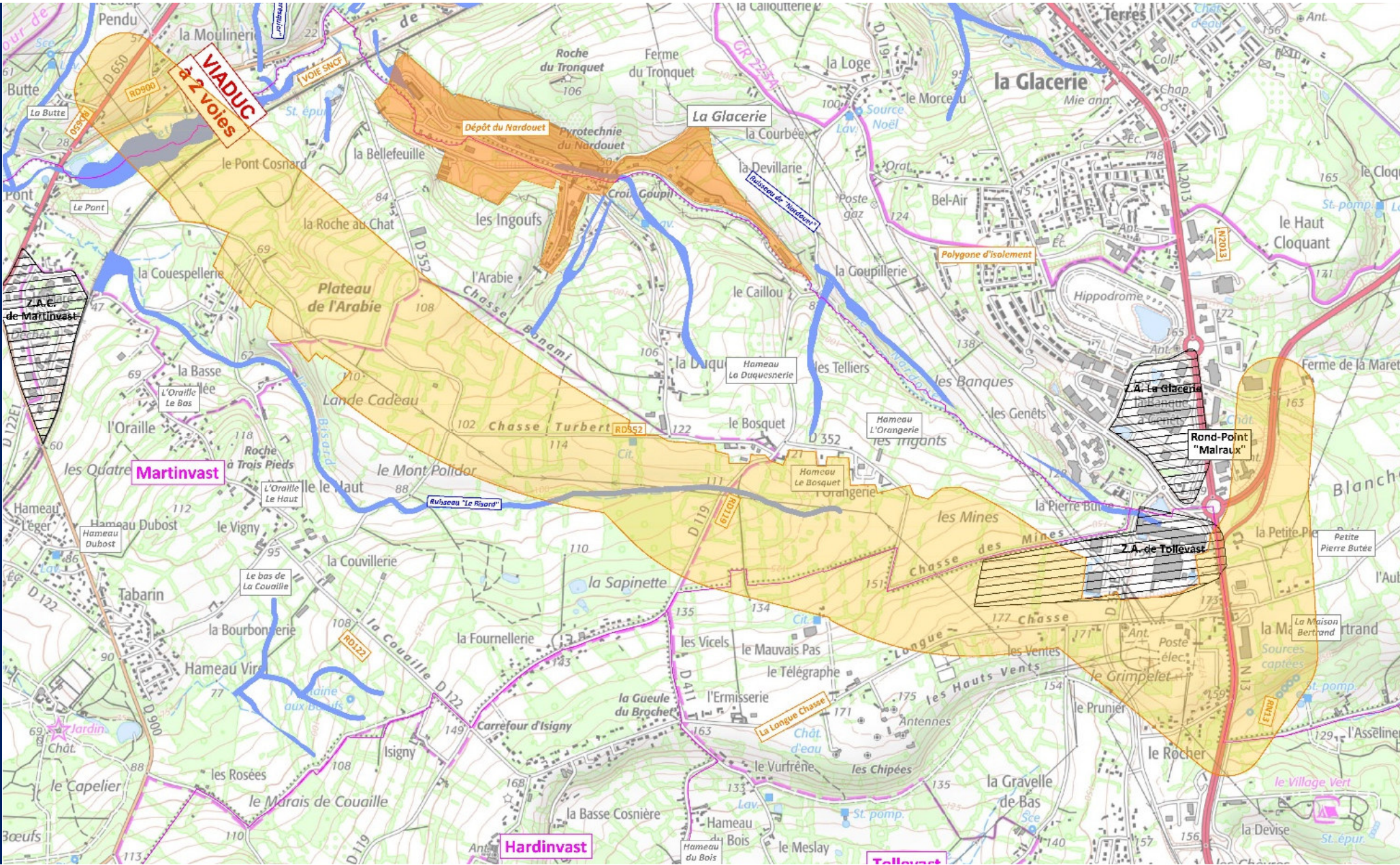
# Options de projet Section Est : RN13 / RD650







# Options de projet Section Est : RN13 / RD650







Exemple de viaduc de franchissement de la vallée



SO2012

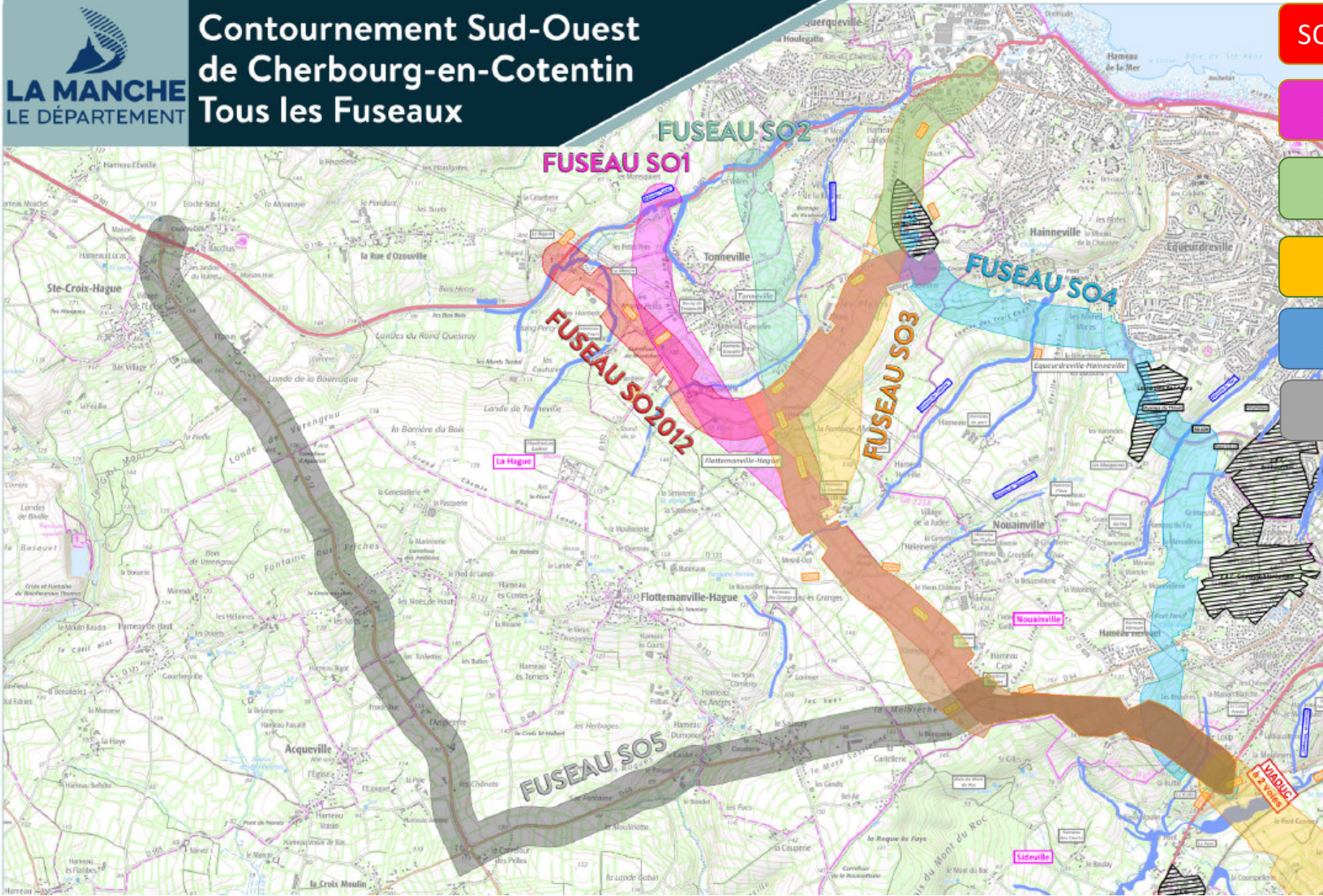
SO1

SO2

SO3

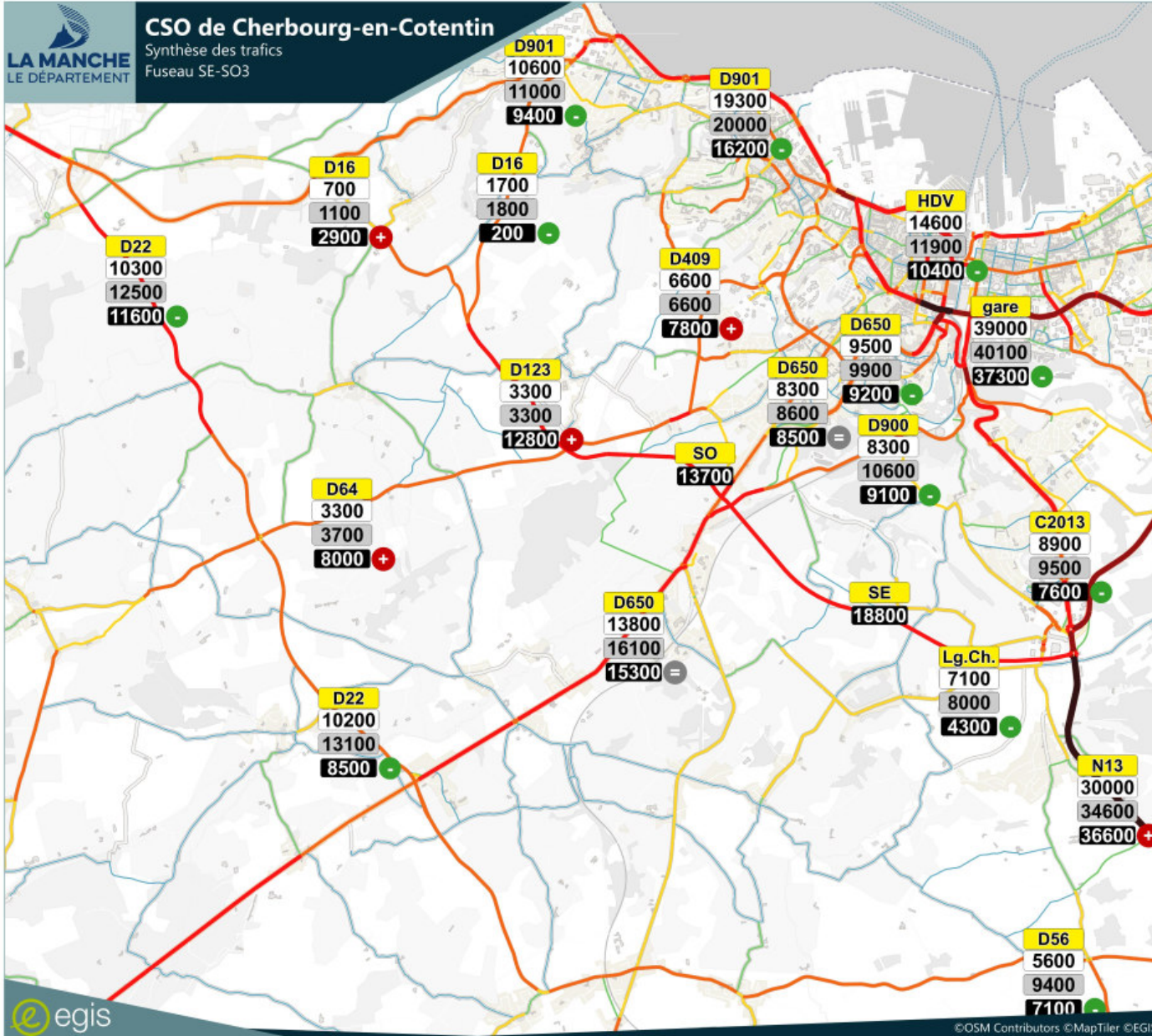
SO4

SO5









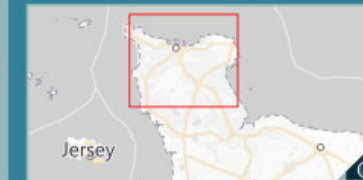
### Légende

#### Trafics moyens journaliers

- Moins de 1 000 véh/j
- Entre 1 000 et 2 500 véh/j
- Entre 2 500 et 5 000 véh/j
- Entre 5 000 et 10 000 véh/j
- Entre 10 000 et 20 000 véh/j
- Entre 20 000 et 30 000 véh/j
- Plus de 30 000 véh/j

#### Points spécifiques

- TMJA actuel
- TMJA référence
- TMJA projet

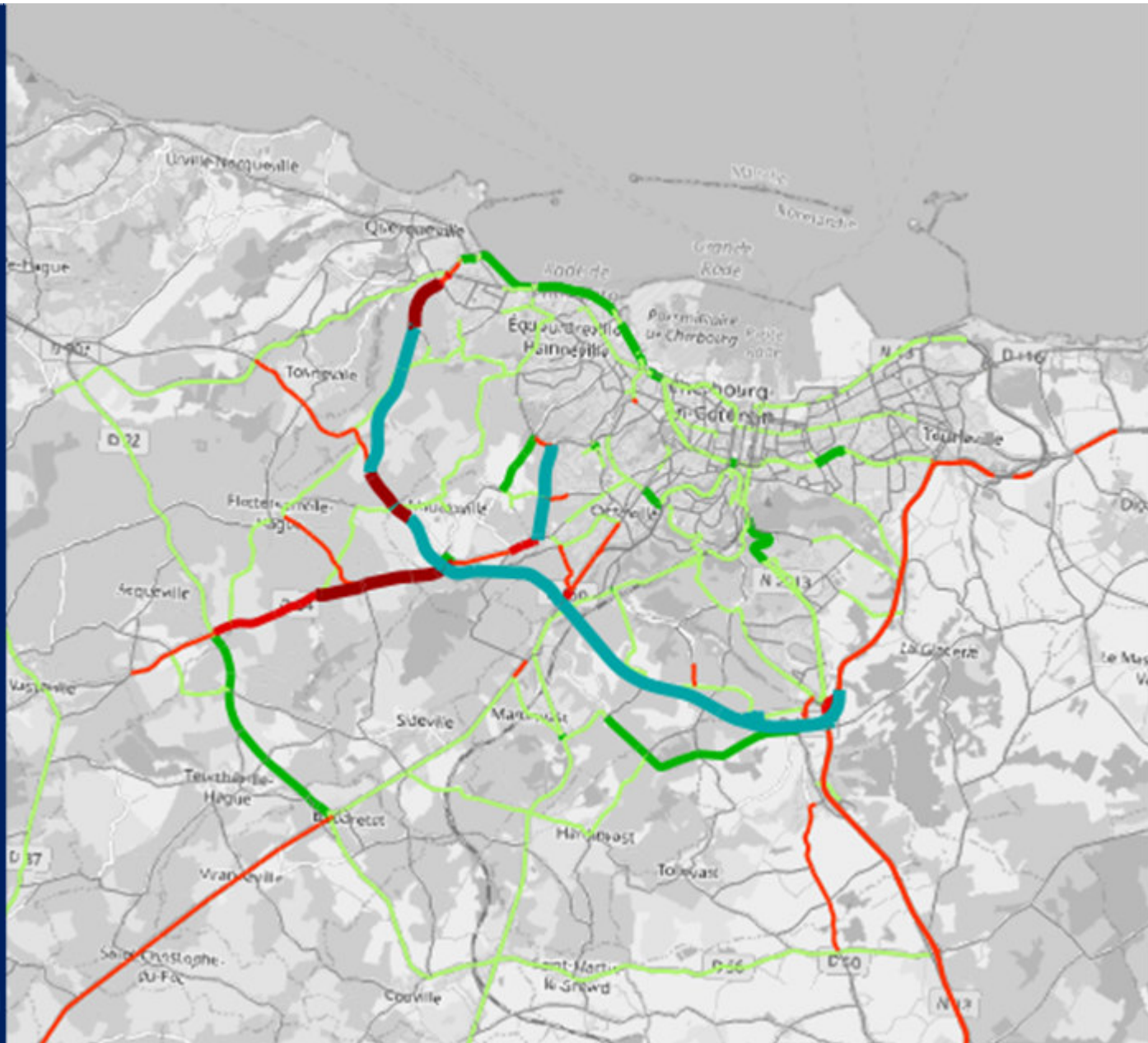


Date: 11/03/2024

0 1 000 2 000 m



# Les effets sur la circulation

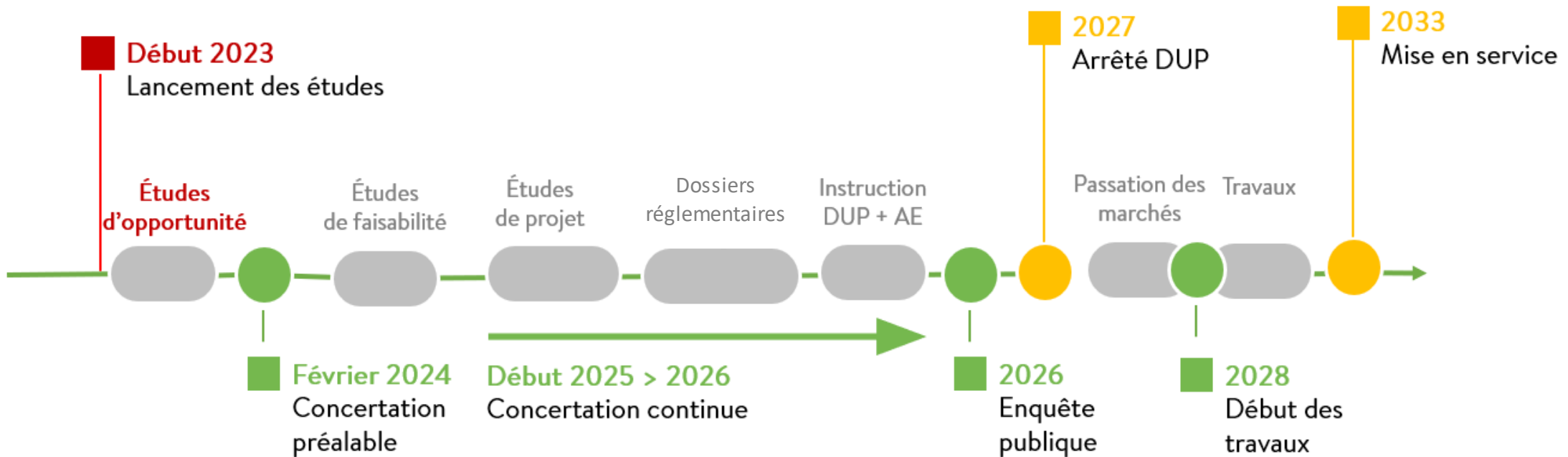


- Baisse de trafic?(plus - 5 000 véh/j)
- Baisse de trafic?(entre - 5 000 et - 2 500 véh/j)
- Baisse de trafic?(entre - 2 500 et - 500 véh/j)
- Trafic stable?(+/- 500 véh/j)
- Hausse de trafic?(entre + 500 et + 2 500 véh/j)
- Hausse de trafic?(entre + 2 500 et + 5 000 véh/j)
- Hausse de trafic?(plus de + 5 000 véh/j)
- Voie nouvelle



# Calendrier

# Rappel du calendrier







# Échanges Questions / Réponses



# Conclusions

Merci pour votre participation