

Contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin

Réunion de concertation préalable

Mardi 2 avril 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^{er} Vice-président

Une ambition commune

Les porteurs du projet :



Les autres acteurs :



Mot d'accueil



M. Antoine JEAN
Conseiller régional

Mot d'accueil



M. Stéphane BARBÉ
Président de la Commission
Territoire de Douve et Divette et
Conseiller délégué aux
Mobilités Alternatives

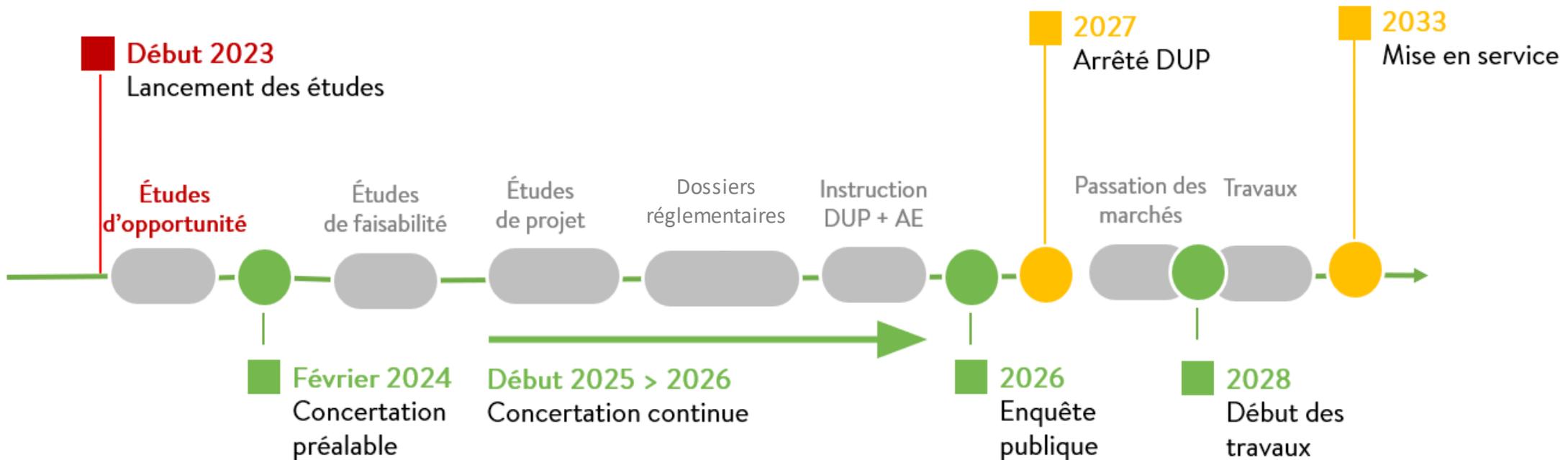


LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT



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 Cherbourg-en-Cotentin et Normandie



Concertation préalable - Informez-vous !
Concertation préalable conjointement approuvée par Cherbourg-en-Cotentin et 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 partager l'expertise que que soit 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

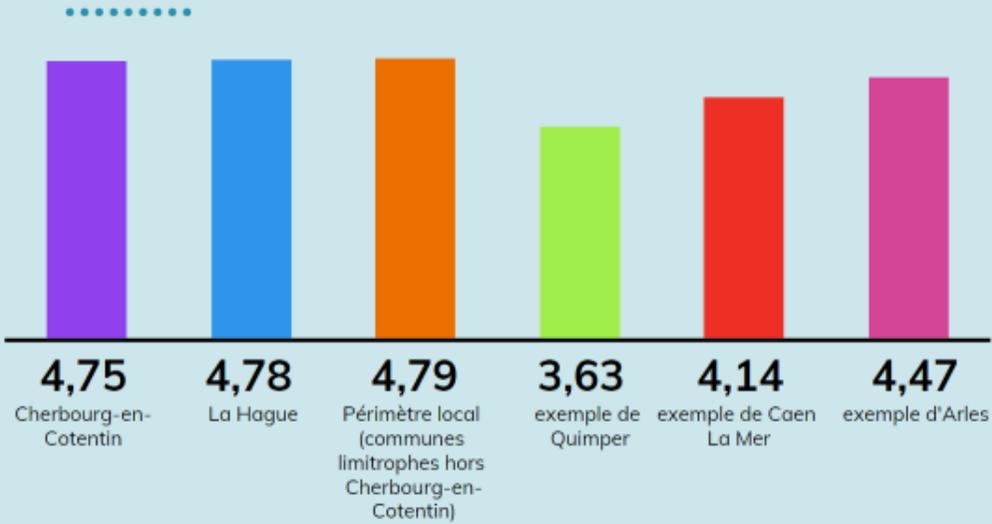
Présentation de l'opération

- 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)



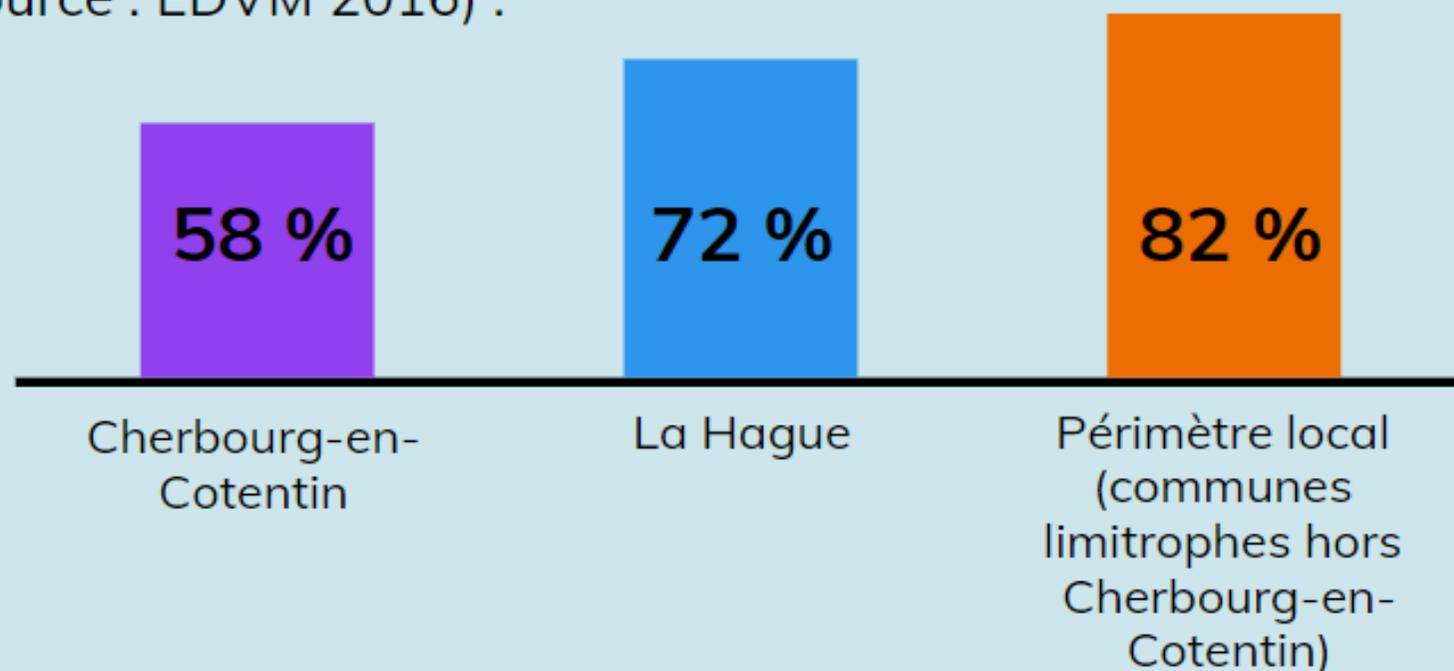
Des déplacements plutôt courts

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



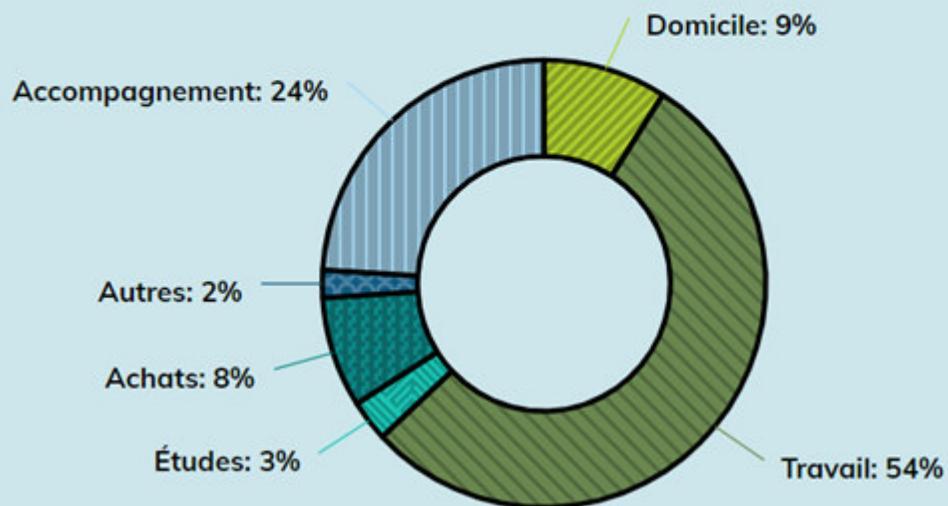
Mobilité sur le territoire

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) :

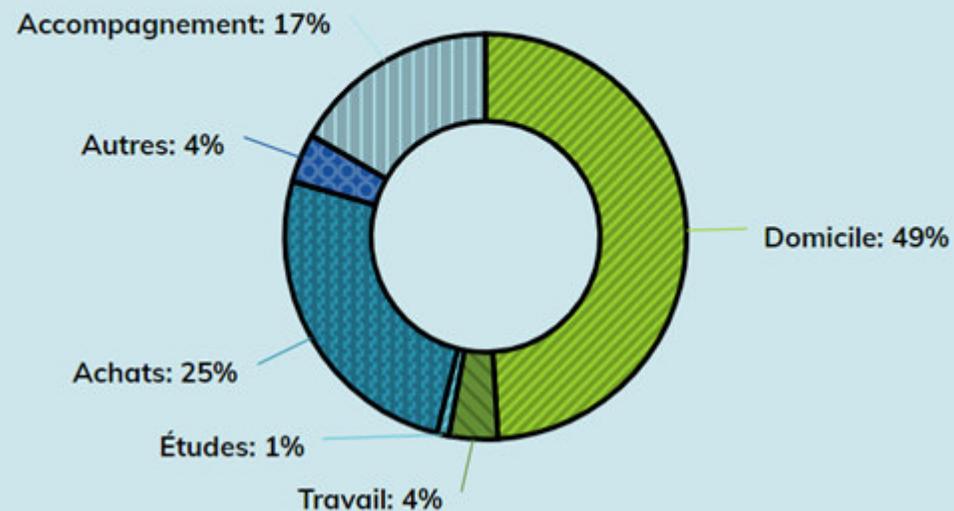


Mobilité sur le territoire

Motif de déplacement à la destination Heure de pointe du matin



Motif de déplacement à la destination Heure de pointe du soir

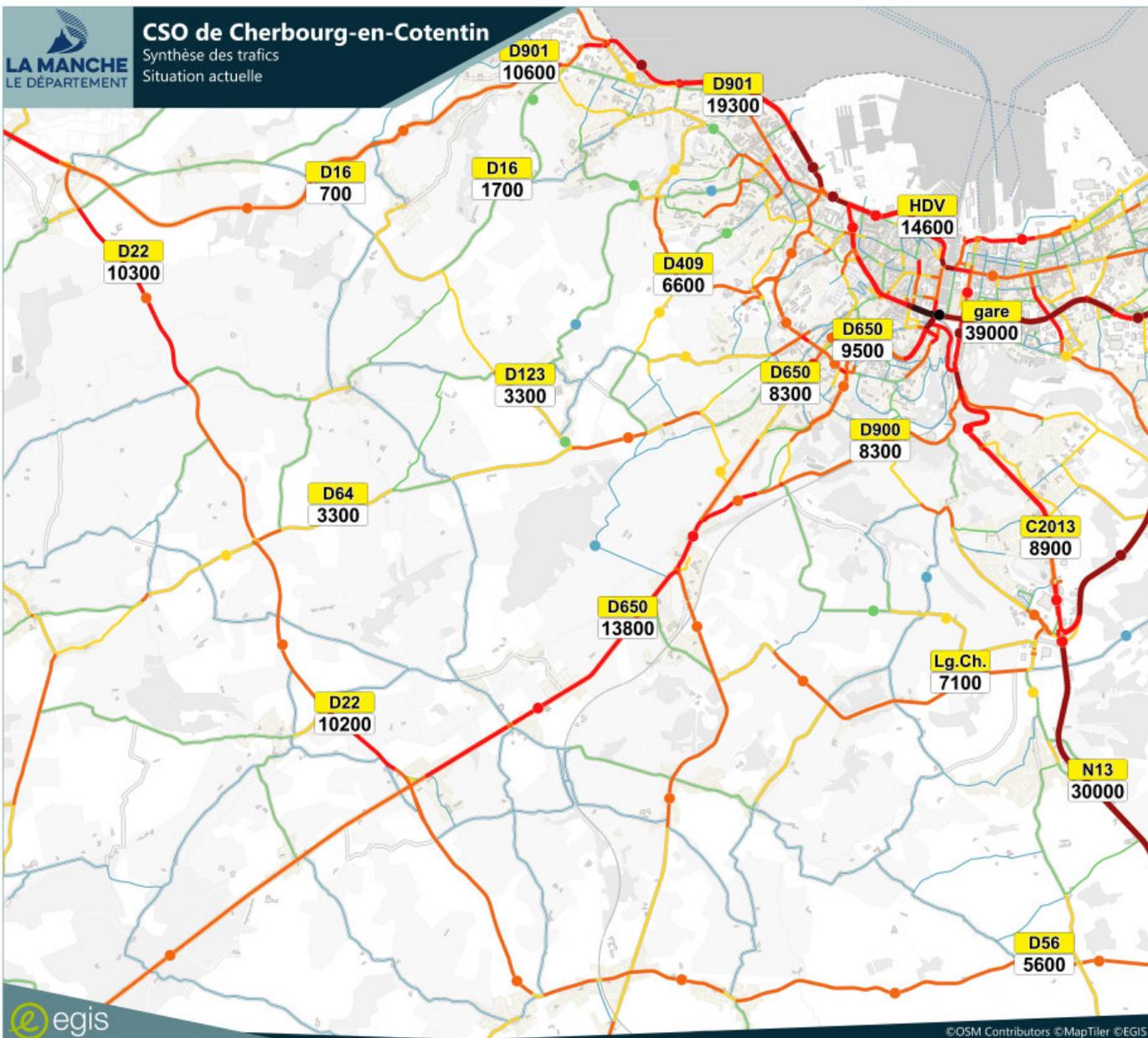


Situation existante (2022)



CSO de Cherbourg-en-Cotentin

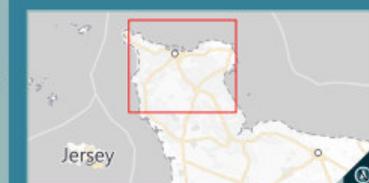
Synthèse des trafics
Situation actuelle



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



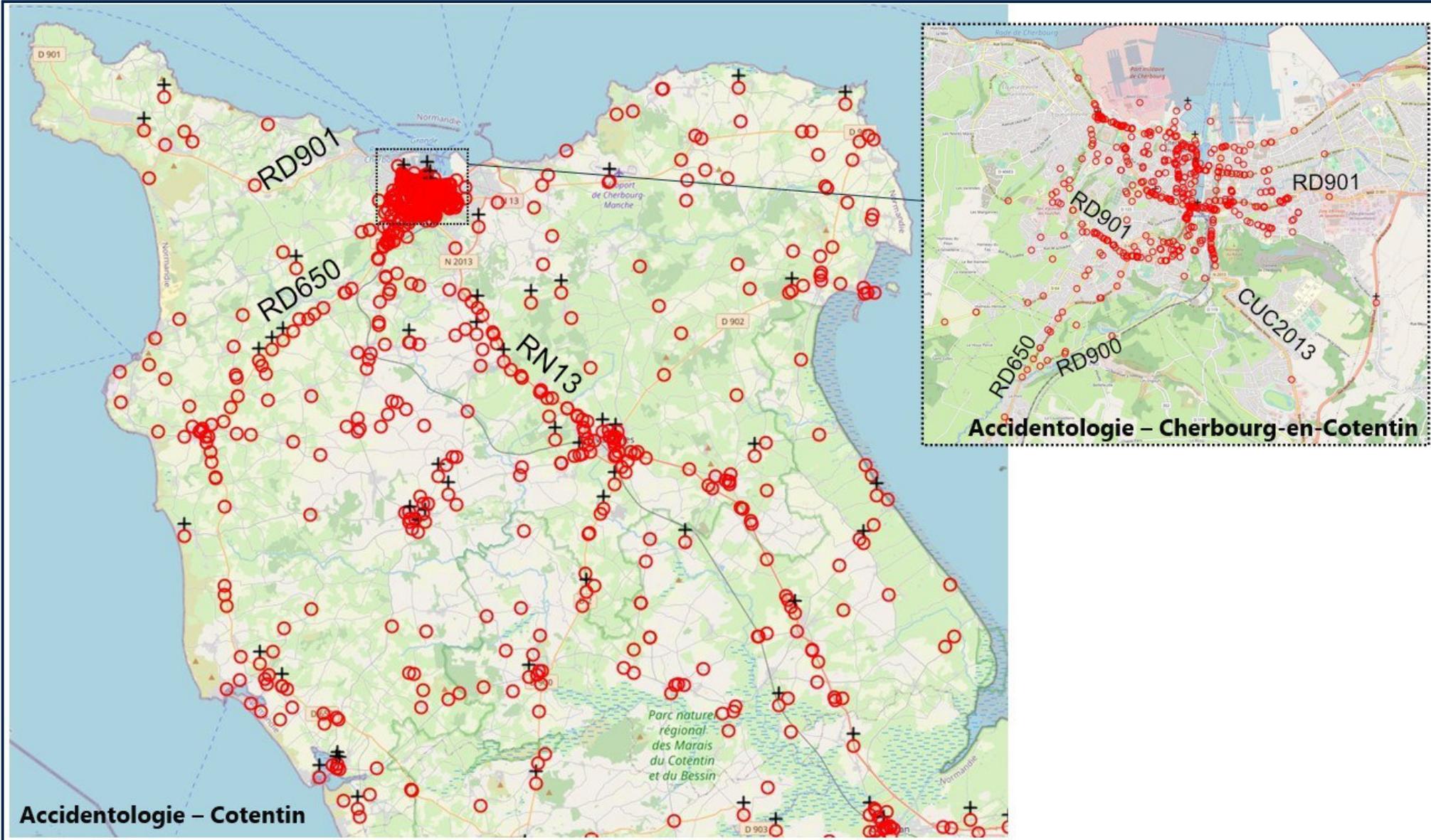
Date: 11/03/2024



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

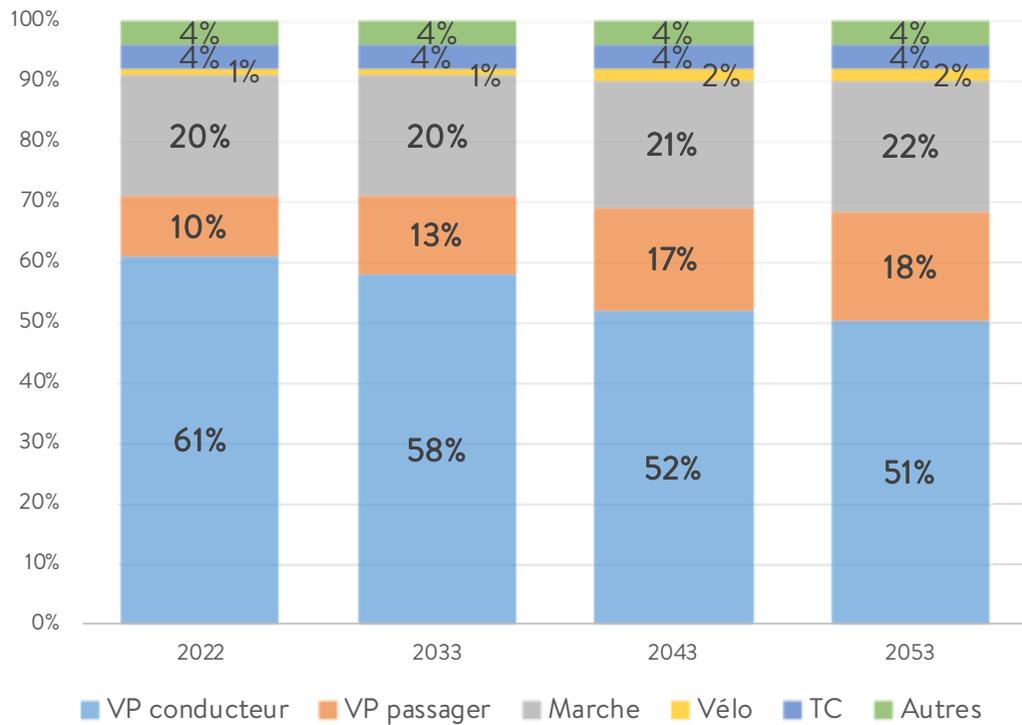


Mise en service Bus Nouvelle Génération + 3 Pôles d'échanges Multimodaux

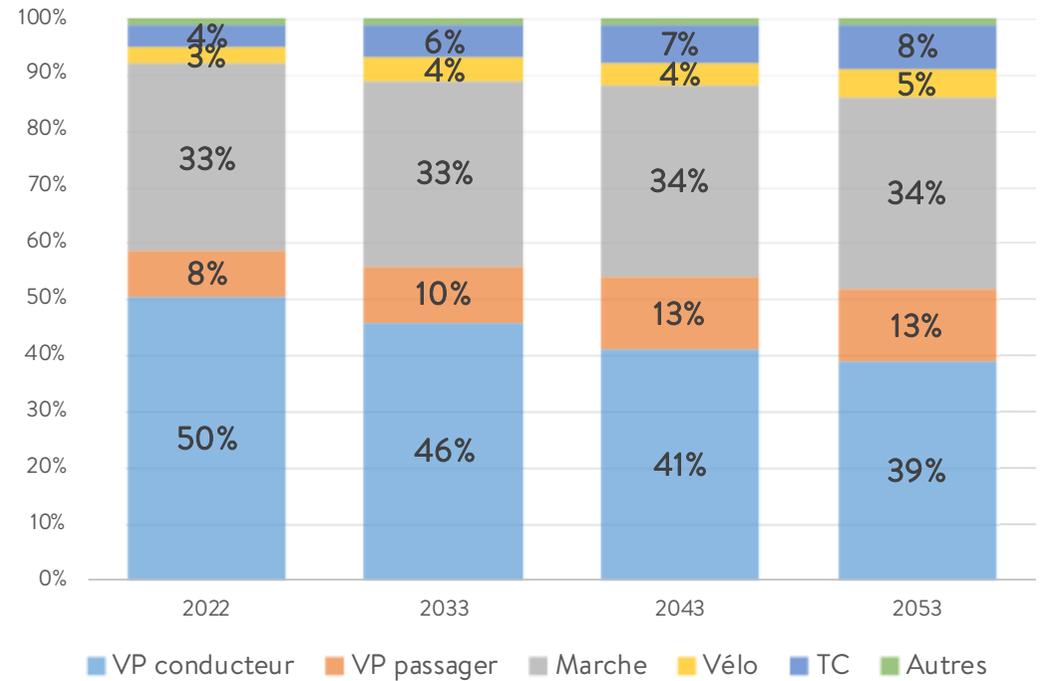


Hypothèses de trafics

PART MODALE SUR RÉSEAU SCOT



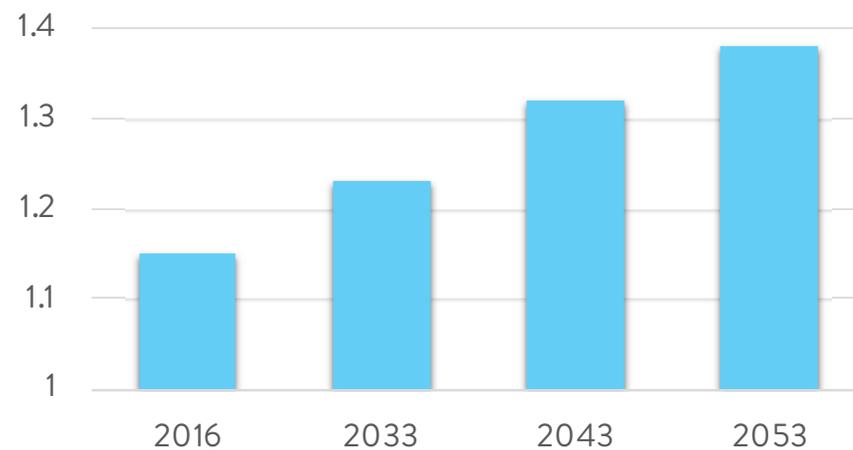
PART MODALE SUR RÉSEAU TC URBAIN





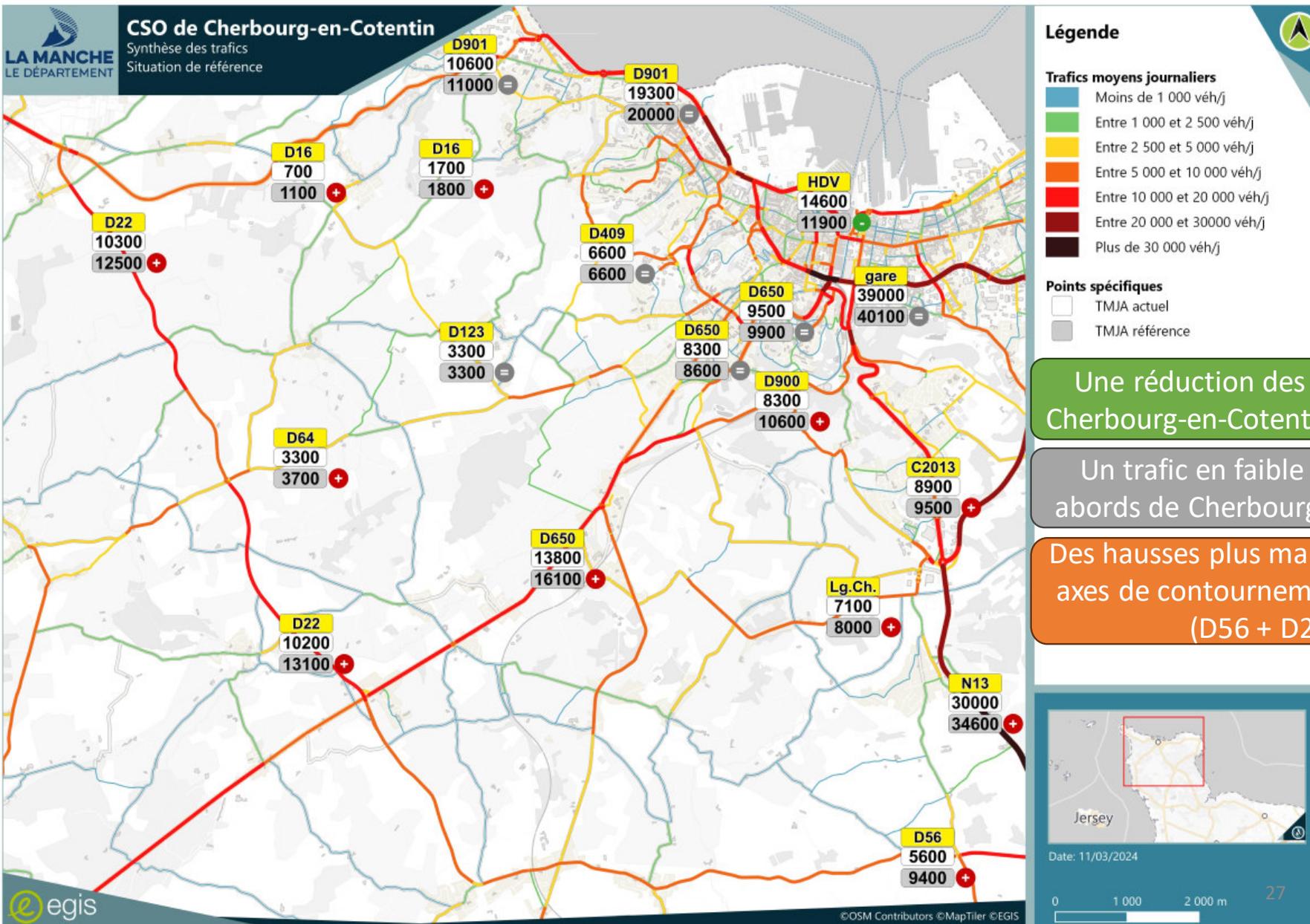
Hypothèses Covoiturages

Taux d'occupation des véhicules
entre 2016 et 2053

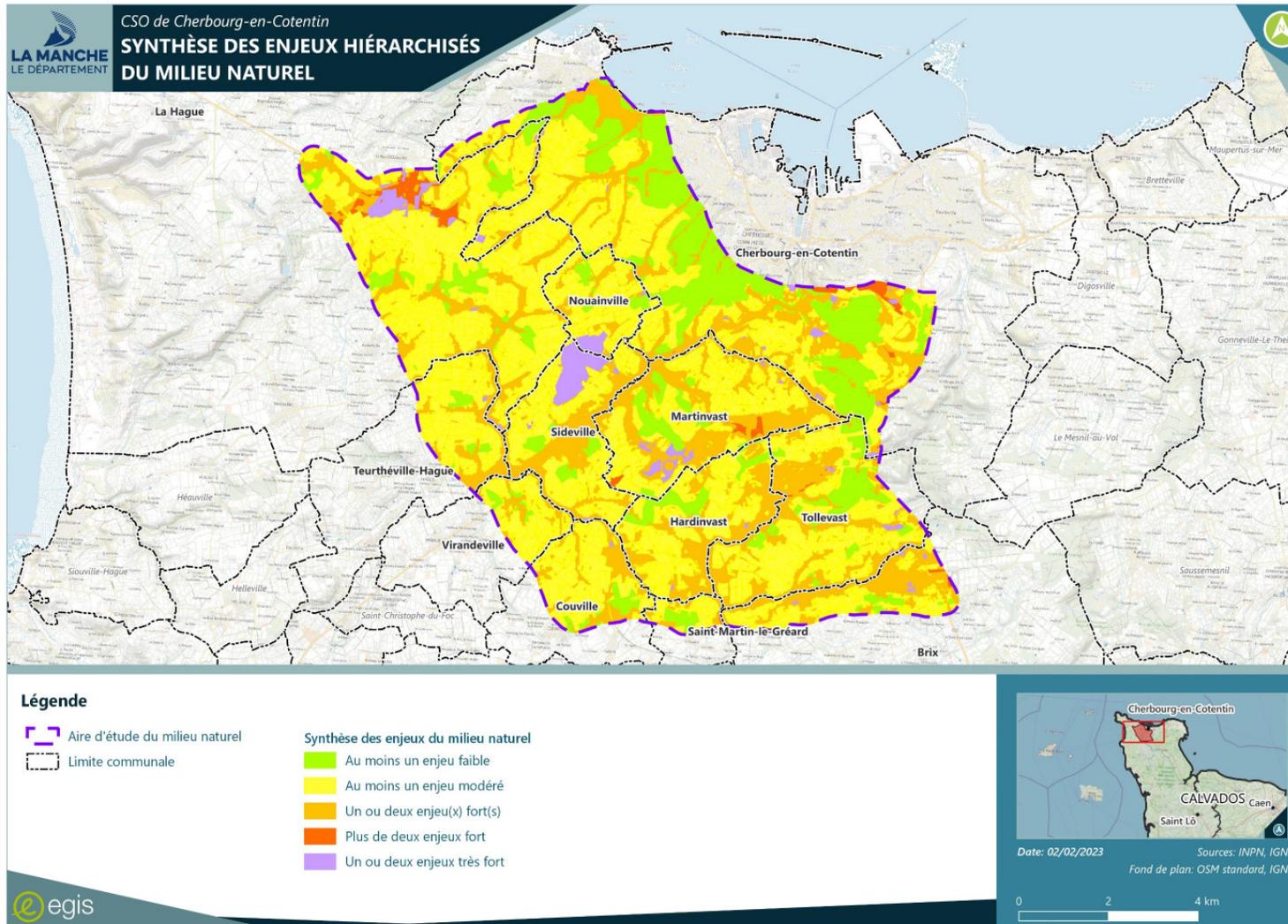


Résultats du modèle de trafics à échéance 2033

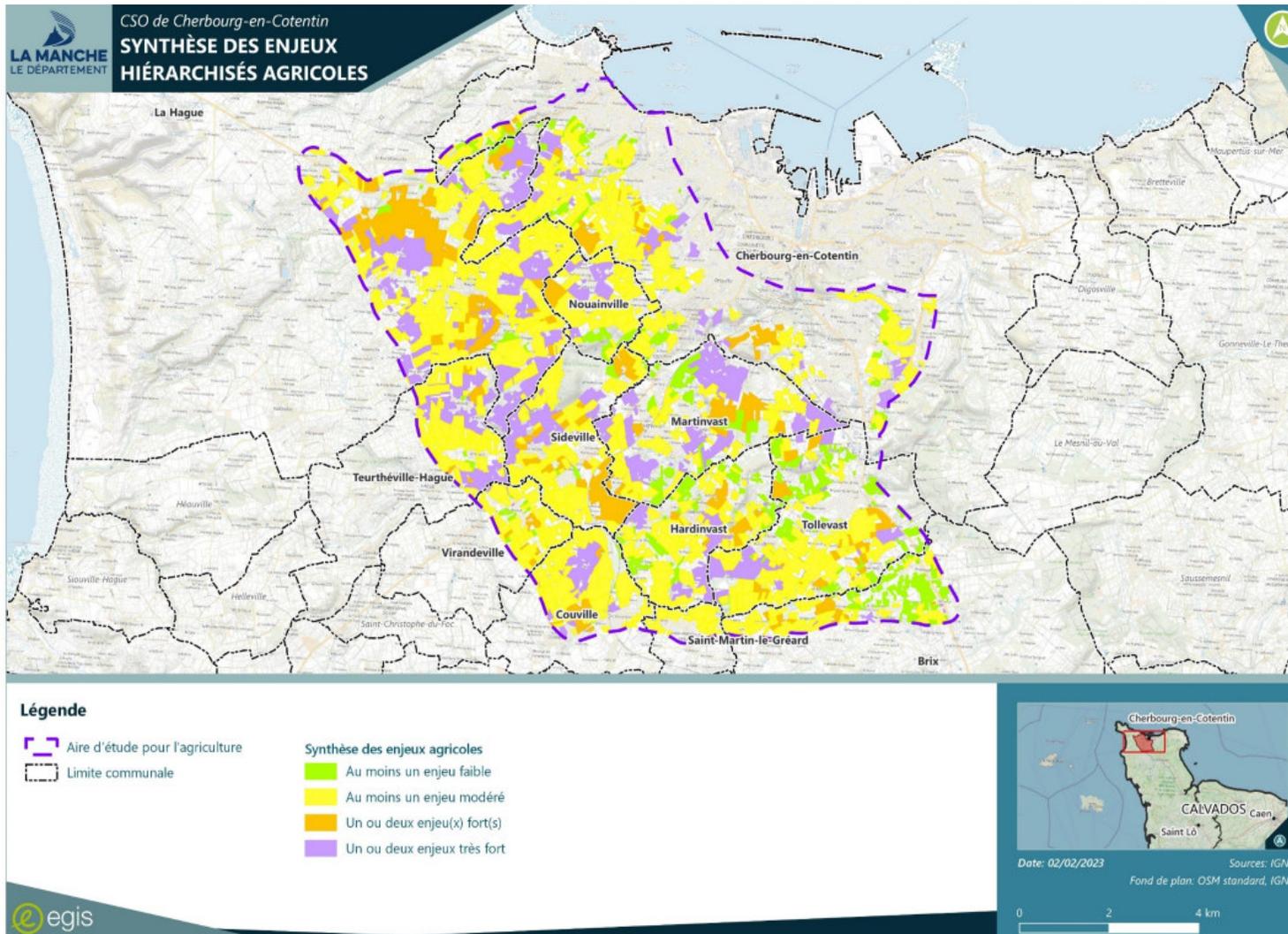
Évolution moyenne de la circulation entre 2022 et 2033	Nombre de déplacements	Véhicules.km
Cherbourg-en-Cotentin	-2,9 %	-2,5 %
Périphérie de Cherbourg-en-Cotentin	+3,5%	+8,9 %
Ensemble du modèle	+1,25 %	+10,0%



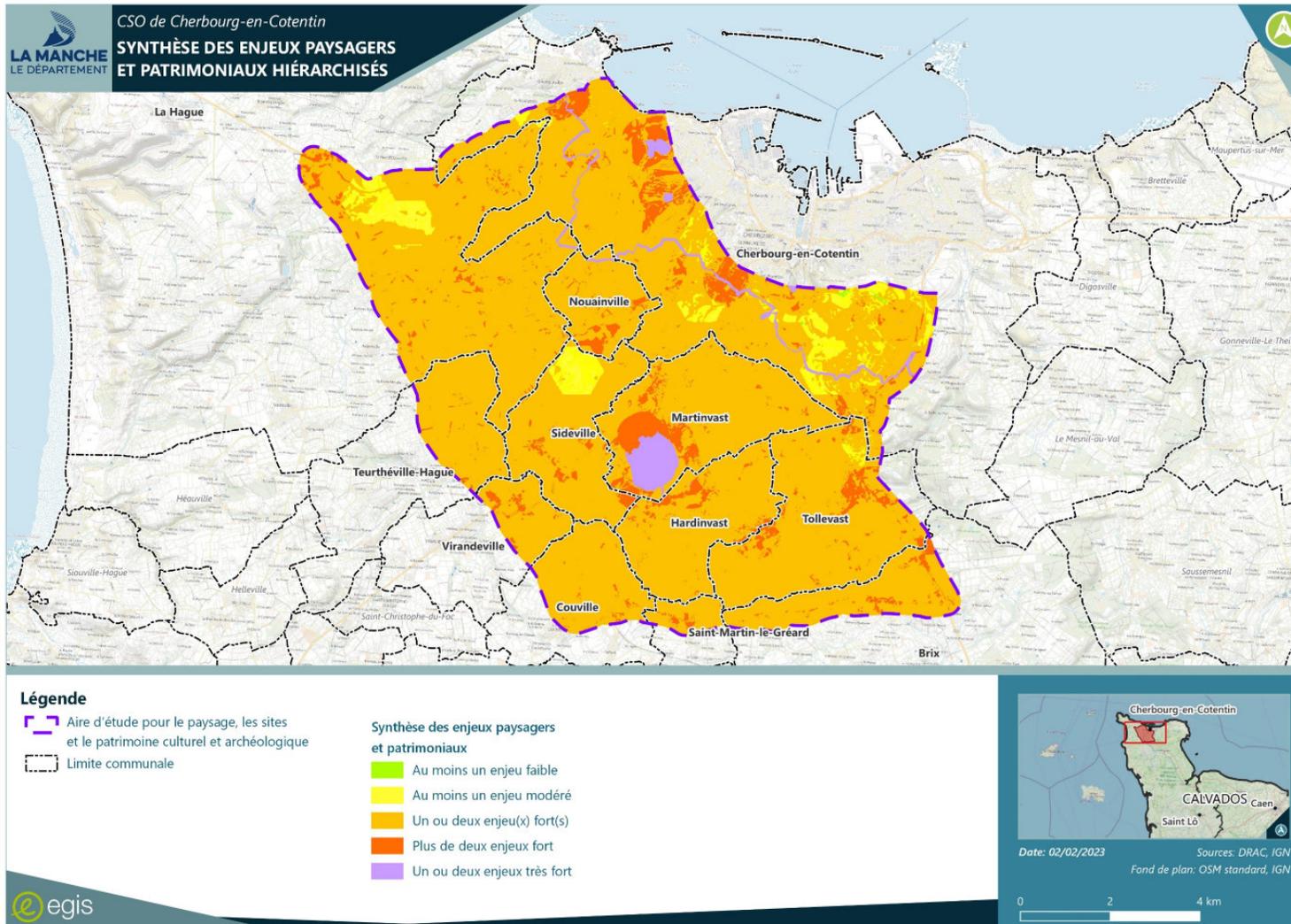
Les enjeux liés aux milieux naturels



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



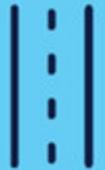
en facilitant **les accès des grands pôles d'emplois** (Orano à La Hague, EDF à Flamanville, Naval Group, ...) et **des zones d'activités en développement** (Bénécère, Les Fourches, ...)

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

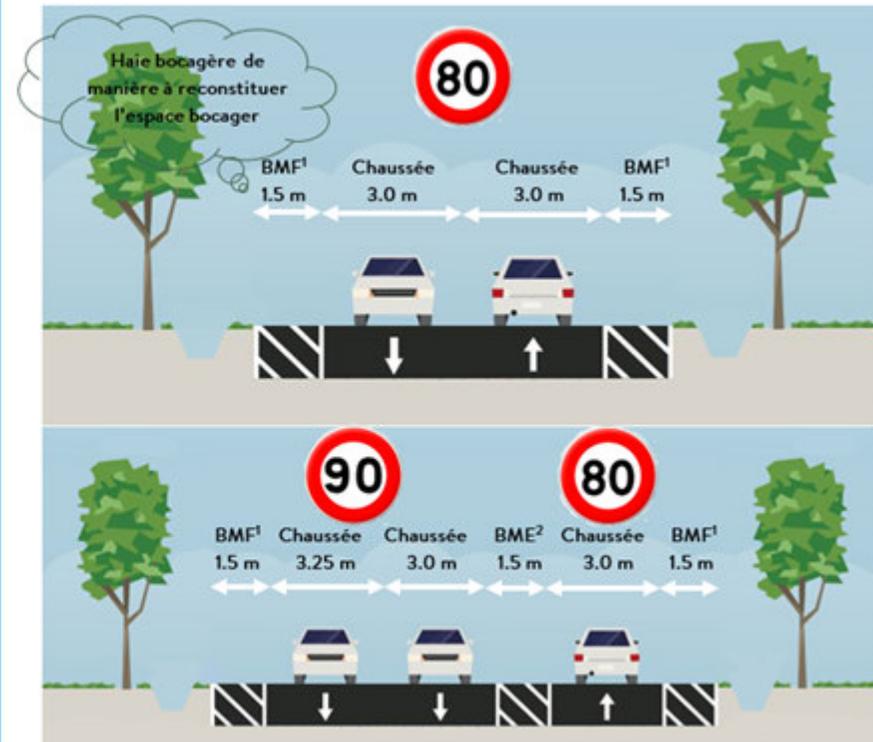
Plusieurs options de fuseaux ouvertes

> 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



¹: BMF = Bande Multifonctions

²: 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

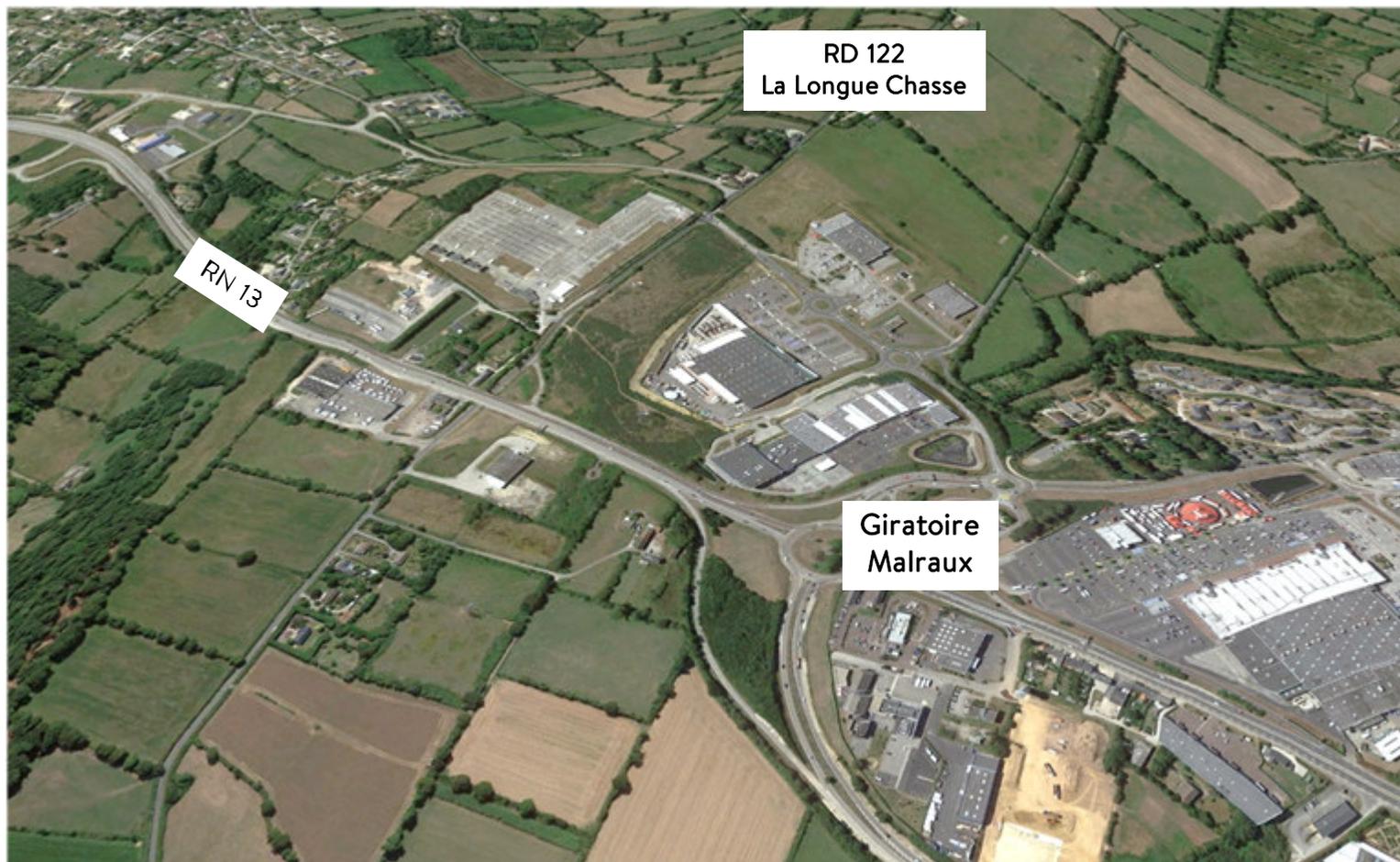
En dernier recours, des mesures compensatoires doivent être engagées pour apporter une contrepartie positive si des impacts négatifs persistent.

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),



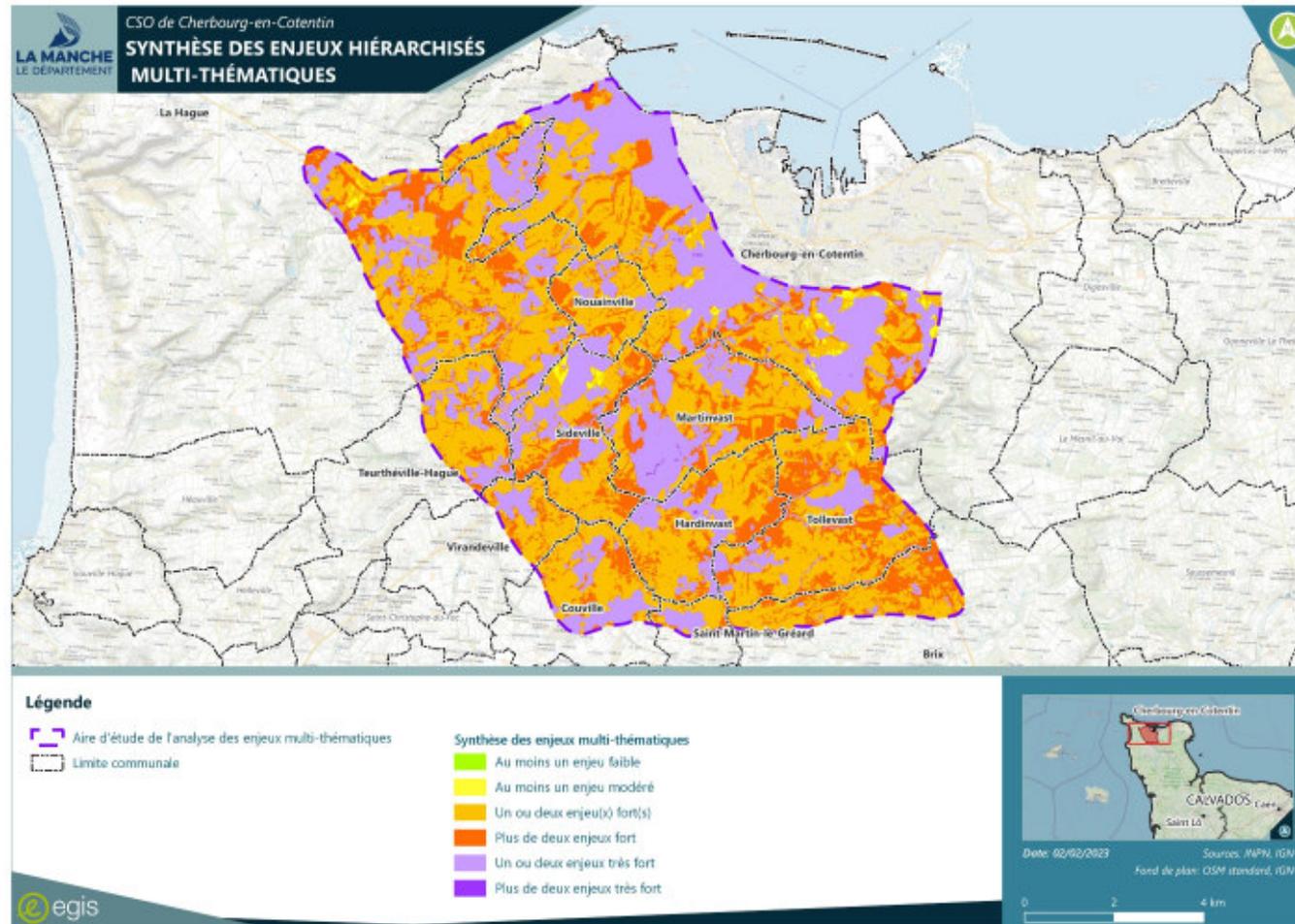
Options de projet / proposition de fuseaux

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



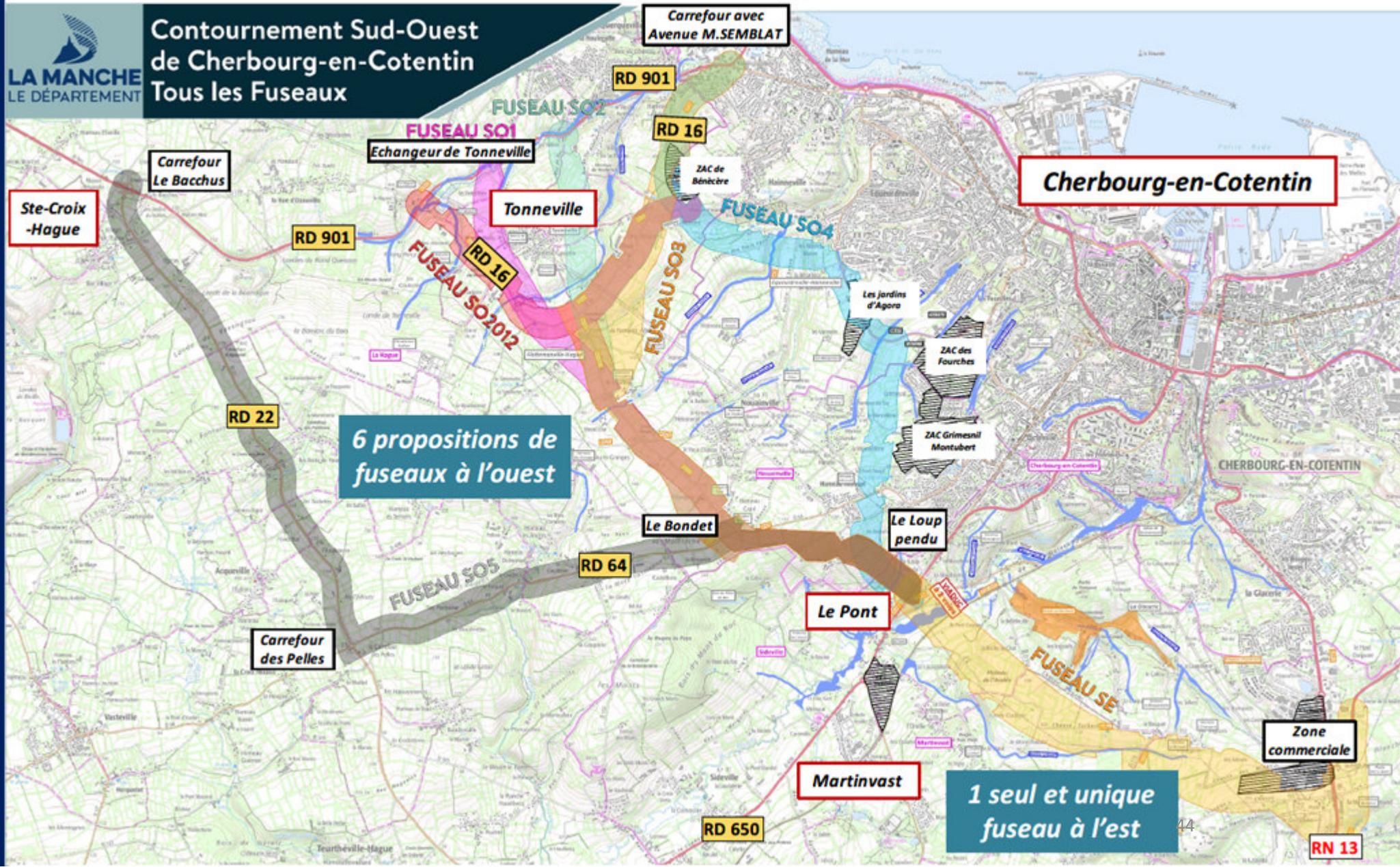
Options de projet / proposition de fuseaux

5. en cherchant à éviter les zones à enjeux



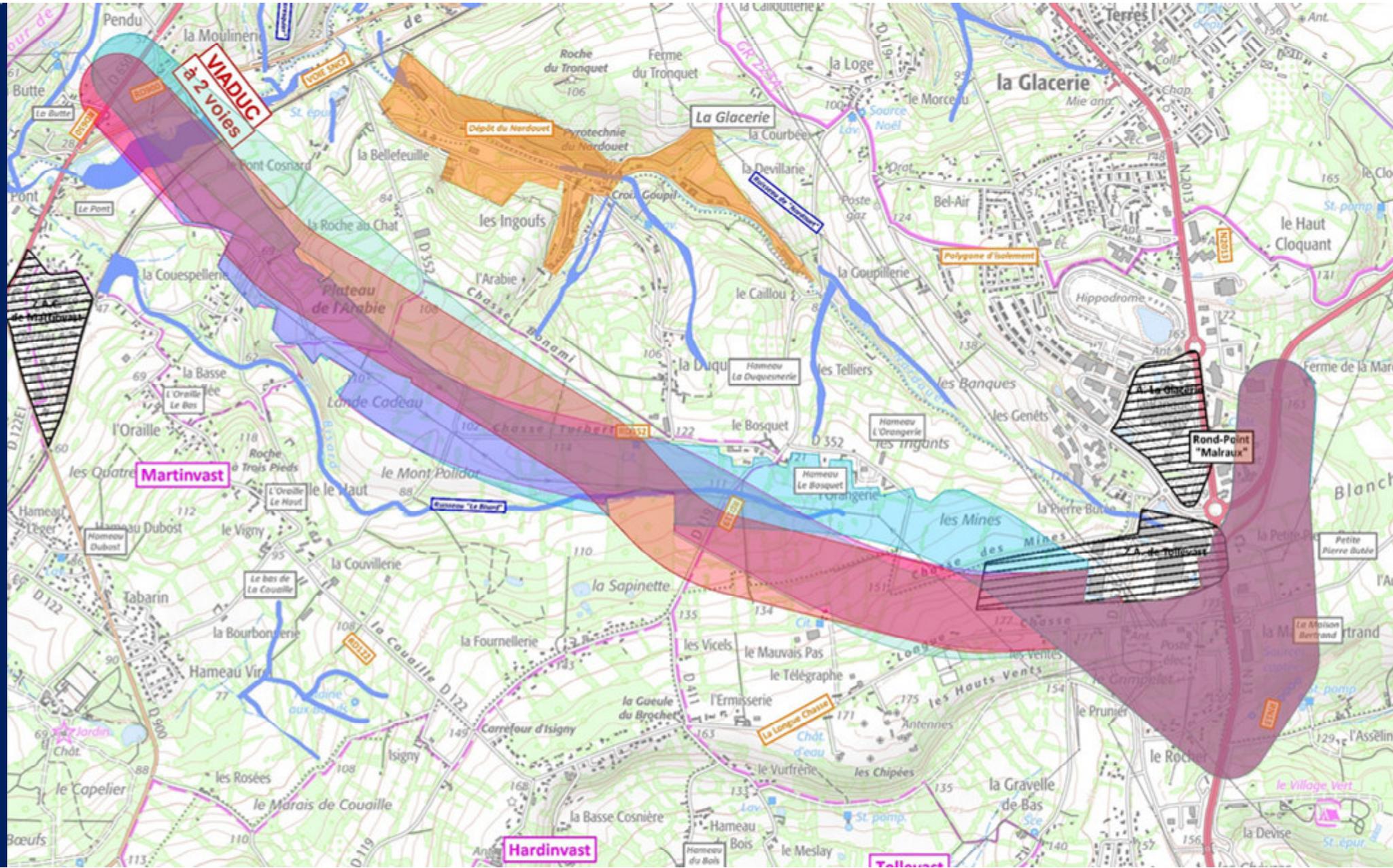


Contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin Tous les Fuseaux



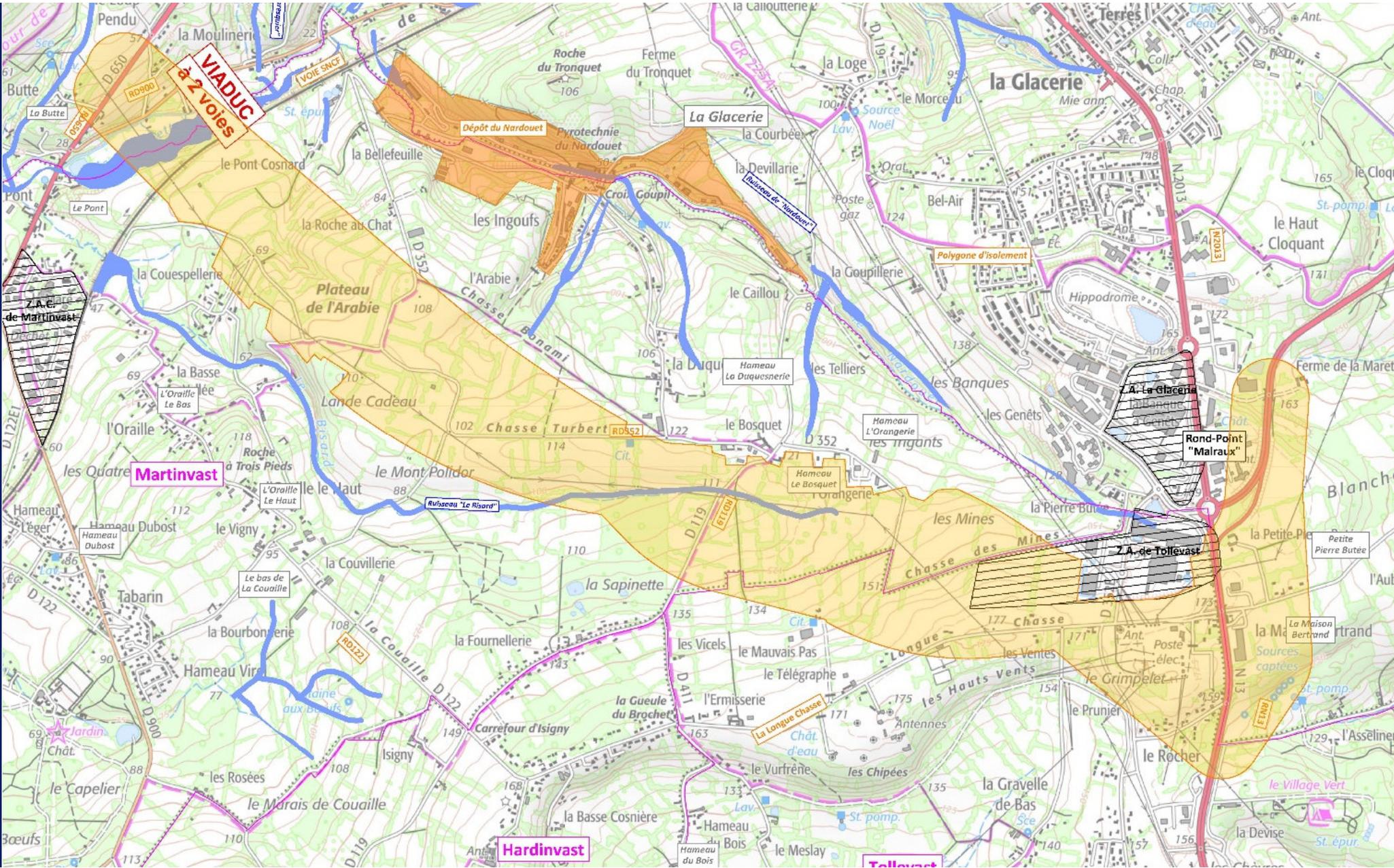


Options de projet Section Est : RN13 / RD650





Options de projet Section Est : RN13 / RD650

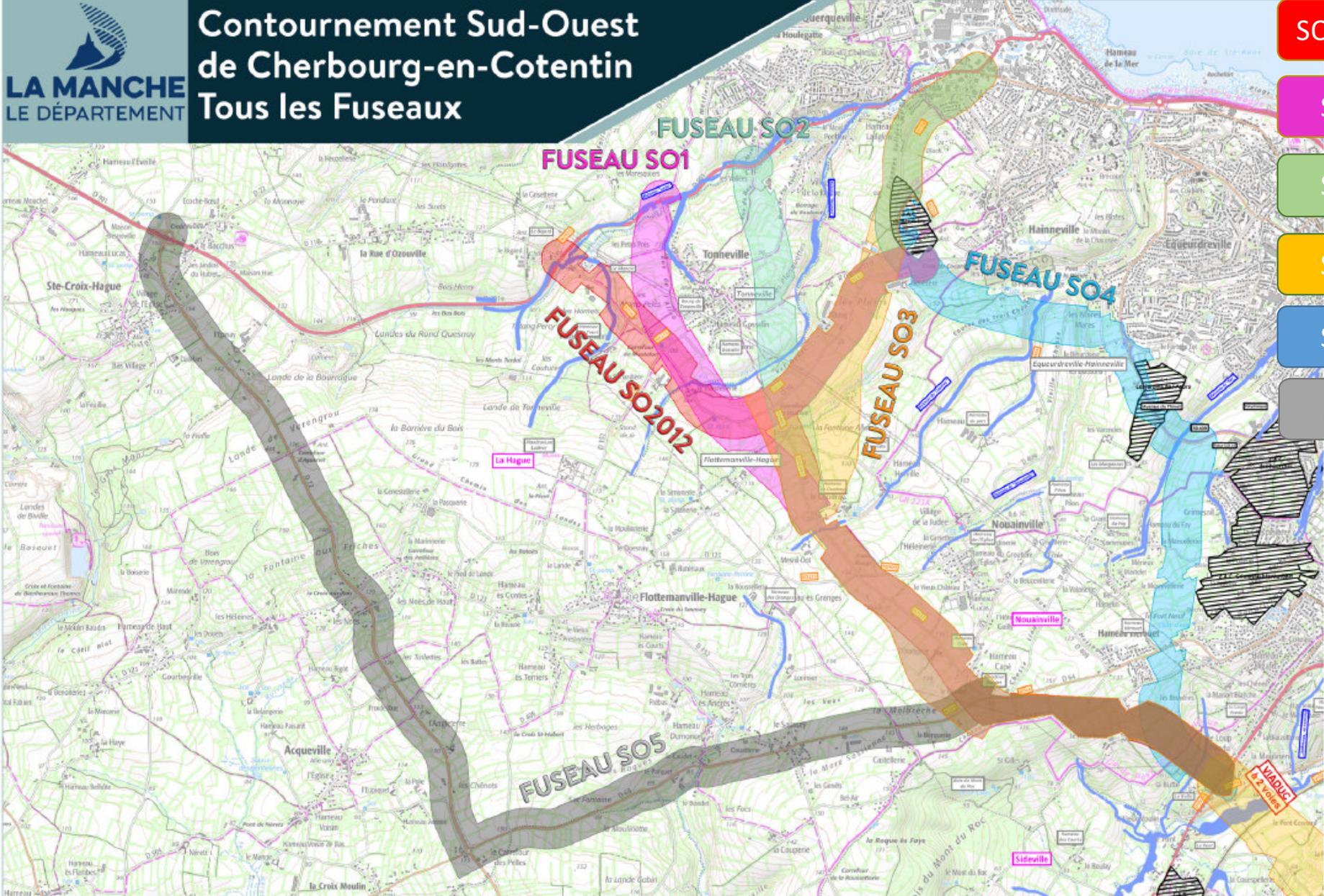




Exemple de viaduc de franchissement de la vallée



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



SO2012

SO1

SO2

SO3

SO4

SO5



Les options d'aménagements ont été comparées entre elles au regard de chacun des objectifs fixés pour le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin.

Retrouvez toutes les comparaisons dans le dossier de concertation

Pour chaque thématique et chaque scénario, une notation exprimée à l'aide d'une couleur est attribuée. Le code couleur est le suivant :

Réponse très satisfaisante	
Réponse satisfaisante	
Sans impact	
Réponse insatisfaisante	
Réponse très insatisfaisante	

Impact thématique	Option SE+ SO2012	Option SE+ SO1	Option SE+ SO2	Option SE+ SO3	Option SE+ SO4	Option SE+ SO5
Impact sur l'habitat
Impact sur l'agriculture
Impact sur l'environnement
Impact sur le paysage
Impact sur les infrastructures
Impact sur les services
Impact sur la santé
Impact sur la culture
Impact sur le patrimoine
Impact sur les transports
Impact sur les aménagements

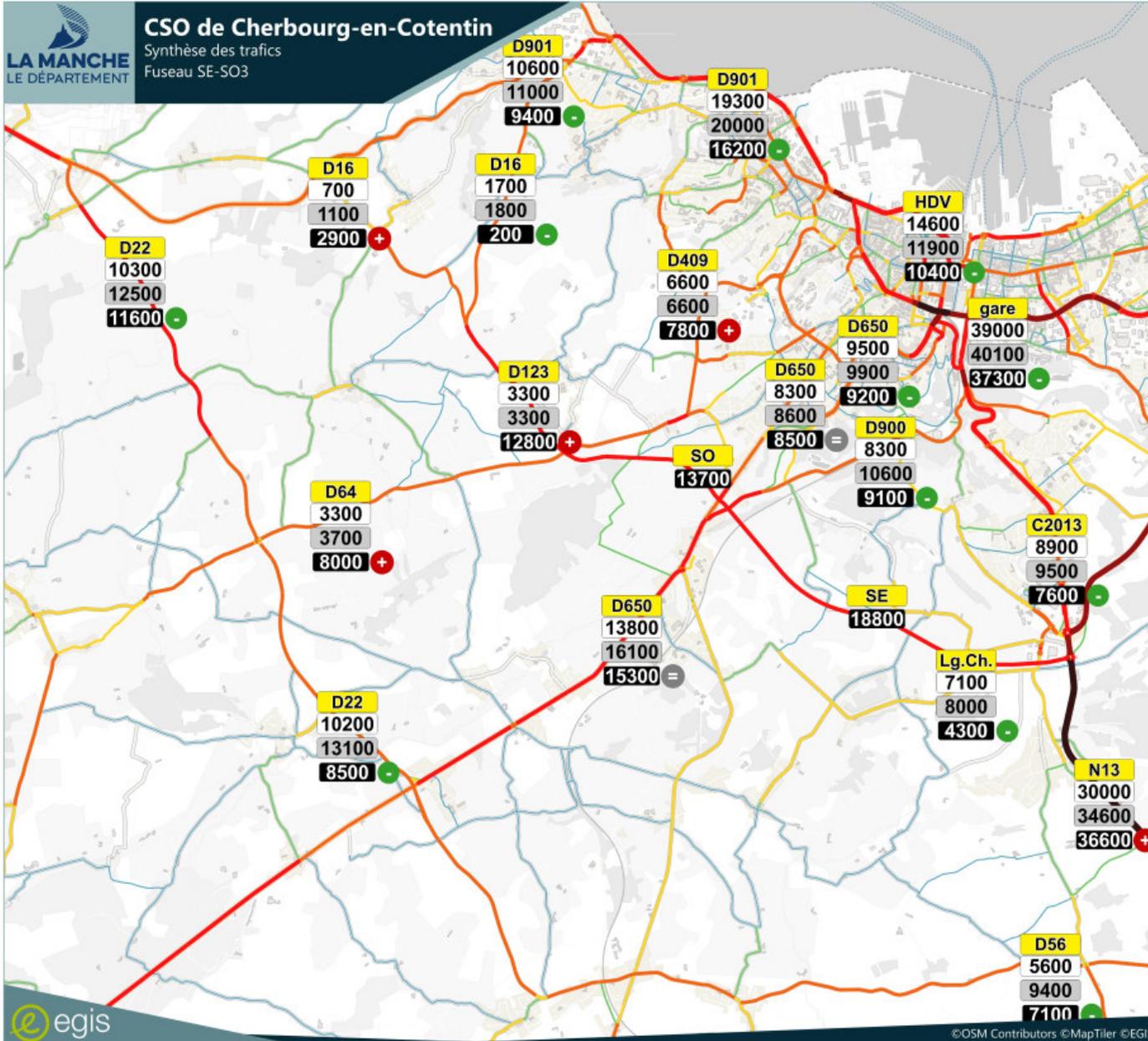
Impact thématique	Option SE+ SO2012	Option SE+ SO1	Option SE+ SO2	Option SE+ SO3	Option SE+ SO4	Option SE+ SO5
Impact sur l'habitat
Impact sur l'agriculture
Impact sur l'environnement
Impact sur le paysage
Impact sur les infrastructures
Impact sur les services
Impact sur la santé
Impact sur la culture
Impact sur le patrimoine
Impact sur les transports
Impact sur les aménagements

Impact thématique	Option SE+ SO2012	Option SE+ SO1	Option SE+ SO2	Option SE+ SO3	Option SE+ SO4	Option SE+ SO5
Impact sur l'habitat
Impact sur l'agriculture
Impact sur l'environnement
Impact sur le paysage
Impact sur les infrastructures
Impact sur les services
Impact sur la santé
Impact sur la culture
Impact sur le patrimoine
Impact sur les transports
Impact sur les aménagements

Impact thématique	Option SE+ SO2012	Option SE+ SO1	Option SE+ SO2	Option SE+ SO3	Option SE+ SO4	Option SE+ SO5
Impact sur l'habitat
Impact sur l'agriculture
Impact sur l'environnement
Impact sur le paysage
Impact sur les infrastructures
Impact sur les services
Impact sur la santé
Impact sur la culture
Impact sur le patrimoine
Impact sur les transports
Impact sur les aménagements

Impact thématique	Option SE+ SO2012	Option SE+ SO1	Option SE+ SO2	Option SE+ SO3	Option SE+ SO4	Option SE+ SO5
Impact sur l'habitat
Impact sur l'agriculture
Impact sur l'environnement
Impact sur le paysage
Impact sur les infrastructures
Impact sur les services
Impact sur la santé
Impact sur la culture
Impact sur le patrimoine
Impact sur les transports
Impact sur les aménagements

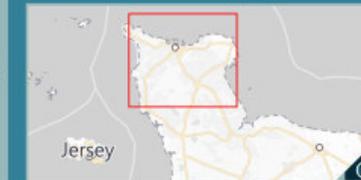
Impact thématique	Option SE+ SO2012	Option SE+ SO1	Option SE+ SO2	Option SE+ SO3	Option SE+ SO4	Option SE+ SO5
Impact sur l'habitat
Impact sur l'agriculture
Impact sur l'environnement
Impact sur le paysage
Impact sur les infrastructures
Impact sur les services
Impact sur la santé
Impact sur la culture
Impact sur le patrimoine
Impact sur les transports
Impact sur les aménagements



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

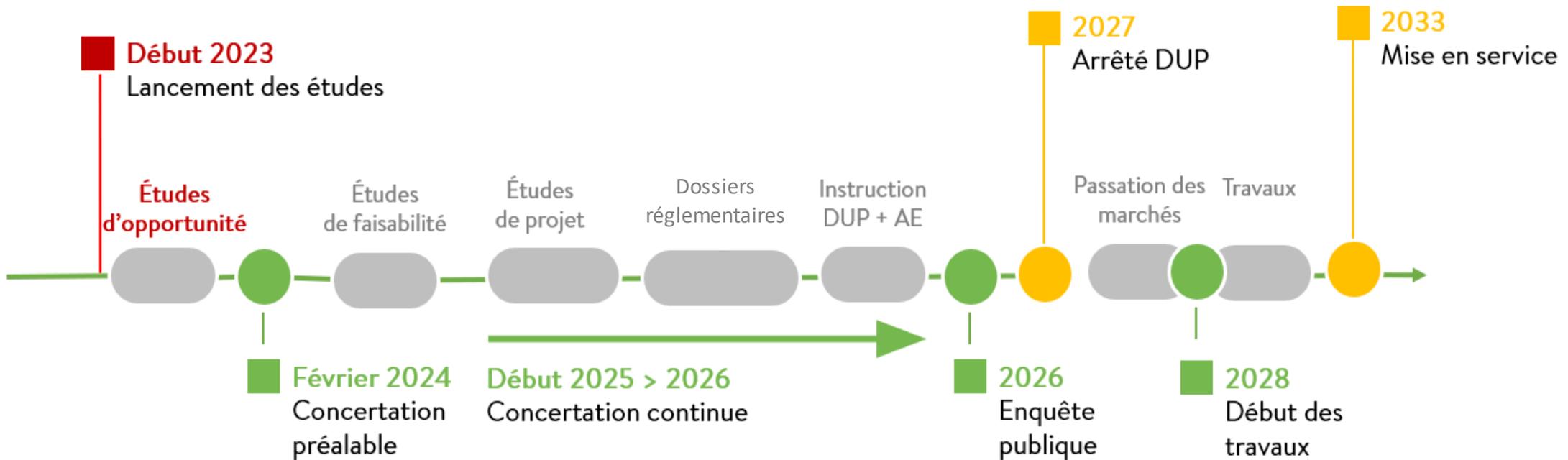


- Baisse de trafic?(plus - 5 000 véh/j)
- Baisse de trafic?(entre - 5 000 et - 2 500 véh/j)
- Baisse de trafic?(entre - 2 500 et - 500 véh/j)
- Trafic stable?(+/- 500 véh/j)
- Hausse de trafic?(entre + 500 et + 2 500 véh/j)
- Hausse de trafic?(entre + 2 500 et + 5 000 véh/j)
- Hausse de trafic?(plus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



Calendrier

Rappel du calendrier





Échanges Questions / Réponses



Conclusions

Merci pour votre participation