

Plan de Déplacements du Cotentin (PDC)

LES ANNEXES VOL. 2
Janvier 2019

even
Conseil

Transport - Déplacements
item
ETUDES & CONSEIL

Participative
Publique
Concertation - Communication



leCotentin
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

SOMMAIRE

ANNEXE ACCESSIBILITE

4

- Le cadre législatif 6
- L'accessibilité du réseau de transport de la CAC 10
- L'accessibilité de la voirie sur le territoire 12
- La mise en accessibilité sur la CAC à travers les actions du PDC 13

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

18

BILAN DE LA CONCERTATION

98

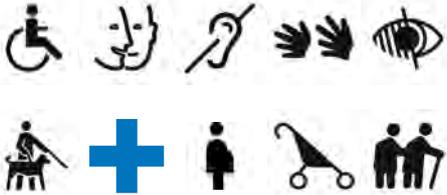


ANNEXE ACCESSIBILITE



Basée sur un principe de solidarité nationale, l'intégration des personnes handicapées doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques. Cette prise en compte systématique de l'accessibilité vise à permettre la participation pleine et entière des personnes handicapées à la vie de la cité et à leur assurer une véritable liberté dans le choix de leur mode de vie.

Au delà d'un changement de regard sur le handicap, **la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict, les personnes à mobilité réduite** (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toutes personnes gênées temporairement dans sa mobilité) et constitue une opportunité pour toute la société.



Les enjeux en matière d'accessibilité doivent prendre en compte les handicaps au sens strict (déficients moteurs, cognitifs, auditifs, visuels), et les Personnes à Mobilité Réduite (femmes enceintes, usagers avec poussette, personnes âgées...).

En octobre 2006, la délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté en outre une définition commune de l'accessibilité :

« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toutes personnes en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

La loi du 11 février 2005 apporte notamment différentes évolutions quant à la prise en compte du handicap et plus globalement de la mobilité réduite dans les déplacements. Elle modifie l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs s'agissant du Plan des Déplacements Urbains.

Ainsi, dès lors qu'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est élaboré, révisé ou modifié, **une annexe particulière traitant de l'accessibilité doit y être jointe.**

Le présent document répond à cette obligation. Cette annexe constitue une base à la définition de la politique en matière d'accessibilité pour les années à venir.

Le présent document complète le diagnostic et le programme d'actions exposées dans le PDU. Comme l'a précisé le législateur dans la directive d'application de juillet 2006, l'échéance d'approbation du PDU ne peut être remise en cause par l'élaboration de cette annexe.

Cette annexe indique à minima les mesures d'aménagement et d'exploitation mises en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne du déplacement.

LE CADRE LEGISLATIF

L'adoption de la **loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées** constitue la première étape législative en matière d'accessibilité. Depuis, différentes lois ont été votées pour améliorer notamment l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.

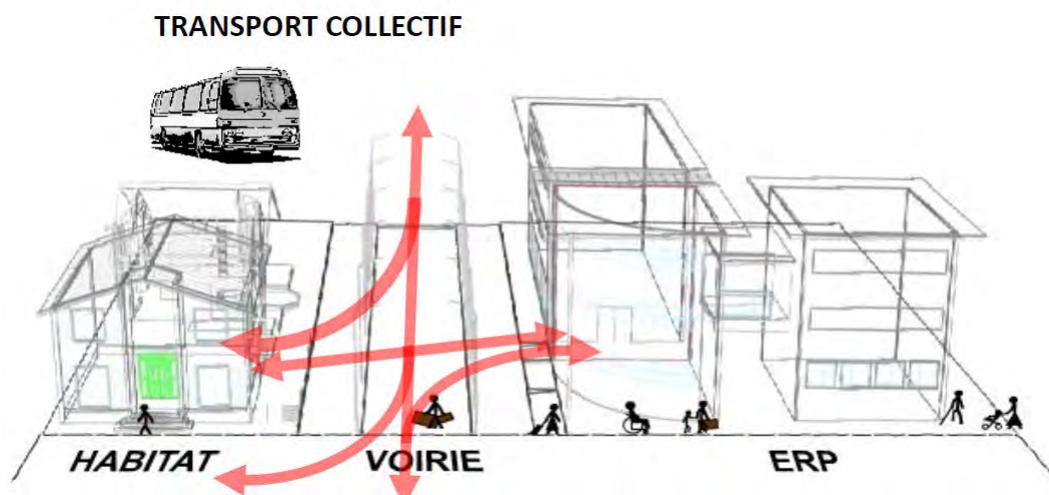
Initialement incitative, la législation est devenue de plus en plus prescriptive, en particulier avec **la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**.

Le législateur a insisté sur la nécessité de traiter **l'intégralité de la chaîne de déplacement**.

Celle-ci comprend :

- Le cadre bâti ;
- La voirie ;
- Les aménagements des espaces publics ;
- Les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité.

L'objectif est d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes concernées.



La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défaillant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !

////////////////////

En outre, l'ensemble des handicaps doivent être pris en compte, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels, cognitifs et psychiques.

L'accessibilité concerne également les personnes à mobilité réduite. La **directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001** les définit comme « toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Dernièrement, **l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014**, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, **redéfinit les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi du 11 février 2005 et prend acte de la complexité technique et financière à laquelle sont confrontées les collectivités.**

Les outils définis par la loi de 2005

Afin d'atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement, la loi introduit plusieurs outils de planification, de programmation, de concertation et de consultation tels que :

// Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transports publics

L'autorité organisatrice de transports publics (ancienne Autorité Organisatrice des Mobilités) doit élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transport et mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite dans un délai de trois ans soit au plus tard le 12 février 2008.

- Il dresse **l'état des lieux de la situation actuelle des services de transport et présente les mesures à prendre pour rendre le réseau accessible avant 2015.**
- En cas **d'impossibilité technique avérée (ITA)** de mise en accessibilité des réseaux existants, des **moyens de substitution adaptés** aux besoins des PMR doivent être mis en place dans un délai de trois ans à compter du dépôt de dérogation : il peut s'agir de mesures organisationnelles, humaines ou techniques. **Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas excéder le coût du transport public existant.**

Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une **concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés**, et principalement les associations représentatives de personnes handicapées, aux différentes phases de la démarche. **Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.**

Les objectifs précis du SDA sont :

- **De définir les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport** (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public) ;
- **D'établir les éventuels cas de dérogation** (impossibilités techniques) et de définir les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant ;
- **De préciser les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;**
- **D'établir la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi**, pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs ;
- **De prévoir les conditions de mise à jour**, en fonction de l'avancée technologique en matière d'accessibilité.

// Le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PMAV ou PAVE)

Celui-ci doit être établi par toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population (avant le 20 décembre 2009). **C'est un document qui permet de prendre en compte les difficultés d'accessibilité de la voirie et de l'accès aux ERP pour les personnes en situation de handicap. Il est un outil de programmation de l'aménagement de la Ville, même s'il n'y a pas de date définie pour la mise en accessibilité.**

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics comporte un diagnostic qui recense les points de gêne ou d'inaccessibilité sur les itinéraires prioritaires, une estimation financière des travaux. Il définit les priorités d'action à réaliser en concertation avec l'ensemble des acteurs et des usagers de la voirie et des espaces publics, pour permettre la mise en place d'une programmation et un suivi des actions.

- **La mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Publics (ERP)** : les ERP sont classés en 5 catégories selon le nombre de personnes potentiels qu'ils accueillent. Pour chaque ERP, des diagnostics d'accessibilité sont à établir et des obligations de mise en accessibilité sont définies pour les différentes catégories d'ERP ;
- **La création de commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.** Cette commission est obligatoire dès lors qu'une commune ou qu'un établissement public de coopération intercommunale regroupe 5 000 habitants ou plus. Elle est composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et de personnes handicapées. Elle établit un constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, rédige un rapport annuel présenté en commission intercommunale d'accessibilité et fait toutes propositions permettant d'améliorer la mise en accessibilité de l'existant. Elle envoie ce document annuel au Préfet de Région.
- **L'intégration d'une annexe « accessibilité » dans les plans de déplacements urbains.** Celle-ci doit indiquer les mesures d'aménagements et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer notamment l'accessibilité des réseaux de transports publics. Elle reprend les éléments figurant dans les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports publics lorsque ces derniers existent.

Un certain retard dans l'accessibilité qui a conduit à une nouvelle concertation

La loi du 11 février 2005 est une loi ambitieuse qui a su fixer un cap en matière d'accessibilité. Elle a permis d'opérer un changement d'état d'esprit dans notre société, de porter un regard différent sur le handicap. Des efforts incontestables ont été déployés par les acteurs concernés pour atteindre les objectifs d'accessibilité qu'elle a fixés. Pour autant, dès 2013 les pouvoirs publics étaient conscients que la France ne serait pas au rendez-vous du 1er janvier 2015.

Un état des lieux de l'OBIACU (Observatoire Interministérielle de l'Accessibilité et de la Conception Universelle) en 2012 révèle que, seuls **65 % des SDA ont été réalisés et 15 % d'entre eux n'ont pas commencé.**

De même, les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) ont été adoptés par **38 % des communes de plus de 50 000 habitants mais seulement par 8 % de celles de moins de 200 habitants.**

Ainsi, face à ce constat, l'objectif a été de **redéfinir, en concertation avec l'ensemble des acteurs, les moyens à mettre en œuvre pour réussir le rendez-vous de 2015 en matière d'accessibilité.**

Parmi les quarante propositions du rapport « Réussir 2015 », deux mesures se distinguent :

- **La mise en place des agendas d'accessibilité programmés (Ad'AP)** véritables actes d'engagement et de programmation décidés par les maîtres d'ouvrage ;
- **L'ajustement de l'environnement normatif du cadre bâti de la voirie et des transports** qui, après application, se révèle peu opérationnel.

Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Sd'AP)

// Concernant les transports

L'Ordonnance du 26 septembre 2014, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, a introduit deux grandes évolutions dans le domaine de l'accessibilité des transports :

- **L'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêts mais seulement les points d'arrêts prioritaires ;**
- **La mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP),** qui doit permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.

Cela a été traduit dans deux décrets :

- [Le Décret n° 2014-1321](#) relatif au schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs ;
- [Le Décret n° 2014-1323](#) relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

L'Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP) pour les transports publics de voyageurs apparaît comme un complément au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). C'est un document de programmation financière des travaux d'accessibilité afin de s'engager sur un calendrier précis. Lorsque l'AOM n'a pas encore réalisé son SDA, elle peut élaborer directement un Sd'AP (contraction de SDA et Ad'AP) qui donne lieu à approbation de l'assemblée délibérante avant transmission au préfet. L'AOM en est le chef de file, car elle a la responsabilité du SDA. Cette démarche doit associer et engager les gestionnaires de voirie lorsqu'ils sont distincts de l'AOM.

Le projet d'Ad'AP est à déposer auprès du Préfet (DDTM) avant le 27 septembre 2015 (1 an au plus tard après le décret). **La réponse du Préfet doit intervenir dans un délai de 5 mois après examen par la SCDA** (Sous Commission Départementale d'Accessibilité). **Dans le cadre des services de transport urbain, la durée maximale de mise en œuvre de l'Ad'AP est de 3 ans après approbation du document par le Préfet.**

Ceux produits après ces échéances seront redevables d'une **amende forfaitaire et d'une réduction de la durée égale à celle du retard.**

Le contenu des Ad'AP : les Ad'AP transport routier de voyageurs comprennent **comme les autres Ad'AP les volets suivants : diagnostic, présentation de la concertation, principes structurants, critères pris en compte, calendrier, financement.** Au titre des spécificités du transport, ils **doivent également définir : la liste des lignes et des arrêts à rendre accessibles en priorité et la programmation afférente, la liste des arrêts relevant des ITA** (dérogations), **les modalités de suivi et d'actualisation, les éléments de la discussion avec les gestionnaires de voirie notamment.**

De plus, il est demandé aux AOM dans le cadre de l'adoption de leur Ad'AP :

- D'intégrer un plan de formation à l'accueil et à l'accompagnement des personnes handicapées de tous les personnels d'accueil et de conduite ;
- De prendre l'engagement de travailler sur les moyens d'information du public pour mettre à disposition des éléments simples, compréhensibles.

// Concernant la voirie et les nouvelles dispositions pour le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics)

La loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 a modulé les dispositions de réalisation des PAVE. Désormais, à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale :

- Un **PAVE devra** être élaboré dans les communes de plus de 1 000 habitants ;
- Un **PAVE limité aux voies les plus fréquentées** de la commune devra être élaboré dans les **communes de 500 à 1 000 habitants** ;
- Un **PAVE** portant sur les voies **reliant les pôles générateurs** de déplacements de la commune **pourra être élaboré dans les communes de moins de 500 habitants.**

Ainsi, il n'y a plus d'obligation de réalisation de PAVE dans la totalité des communes françaises.

// Concernant les ERP (Etablissement Recevant du Public)

1 million d'Établissements Recevant du Public (ERP) étaient soumis aux obligations de la loi du 11 février 2005 et devaient être accessibles à tous à compter du 1er janvier 2015.

Désormais, il est aussi possible de déposer un dossier d'Ad'AP en préfecture, pour le 27 septembre 2015, pour les ERP qui ne ce sont pas encore mis en conformité en matière d'accessibilité.

Le maître d'ouvrage peut réaliser un Ad'AP global ou un Ad'AP par ERP. Les ERP, à l'image des ITA pour les arrêts de bus, disposent aussi d'un système de dérogations dans le cadre d'une disproportion manifeste des coûts de mise en accessibilité.

Des nouveautés ont été apportées sur les obligations d'accessibilité avec le Décret n°2014-1326 modifiant le Code de la construction et de l'habitation (ERP/IOP) du 7 novembre 2014 et l'Arrêté du 8 décembre relatif à l'accessibilité des ERP situés dans un cadre bâti existant et des IOP. Il s'agit notamment de l'intégration **d'atténuations des normes issues de l'Arrêté initial du 21 mars 2007.**

Les adaptations sur les cheminements extérieurs des ERP/IOP

	Décret de 2007	Décret de 2014
Pente : • tolérance • palier de repos	≤ 5% ≤ 8% sur 2m ≤ 10% sur 0,5m Si pente > 4%	≤ 6% ≤ 10% sur 2m ≤ 12% sur 0,5m Si pente > 5%
Ressauts successifs	interdits	tolérés si écart ≥ 2,50 m et palier de repos
Largeur cheminement (rétrécissement ponctuel)	1,40 m (jusqu'à 1,20m)	1,20 m (jusqu'à 0,90m)
Dévers	≤ 2%	≤ 3%

L'ACCESSIBILITE DU RESEAU DE TRANSPORT DE LA CAC

Rappel de la consistance du réseau

Le réseau Zéphir Bus comprend :

- **8 lignes régulières ;**
- **Des lignes Itinéo desservant les zones peu denses ou excentrées, fonctionnant de manière systématique ou à la demande ;**
- Des **services scolaires** (Domino) ;
- Des **lignes Zéphir Nuit**, qui circulent uniquement le vendredi et le samedi soir ;
- Un **service adapté pour les Personnes à Mobilité Réduite** : Itinéo Access.

Zoom sur le service Itinéo Access :

- Transport à la Demande avec **un fonctionnement en porte à porte ;**
- Service ouvert aux **personnes en fauteuil roulant, atteintes de cécité, ou aux personnes semi valides titulaires d'une carte d'invalidité supérieure à 80% et après validation par une commission d'accès ;**
- Fonctionne du **lundi au dimanche** et la réservation doit se faire la veille pour le lendemain jusqu'à 17h (le vendredi pour un transport le dimanche ou le lundi) ;
- Le déplacement doit faire plus de 500 mètres et il doit s'écouler au moins 30 minutes entre l'aller et le retour ;
- Les **tarifs sont identiques à ceux du réseau Zéphir ;**
- **En 2018, 7 178 voyages ont été réalisés sur ce service qui semble atteindre une forme de maturité (environ -0,5 % de fréquentation par rapport à 2018)**

Un nouvel Ad'ap à élaborer suite à la réorganisation globale du réseau

Pour rappel, l'objectif de la CAC est de **tendre vers un réseau unifié à l'échelle du Cotentin** avec, dans le cadre du PDU, des actions visant à :

- **Restructurer le réseau urbain pour le rendre plus attractif ;**
- **Améliorer la desserte des communes périphériques de Cherbourg-en-Cotentin ;**
- **Renforcer l'offre interurbaine vers les pôles de proximité, les grands pôles d'emploi et les destinations touristiques ;**
- **Apporter des solutions de mobilité dans les territoires ruraux selon une logique de bassins de proximité.**

La consistance des services, les tracés des lignes et les arrêts desservis, n'étant pas encore définis à l'heure actuelle, la CAC élaborera son Ad'Ap, une fois le nouveau réseau déployé.

Un premier Schéma Directeur d'Accessibilité réalisé pour la période 2009-2015

La **Communauté Urbaine de Cherbourg** a élaboré un document de mise en accessibilité de son réseau. Bien que n'ayant pas été déposé en tant que SD'AP, il **constitue une base pour les mesures prises en matière d'accessibilité.**

Le document prévoyait :

- De **porter à 95 le nombre d'arrêts répondant aux normes d'accessibilité ;**
- Un **objectif d'un parc de matériel roulant accessible à 100 % ;**
- La **création d'une Commission d'accès au service Itinéo Access ;**
- La **mise en accessibilité du site internet ;**
- La **formation des conducteurs** : sur le handicap en tant que tel (approche, prise en compte des besoins) et sur la conduite préventive.

Bien que n'ayant pas été mis en jour depuis, ce document cumulé aux mesures prises depuis par la CAC constituera la base du prochain Ad'AP.

Pour rappel, trois autres réseaux desservent le territoire de la CAC. La mise en accessibilité de leurs points d'arrêts est également inscrite dans les documents de planification.

Le réseau Grandes Lignes SNCF

Le réseau Grandes Lignes SNCF qui dessert les Gares de Cherbourg-en-Cotentin et Valognes.

La gare de Cherbourg-en-Cotentin est inscrite dans le SDA-Ad'Ap programmé des services ferroviaires nationaux, arrêté en août 2016, **en tant que gare prioritaire.**

La gare de Valognes, est inscrite au registre public d'accessibilité des gares ferroviaires, en tant que gare prioritaire. L'accessibilité tous périmètres (quais, bâtiment voyageurs, transporteurs) **est prévue d'ici à 2021.**

Le réseau interurbain régional

Suite à la loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dite « **loi NOTRe** », l'analyse de l'accessibilité des **lignes interurbaines, anciennement Manéo**, se base sur **l'Agenda d'accessibilité programmée du Département de la Manche**, validé en **septembre 2016.**

A noter que l'Ad'AP de la Région Normandie, approuvé en juin 2017, reprend le document départemental.

L'Ad'AP prévoit que :

- **100 % du matériel roulant routier** de 23 passagers minimum sera accessible, à compter du 01/07/2020. Les véhicules composant le parc déployé pour effectuer le service de substitution et le service Manéo proximité sont déjà accessibles.
- **20 arrêts**, positionnés essentiellement dans les pôles de proximité de la CAC, sont considérés comme prioritaires pour leur mise en accessibilité. L'échéancier précise que les derniers travaux de mise en accessibilité sont prévus jusqu'en 2022. Pour ceux identifiés comme non prioritaires, les services de substitution sont effectifs ;
- **Les personnels de conduite et d'accueil soient formés.**

L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE SUR LE TERRITOIRE

Des faiblesses constatées dans l'élaboration du diagnostic

La loi du 11 Février 2005 imposait un certain nombre de critères permettant de garantir l'accessibilité des espaces publics et de la voirie aux personnes handicapées.

Pour autant :

- Les **trottoirs doivent être suffisamment larges** (140 cm) et doivent disposer de seuils d'un maximum de 2cm ce qui n'est pas toujours le cas ;
- Les **trottoirs en pente ou en dévers** peuvent entraîner une chute éventuelle et empêcher les PMR d'utiliser les itinéraires piétons ;
- Le **mobilier urbain** complique fréquemment les itinéraires des PMR, notamment lorsque des bornes, mal situées, empêchent le passage des fauteuils roulants.

La prise en compte de ces paramètres favorisant l'accessibilité de tous et la sécurité des piétons est en cours dans les nouveaux aménagements du territoire. Pour autant de nombreux aménagements, anciens mais aussi récents, restent encore inaccessibles au sens de la loi.

A noter que la loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 a modulé les dispositions de réalisation des PAVE. Désormais, à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale :

- Un PAVE devra être élaboré dans les communes de plus de 1 000 habitants ;
- Un PAVE limité aux voies les plus fréquentées de la commune devra être élaboré dans les communes de 500 à 1 000 habitants ;
- Un PAVE portant sur les voies reliant les pôles générateurs de déplacements de la commune pourra être élaboré dans les communes de moins de 500 habitants.

L'état d'avancement des PAVE

La mise en œuvre des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) doit permettre de diagnostiquer le niveau d'accessibilité de la voirie, d'identifier les travaux à réaliser et de planifier les aménagements pour améliorer le cheminement et la circulation, notamment à destination des piétons.

Sur la Communauté d'Agglomération de Cherbourg aucun PAVE n'est en vigueur à ce jour. Des démarches ont néanmoins été engagées sur d'anciennes communes désormais, intégrées à la commune nouvelle de La Hague, ainsi que sur les anciennes communautés de communes des Pieux et de Douve-Divette, dont les programmations sont terminées depuis 2015.

LA MISE EN ACCESSIBILITE SUR LA CAC A TRAVERS LES ACTIONS DU PDC

En complément des actions identifiées spécifiquement dans le futur Sd'AP, le PGD a traité de façon transversale la problématique de l'accessibilité tout au long de son élaboration.

Ainsi, plusieurs actions définies dans le PGD sont en faveur de l'accessibilité des déficients et PMR, à savoir :

Déployer un système billettique et d'information multimodale unique pour l'ensemble des modes de transports

Cette action comporte deux volets distincts.

Pour le système billettique.

Les **bornes d'achat et de validation des titres de transports devront, en plus d'être accessibles aux UFR, intégrer les problématiques des déficients cognitifs, auditifs, et visuels** (lisibilité, système braille / relief positif, synthèse vocale et retours sonores sur l'information en cours). D'un point de vue physique, les **bornes de recharge et de validation seront homogènes pour plus de compréhension** (contraste visuel, objectif d'une certaine logique de positionnement dans les lieux de ventes, et dans les véhicules). Le site web intégrera également ces problématiques.

Concernant les titres de transport, tendre vers un titre interopérable et unique devra résoudre la problématique potentielle du comptage de voyage restant pour répondre aux problématiques des déficients visuels. Le recours à un système de validation avec retour sonore est à prévoir.

Pour l'information multimodale.

La prise en compte des problématiques d'accessibilité aura

lieu aux **différentes étapes**.

- Pour la préparation du trajet, différentes solutions seront à prévoir : une **plateforme téléphonique** avec une réponse individuelle et personnalisée (pour les déficients cognitifs), un **site web avec les modalités d'affichages** pour les déficients visuels.
- Sur les lieux d'intermodalité, les **panneaux d'informations en temps réel** (dans les pôles d'échanges multimodaux et les stations intermodales) intégreront les problématiques des déficients cognitifs et visuels, et un système d'annonce sonore. Les panneaux d'informations statiques proposeront à minima un affichage adapté aux déficients visuels.
- Dans les véhicules, en fonction du renouvellement du matériel roulant, l'intégration progressive **d'écran dynamique avec annonce sonore, interne et externe**, est à prévoir.

Quelles difficultés viser en priorité à travers ces actions ?



2.1 Restructurer le réseau urbain pour le rendre plus attractif

2.2 Améliorer la desserte des communes périphériques de Cherbourg-en-Cotentin

2.3 Renforcer l'offre interurbaine vers les pôles de proximité, les grands pôles d'emploi et les destinations touristiques

2.4 Apporter des solutions de mobilité dans les territoires ruraux selon une logique de bassins de proximité

Ces **quatre actions** sont à **considérer** comme un tout. La réorganisation globale des différentes offres de transports collectifs intégrera **un objectif d'amélioration de la desserte vers les polarités, services, et aménités urbaines. Ce corpus intégrera logiquement les lieux de destination des PMR et déficients** (espaces de santé, EHPAD, IME, MDPH...). Des modifications de tracés de lignes, voire la **création de nouvelles lignes seront à prévoir pour desservir plus finement ces lieux d'accueil** (dans la mesure du possible technique).

En fonction du renouvellement du matériel roulant, les **véhicules utilisés intégreront les normes d'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite.**

3.1 Organiser de manière hiérarchisée l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle

3.2 Aménager les PEM de Cherbourg et de Valognes en tant que points d'entrée du territoire et plateformes de correspondance du réseau Cotentin

3.3 Créer des stations intermodales afin d'organiser la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération

L'un des objectifs majeurs du PDC est de pouvoir **construire une offre globale de mobilité structurée autour de lieux d'intermodalité hiérarchisés**. Cette hiérarchisation déclinée en quatre niveaux a pour finalité d'apporter une homogénéité des services et aménagements proposés, qu'il s'agisse de lieux en milieu urbain ou rural. Cette hiérarchisation distingue notamment :

- Les **Pôles d'Echanges Multimodaux**, comprenant des **panneaux d'informations en temps réel, et statiques, intégrant les problématiques des déficients cognitifs et visuels, ainsi que des quais accessibles aux PMR / UFR ;**
- Les **stations intermodales**, comprenant des **panneaux d'informations en temps réel et statiques, ainsi que des quais accessibles aux PMR / UFR ;**
- Les **stations**, intégrant **des panneaux d'information statiques ainsi que des quais accessibles aux UFR / PMR.**

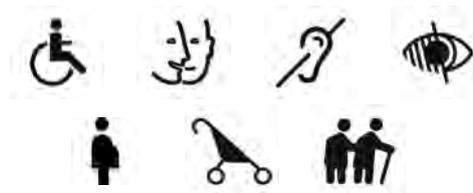
En amont des lieux d'intermodalité, les conditions d'approche prendront en compte les problématiques d'accessibilité, avec :

- Des aménagements physiques répondant aux normes PMR ;
- Une signalétique et un jalonnement spécifique répondant à la fois aux critères de lisibilité, pour les déficients visuels, et devant être didactiques, pour les déficients cognitifs.

3.4 Favoriser une intensité de services et de logements à proximité des stations intermodales

La thématique de l'accessibilité sera traitée de manière transversale, sur les deux volets de l'action. **La question des services intégrera à la fois ceux destinés aux déficients, et ceux pour tous types de publics** (en admettant de manière évidente les dernières normes en d'accessibilité des ERP), tandis-que **les logements répondront, en termes de volume et de qualité, aux normes PMR.**

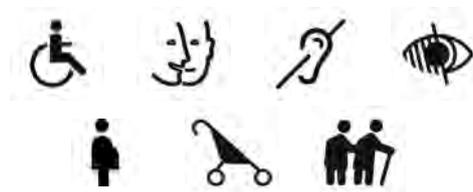
Quelles difficultés viser en priorité à travers ces actions ?



Quelles difficultés viser en priorité à travers ces actions ?



Quelles difficultés viser en priorité à travers ces actions ?



4.2 Requalifier les principaux axes routiers traversant Cherbourg-en-Cotentin au fur et à mesure des projets structurants

La requalification progressive des principaux axes au profit des modes doux se traduira par un **rééquilibrage de la voirie, et des espaces consacrés aux différents modes**. Ainsi les **cheminements modes doux intégreront les normes PMR** (largeur, dévers, signalisation etc...). Outre des critères d'affichage, le **jalonement proposé se devra d'être didactique pour intégrer les déficiences cognitives**.

6.2 Développer des politiques de stationnement au sein des pôles de proximité

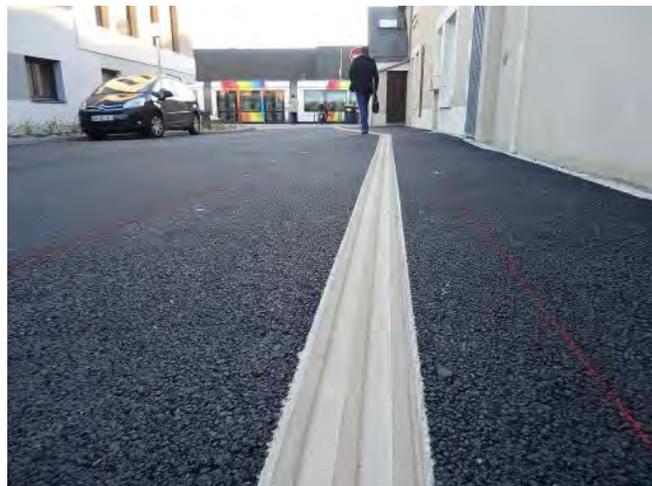
Le développement de nouvelles politiques de stationnement prendra **les recommandations minimales de 2 % de places GIG-GIC**. Une attention particulière sera nécessaire pour proposer des **places optimisées quant aux normes PMR, tout en veillant à la qualité des cheminements depuis les espaces de stationnement, vers les polarités**.

7.1 Améliorer la qualité de l'espace public dans les zones urbaines

7.2 Inciter à la création des «Plans Modes Actifs» à l'échelle des communes

7.3 Garantir des conditions d'accessibilité multimodale pour tout nouveau projet d'urbanisation

Au fur et à mesure des aménagements de voirie et d'espace public, les **normes PMR seront à prendre en compte**. Les normes et critères PMR seront à intégrer **pour l'ensemble des aménagements** (qualité des cheminements, bande de guidage ou d'éveil de vigilance, jalonement...).



LA MISE EN ACCESSIBILITE SUR LA CAC A TRAVERS LES ACTIONS DU PDC

10.1 Déployer une stratégie de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité durable en lien avec les associations du territoire

Selon les différents services et actions d'accompagnement proposés, **certaines déficiences seront à cibler en priorité**. Par exemple les ateliers mobilité et conseil pourront viser en particulier les **déficients cognitifs**.

Le développement d'une synergie associative communautaire sera également l'occasion d'identifier quelles peuvent être les **marges de manœuvre quant à la constitution d'une flotte de véhicules PMR** potentiellement mutualisable pour d'autres déplacements, que ceux propres aux activités de l'association.

10.2 Renforcer la communication sur les services de mobilité et les projets structurants

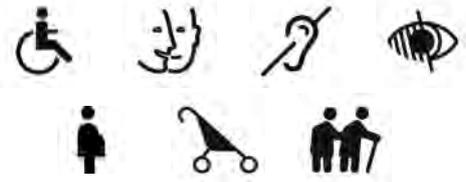
10.3 Mettre en place une campagne de communication pour améliorer les comportements et lutter contre les idées préconçues

Les **outils et supports de communication** devront intégrer autant que possible les **déficients visuels et cognitifs**.

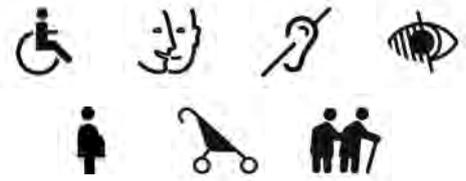
En termes de message à faire passer, si le respect des espaces de stationnement GIG-GIC est effectif et généralisé, de gros **efforts restent à faire en matière de respect des cheminements doux**. **Le stationnement anarchique sur trottoirs, d'autant plus problématique pour les déficients et PMR**, constituera l'un des enjeux forts de communication.

Pour faciliter et accélérer l'intégration de ces enjeux, des **ateliers de mise en situation des handicaps** (à destination des élus, des techniciens des collectivités, et de l'ensemble des habitants), pourront être plus efficaces que les outils classiques.

Quelles difficultés viser en priorité à travers ces actions ?



Quelles difficultés viser en priorité à travers ces actions ?



La campagne de sensibilisation de la Ville de Brest, autour du respect des trottoirs, insiste à la fois sur les difficultés des UFR et personnes avec des poussettes.

ANNEXE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE





EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

DU PLAN DE DEPLACEMENTS DU COTENTIN

DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU COTENTIN

Prise en compte des enjeux environnementaux dans les dispositions réglementaires



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

SOMMAIRE

PRESENTATION DU PROJET	6
1. QU'EST-CE QU'UN PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS ?	6
1. <i>Cadre réglementaire</i>	6
2. <i>Le plan de déplacements urbains : objectifs et contenu</i>	6
3. <i>Les orientations du PDU</i>	6
2. L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	7
3. LE CONTENU DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS	8
ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES	11
1. LIEN DE COMPATIBILITE DU PDU AVEC LES DOCUMENTS CADRE :	11
2. PRISE EN COMPTE DE DOCUMENT-CADRE AU SEIN DU PDU	14
3. AUTRE DOCUMENT CONSULTE	16
PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE	17
1. PAYSAGE ET CADRE DE VIE	17
1. <i>Les paysages entre marais, bocage et littoral</i>	18
2. <i>Le paysage marqué par le développement anthropique</i>	21
3. <i>le patrimoine remarquable et vernaculaire</i>	21
4. <i>Analyse stratégique, scénario au fil de l'eau et enjeux environnementaux majeurs</i>	22
2. HABITATS ET MILIEUX NATURELS	23
1. <i>Les milieux remarquables</i>	23
2. <i>Analyse stratégique, scénario au fil de l'eau et enjeux environnementaux majeurs</i>	31
3. SOBRIETE TERRITORIALE	31
1. <i>Artificialisation du sol</i>	32
2. <i>Emissions de Gaz à effet de serre</i>	34
3. <i>Consommation énergétique</i>	36
4. <i>Gestion de l'eau</i>	38
5. <i>Consommation des matériaux</i>	42
6. <i>Analyse stratégique, scénario au fil de l'eau et enjeux environnementaux majeurs</i>	43
4. RISQUES, NUISANCES, POLLUTION ET SANTE PUBLIQUE	44
1. <i>Qualité de l'air</i>	44
2. <i>Les nuisances sonores</i>	47
3. <i>Les risques naturels</i>	50
4. <i>Les risques technologiques</i>	53
5. <i>La vulnérabilité climatique et santé publique</i>	55



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

6. Analyse stratégique, scénario au fil de l'eau et enjeux environnementaux majeurs	58
5. SYNTHÈSE ET HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX TERRITORIAUX	60
ANALYSE DES INCIDENCES DU SCENARIO AU FIL DE L'EAU ET DU SCENARIO RETENU	62
1. SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION DES PARTS MODALES ET DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DU COTENTIN À L'HORIZON 2029	62
1. Situation 2019	62
2. À l'horizon 2029	63
Scénario 0 : Scénario Fil de l'eau	64
Scénario 1 : Scénario ambitieux	65
2. ANALYSE DES SCÉNARIOS DU POINT DE VUE DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET DE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)	66
1. Méthodologie	66
2. Résultats de l'analyse des scénarios	66
Bilan GES	67
Bilan polluants atmosphériques	68
3. ANALYSE DES INCIDENCES ATTENDUES DU SCENARIO AU FIL DE L'EAU	70
4. ANALYSE DES INCIDENCES ATTENDUES DU SCENARIO RETENU	74
5. CONCLUSION	78
EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE PDU A ÉTÉ RETENU AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	79
1. LES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE DU PDU	79
2. PRÉSENTATION DU PLAN D'ACTION	80
1. Un plan d'actions qui touche tous les volets de la mobilité	80
2. Un plan d'actions pour répondre à plusieurs échelles territoriales	80
3. Un plan d'actions avec plusieurs horizons temporels	81
3. PRISE EN COMPTE DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	81
1. Objectifs en matière de protection de la biodiversité	81
2. Objectifs en matière de transition énergétique	82
3. Objectifs en matière de gestion écologique de la ressource en eau	83
4. Objectifs en matière de santé publique	83
EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DES INCIDENCES NÉGATIVES	85
1. RAPPEL DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS	85
1. Paysage et cadre de vie	85
2. Biodiversité et milieux naturels	85
3. Sobriété territoriale	85
4. Risques, nuisances, pollution et santé publique	86
2. EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS ET MESURES PRISES	87
3. BILAN DES INCIDENCES DU PLAN D'ACTION SUR L'ENVIRONNEMENT	100

ANALYSE DES INCIDENCES DES PROJETS POUVANT PRÉSENTER DES INCIDENCES MAJEURES SUR L'ENVIRONNEMENT	103
1. STATIONS INTERMODALES EXISTANTES À RENDRE LISIBLES	103
2. LA STATION INTERMODALE DE NORTHEIM TOURLAVILLE	104
1. Rappel du projet	104
2. Etat initial de l'environnement	104
3. Evaluation des incidences du PDU et mesures	105
4. Conclusion	106
3. LA STATION INTERMODALE DE BARNEVILLE - CARTERET - ÉCHANGEUR	106
1. Rappel du projet	106
2. Etat initial de l'environnement	106
3. Evaluation des incidences du PDU et mesures	107
4. Conclusion	108
4. LES STATIONS INTERMODALES À DÉFINIR EN CONCERTATION	109
1. Rappel du projet	109
2. Etat initial de l'environnement	109
3. Evaluation des incidences du PDU et mesures	111
4. Conclusion	111
5. LES PROJETS DE CONTOURNEMENT PORTÉS PAR LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL SUR LE TERRITOIRE	112
1. Rappel du projet	112
2. Etat initial de l'environnement	113
3. Evaluation des incidences du PDU et mesures	114
4. Conclusion	114
EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDU SUR LES SITES NATURA 2000	115
1. PREAMBULE	115
2. IDENTIFICATION DES SITES NATURA 2000 SUSCEPTIBLES D'ÊTRE IMPACTÉS	116
3. INCIDENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDU SUR LES SITES NATURA 2000	117
4. ANNEXE - DESCRIPTION DES SITES NATURA 2000	120
1. Directive Oiseaux	120
2. Directive Habitat	122
PRÉSENTATION DES CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS DE SUIVI	132
1. DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE	133
2. SANTÉ PUBLIQUE	134
3. RESSOURCES ET CHANGEMENT CLIMATIQUE	136
4. CADRE DE VIE	137
PRÉSENTATION DES MÉTHODES UTILISÉES	139
1. PHILOSOPHIE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDU DU COTENTIN	139

2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT, IDENTIFICATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET CARACTERISTIQUES DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ETRE TOUCHEES PAR LE PDU	139
3. LE SCENARIO « AU FIL DE L'EAU » ET L'ANALYSE COMPARATIVE DU SCENARIO DE DEVELOPPEMENT	140
4. ANALYSE DES EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA SUR L'ENVIRONNEMENT ET COMPLEMENTS ISSUS DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	140
RESUME NON TECHNIQUE.....	142
1. SYNTHÈSE DU PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE.....	143
2. EXPOSE DES EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS ET MESURES PRISES	145
1. Incidences de la stratégie du PDU.....	146
2. Incidences du plan d'actions.....	146

5

PRESENTATION DU PROJET

1. Qu'est-ce qu'un plan de déplacements urbains ?

1. CADRE REGLEMENTAIRE

Régie par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 et par la loi SRU du 13 décembre 2000 qui a renforcé l'outil de ces principes, le PDU doit également suite à l'ordonnance du 3 juin 2004 et des décrets d'application n°2005-6080 et n°2005-613 du 27 mai 2005 faire l'objet d'une évaluation environnementale. La loi pour l'égalité des droits et des chances et la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 vient également introduire la nécessité de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacements en rendant obligatoire l'accessibilité complète des services de transport collectif.

2. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS : OBJECTIFS ET CONTENU

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière de déplacements et d'aménagements urbains. Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser :

- L'émergence d'une culture commune des déplacements urbains et intercommunaux ;
- Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire. L'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) représente donc l'opportunité de développer une politique commune, visant à organiser un réseau de transport de personnes et de marchandises cohérent sur l'ensemble du territoire et dans un même temps de concevoir et d'appréhender la mobilité au regard de la nécessité de préserver l'environnement. Ce document est en effet, un levier pour les démarches d'économiser l'énergie et à limiter les émissions de gaz à effet de serre. Il peut également contribuer à limiter les impacts des déplacements sur la Trame Verte et Bleue.

3. LES ORIENTATIONS DU PDU

Le Plan de Déplacements Urbains doit répondre à 11 objectifs réglementaires précisés dans le Code des transports (art. L1214-2). Les actions inscrites au PDU visent à assurer :

1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
4. La diminution du trafic automobile
5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économiques et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6

6. L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
7. L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
8. Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;
9. L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
10. La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

2. L'évaluation environnementale

En adéquation avec les exigences réglementaires du décret 2005-613 d'application de la directive européenne 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement », le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine du Cotentin est soumis à l'obligation de réaliser une évaluation environnementale. Le PDU doit définir les principes d'organisation durable des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, avec un objectif de promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Pour répondre au mieux à cette obligation, l'évaluation environnementale a pour but d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et d'assurer l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration du PDU. L'évaluation environnementale doit être un outil d'aide à la décision dans l'élaboration du PDU et les choix de scénarios. L'évaluation environnementale est également un outil d'information du public dans la phase de mise à l'enquête publique du projet retenu.

Les thématiques dans cette évaluation seront précisément explicitées dans la partie relative à l'état initial de l'environnement. Le contenu réglementaire de l'évaluation environnementale du PDU est le suivant :

1. Une présentation résumée des objectifs et du contenu du PDU
2. La description de l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes soumis eux-mêmes à évaluation environnementale et avec lequel il doit être en cohérence
3. L'analyse de l'état initial de l'environnement : il s'agit d'un diagnostic environnemental, qui doit recenser les grands enjeux stratégiques sur le territoire en termes d'environnement
4. Les scénarios au fil de l'eau
5. L'analyse des choix de substitutions et motifs pour lesquels le projet de PDU a été retenu
6. L'exposé des motifs : c'est la justification des choix retenus, au regard des objectifs de protections de l'environnement
7. L'analyse des incidences notables prévisibles : doivent être exposées les incidences notables probables du document sur l'environnement et notamment sur les zones sensibles identifiées dans l'état initial de l'environnement ; doivent être analysés les effets du PDU sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et d'évaluation du document, en particulier vis-à-vis de l'environnement

8. Les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du document sur l'environnement. Cette présentation doit également comprendre le dispositif de suivi et d'évaluation du document, en particulier vis-à-vis de l'environnement
9. Un résumé non technique et la description de la manière dont l'évaluation a été réalisée.

3. Le contenu du plan de déplacements urbains

Le projet de PDU du Cotentin se décline en 12 orientations qui viennent répondre aux trois enjeux principaux du territoire en termes de mobilité : Mailler le Cotentin par une desserte efficace en transports en commun ; Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie ; Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité.

Ces 12 orientations constituent le fil conducteur du PDU :

Orientation 1 : Créer un réseau unifié à l'échelle du Cotentin

- 1.1 Mettre en place une marque mobilité commune centrée sur le service à l'utilisateur
- 1.2 Instaurer une politique tarifaire lisible, attractive et solidaire
- 1.3 Déployer un système billettique et d'information multimodale unique pour l'ensemble des modes de transports

Orientation 2 : Développer des solutions de transports en commun performantes et adaptées à la diversité des usages et des territoires

- 2.1 Restructurer le réseau urbain pour le rendre plus attractif
- 2.2 Améliorer la desserte des communes périphériques de Cherbourg-en-Cotentin
- 2.3 Renforcer l'offre interurbaine vers les pôles de proximité, les grands pôles d'emploi et les destinations touristiques
- 2.4 Apporter des solutions de mobilité dans les territoires ruraux selon une logique de bassins de proximité

Orientation 3 : Favoriser l'intermodalité par des aménagements multimodaux hiérarchisés à l'échelle du Cotentin

- 3.1 Organiser de manière hiérarchisée l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle
- 3.2 Aménager les PEM de Cherbourg et de Valognes en tant que points d'entrée du territoire et plateformes de correspondance du réseau Cotentin
- 3.3 Créer des stations intermodales afin d'organiser la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération
- 3.4 Favoriser une intensité de services et de logements à proximité des stations intermodales

Orientation 4 : Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier du Cotentin

- 4.1 Mieux organiser les contournements pour limiter les flux de transit en cœur de ville
- 4.2 Requalifier les principaux axes routiers traversant Cherbourg-en-Cotentin au fur et à mesure des projets structurants
- 4.3 S'appuyer sur les projets en cours visant la mise aux normes autoroutières de la RN 13

Orientation 5 : Améliorer les conditions de transports et de livraisons

- 5.1 Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds

5.2 Adopter une politique ambitieuse en matière de transports et livraisons de marchandises

Orientation 6 : Utiliser l'outil stationnement comme levier de report modal et d'attractivité

6.1 Utiliser l'outil stationnement en faveur du report modal en lien avec les évolutions du PDC en matière de mobilité alternative à l'automobile
6.2 Développer des politiques de stationnement au sein des pôles de proximité

Orientation 7 : Conforter les centralités du territoire par des aménagements favorables à la marche et aux déplacements de proximité

7.1 Améliorer la qualité de l'espace public dans les zones urbaines
7.2 Inciter à la création des "Plans Modes Actifs à l'échelle des communes
7.3 Garantir des conditions d'accessibilité multimodale pour tout nouveau projet d'urbanisation

Orientation 8 : Développer un écosystème en faveur de l'usage du vélo et des autres modes assimilés

8.1 Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire intégrant des Schémas vélos territorialisés (ex EPCI)
8.2 Développement de « services » pour promouvoir l'usage du vélo
8.3 Poursuivre la diffusion des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques

Orientation 9 : Promouvoir les usages partagés de l'automobile

9.1 Développer un service de covoiturage dynamique en complémentarité avec le réseau de transport en commun
9.2 Poursuivre le déploiement d'aménagements en faveur du covoiturage
9.3 Déployer une flotte d'autopartage à destination des employeurs et des particuliers
9.4 Promouvoir des solutions de transport solidaire à l'échelle locale

Orientation 10 : Communiquer / Informer sur la nouvelle mobilité souhaitée et mise en place dans le Cotentin

10.1 Déployer une stratégie de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité durable en lien avec les associations du territoire
10.2 Renforcer la communication sur les services de mobilité et les projets structurants
10.3 Mettre en place une campagne de communication pour améliorer les comportements et lutter contre les idées préconçues

Orientation 11 : Renforcer l'accompagnement au développement des Plans de Mobilité Entreprises sur les principales zones d'activités du territoire

11.1 Développer une politique d'accompagnement par zone d'emploi
11.2 Montrer l'exemple en mettant en place un plan de mobilité d'administration

Orientation 12 : Œuvrer en faveur de l'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île

12.1 Elaborer un schéma d'accessibilité multimodal à l'échelle de l'espace Transmanche
12.2 Collaborer avec la Région Normandie afin d'améliorer la desserte du territoire
12.3 Garantir les correspondances entre les services du réseau Cotentin et les lignes régionales
12.4 Faciliter les liaisons entre la Gare Maritime et la Gare SNCF de Cherbourg en Cotentin

ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R122-20-1 du Code de l'Environnement qui précise la nécessité d'une présentation de l'articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification.

Ce chapitre vise à présenter les documents qui seront à prendre en compte pour la compatibilité du PDU avec ceux-ci.

1. Lien de compatibilité du PDU avec les documents cadre :

▫ SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU PAYS DE COTENTIN	
Territoire / Périmètre concerné :	Pays de Cotentin – Toutes les communes de l'Agglomération du Cotentin sont concernées
Etat d'avancement :	Approuvé le 12/04/2011, en cours de révision
Thématiques environnementales concernées :	Ensemble des thématiques environnementales
Objectifs du document concernant le PDU :	<p>Objectif 1 : L'authenticité au service de la transition écologique et économique</p> <p style="padding-left: 20px;">Protéger et valoriser les ressources environnementales pour une gestion dynamique favorisant durabilité et capacité de renouvellement</p> <p style="padding-left: 20px;">Valoriser les façades littorales en lien avec le rétro-littoral en renforçant la culture d'adaptation aux risques face aux changements climatiques</p> <p>Objectif 2 : La solidarité comme principe d'organisation et de fonctionnement</p> <p style="padding-left: 20px;">Une armature urbaine et rurale au service d'un mode de développement solidaire alliant renforcement des fonctions métropolitaines et renforcement de la proximité</p> <p style="padding-left: 20px;">Des mobilités internes physiques et virtuelles pour diminuer les temps de déplacements et offrir plus de liberté aux habitants et aux acteurs économiques</p> <p style="padding-left: 20px;">Une organisation commerciale qui privilégie la proximité et l'accessibilité pour tous</p> <p style="padding-left: 20px;">Des équipements à déployer pour tous et tous les types d'usages</p>

	<p>Objectif 3 : Une économie innovante tirée par la transition et par l'ouverture du territoire</p> <p style="padding-left: 20px;">Amplifier l'ouverture sur la mer et renforcer le pôle économique des ports</p> <p style="padding-left: 20px;">Mettre en œuvre un véritable projet marin, agricole et agroalimentaire Cotentinois</p> <p style="padding-left: 20px;">Structurer les espaces économiques pour le développement d'une double réalité économique : métropolitaine et de proximité</p> <p style="padding-left: 20px;">Penser le tourisme comme moyen d'amplifier la dynamique économique liée à la croissance verte</p>
--	---

▫ CHARTE DU PARC NATUREL REGIONAL DES MARAIS DU COTENTIN ET DU BESSIN 2010-2020	
Territoire / Périmètre concerné :	Communes adhérentes au PNR – Quelques communes au Sud de l'Agglomération du Cotentin sont concernées
Etat d'avancement :	Approuvé le 17 février 2010
Thématiques environnementales concernées :	Ensemble des thématiques environnementales
Objectifs du document concernant le PDU :	<p>Vocation 1 : Gérer et préserver notre biodiversité et notre ressource en eau pour les générations futures :</p> <p><i>Orientation 1 : Conforter la biodiversité en prenant en compte les différents usages</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesure 2 : Assurons la pérennité des Zones d'Intérêt Ecologique Majeur - Mesure 3 : Pérennisons des pratiques agricoles et non agricoles pour maintenir ouverts les marais et les landes - Mesure 4 : Gérons les marais communaux - Mesure 5 : Préservons les espaces du littoral - Mesure 8 : Développons des actions en faveur de la nature ordinaire - Mesure 9 : Préservons les continuités écologiques <p><i>Orientation 2 : Assurer une gestion équilibrée de la ressource en eau</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesure 10 : Assurons une gestion hydraulique favorable au maintien de la zone humide - Mesure 12 : Préservons la ressource en eau potable - Mesure 13 : Améliorons la qualité des eaux de surface pour préserver les activités économiques <p>Vocation 2 : Maintenir et améliorer l'attractivité de notre cadre de vie</p>

	<p><i>Orientation 3 : Agir sur les paysages de demain</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesure 14 : Agissons sur l'évolution de nos paysages - Mesure 16 : Améliorons la perception de nos paysages - Mesure 17 : Prenons en compte l'impact des infrastructures et des installations <p><i>Orientation 4 : Promouvoir des projets de développement durable du territoire</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesure 18 : Inscrivons le développement durable dans nos projets de territoire <p><i>Orientation 5 : Développer une nouvelle approche de l'habitat</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesure 20 : Développons les filières éco-matériaux - Mesure 21 : Incitons à la restauration du bâti en bauge et à l'utilisation de couvertures en chaume - Mesure 22 : Construisons de manière écocitoyenne <p>Vocation 3 : Utiliser l'environnement comme atout pour le développement économique</p> <p><i>Orientation 7 : Développer une stratégie touristique autour des loisirs de nature et de la découverte des patrimoines</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesure 29 : Développons une offre de tourisme fondée sur la valorisation des patrimoines
--	--

▫ **PLAN REGIONAL DE SURVEILLANCE DE LA QUALITE DE L'AIR EN NORMANDIE 2017-2021**

Territoire / Périmètre concerné :	Région Normandie – Toutes les communes de l'Agglomération du Cotentin sont concernées
Etat d'avancement :	Approuvé, diffusé le 28 juin 2017
Thématiques environnementales concernées :	AIR – ENERGIE - CLIMAT
Objectifs du document concernant le PDU :	<p>Orientation 1 : Consolider l'observatoire régional de la qualité de l'air</p> <p>Orientation 2 : S'engager sur les territoires en appui des partenaires</p> <p>Orientation 3 : Améliorer les connaissances, anticiper et s'adapter</p> <p>Orientation 4 : Développer une communication mobilisatrice et innovante</p>

2. Prise en compte de document-cadre au sein du PDU

▫ **SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT ET D'ÉGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET) DE LA NORMANDIE**

Territoire / Périmètre concerné :	Région Normandie
Etat d'avancement :	Enquête publique terminée avec un avis favorable, approbation à la fin de l'année 2019
Thématiques environnementales concernées :	Ensemble des thématiques environnementales
Objectifs du document concernant le PDU :	<p>Le SRADDET fixe les objectifs et des règles générales en termes d'équilibre et égalité des territoires, de gestion économe de l'espace, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat et de l'ensemble des thématiques environnementales mais également en termes d'infrastructures de transport et d'intermodalité.</p> <p>Il définit notamment les orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objectif 1 : Accompagner les mutations sociodémographiques • Objectif 2 : Lutter contre le changement climatique • Objectif 3 : Limiter les impacts du changement climatique • Objectif 7 : Construire le système métropolitain Normand • Objectif 10 : Protéger les espaces naturels littoraux • Objectif 11 : Développer les nouvelles coopérations interrégionales • Objectif 13 : Mettre en place des outils spécifiques d'aménagement durable pour les « franges franciliennes » • Objectif 17 : Faire de la Normandie un acteur du transport maritime international • Objectif 18 : Développer le tourisme de croisière fluvial et maritime • Objectif 20 : Développer une stratégie logistique Normandie • Objectif 22 : Renforcer le réseau routier Normand et sa connexion au réseau national et international • Objectif 29 : Faire évoluer les infrastructures pour conforter le maillage Normand • Objectif 32 : S'appuyer sur la mise en œuvre des schémas départementaux • Objectif 38 : Repenser la ville pour ses habitants • Objectif 42 : Améliorer l'offre de mobilité • Objectif 43 : Créer les conditions d'une intermodalité efficace • Objectif 44 : Favoriser de nouvelles pratiques dans les zones peu denses

- Objectif 51 : Economiser l'énergie grâce à la sobriété et l'efficacité énergétique
- Objectif 69 : Réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre

▫ **SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE DE L'EX REGION BASSE-NORMANDIE 2013-2018**

Territoire / Périmètre concerné :	Région Normandie – Toutes les communes de l'Agglomération du Cotentin sont concernées
Etat d'avancement :	Approuvé le 30 décembre 2013
Thématiques environnementales concernées :	AIR – ENERGIE - CLIMAT
Objectifs du document concernant le PDU :	<p>En termes de transports :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer une offre alternative à l'autosolisme et au transport routier afin de limiter les coûts sociaux, économiques et environnementaux pour les particuliers ; - Coordonner les engagements et les actions des acteurs du territoire Basse-Normandie pour mettre en place un système cohérent de transports durables ; - Mobiliser et réorienter les financements afin d'être en capacité de développer des modes de transports alternatifs aux véhicules particuliers - Développer la connaissance et la diffuser comme sensibilisation et éducation à la mobilité durable. <p>En matière d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer une stratégie de planification favorisant une utilisation rationnelle de l'espace en intégrant les éléments structurants de transport ; - Définir et mettre en place des pratiques en matière d'urbanisme afin de limiter les déplacements tout en améliorant le cadre de vie : limiter l'espace dédiée à la voiture et favoriser les transports en commun, modes doux sécurisés ; - Diffuser auprès des acteurs des informations sur les flux de transports pour la mise en œuvre de bonnes pratiques. <p>En matière d'industrie et d'économie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer une production faiblement émettrice dans le transport de marchandises.

3. Autre document consulté

▫ **PLAN REGIONAL SANTE-ENVIRONNEMENT DE LA REGION NORMANDIE 2017-2021**

Territoire / Périmètre concerné :	Région Normandie – Toutes les communes de l'Agglomération du Cotentin sont concernées
Etat d'avancement :	Approuvé le 28 mars 2018
Thématiques environnementales concernées :	AIR – ENERGIE - CLIMAT
Objectifs du document concernant le PDU :	<p>AGIR LOCALEMENT POUR UN ENVIRONNEMENT FAVORABLE À LA SANTÉ POUR TOUS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménager un environnement et un cadre de vie favorables à la santé <p>AMÉLIORER LA QUALITÉ DES EAUX DESTINÉES À LA CONSOMMATION HUMAINE ET LITTORALES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protéger la ressource en eau destinée à la consommation humaine - Améliorer la qualité des eaux de baignade et du littoral - Limiter l'exposition à la pollution de l'environnement extérieur et aux espèces nuisibles 38 à la santé humaine - Améliorer la qualité de l'air extérieur et limiter son impact sur la santé - Améliorer la connaissance et réduire l'exposition des populations au bruit et aux champs électromagnétiques

1. Paysage et cadre de vie

Paysage emblématique de la Normandie, le Cotentin et son paysage est marqué par son bocage, l'un des plus denses de France, et par sa côte littorale, longue et vaste, reconnue pour son caractère historique lié au débarquement de la Seconde Guerre Mondiale. L'agriculture, majoritairement tournée vers l'élevage est à l'origine des ensembles paysagers de l'arrière-pays selon 4 régions agricoles :

- **Le Val de Saire**, une zone bocagère et de plaine côtière marquée par la culture légumière ;
- **Le Cotentin**, zone d'élevage faite de bocage et de marais littoral entre prairies et labours ;

17



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- **La Hague** au bocage dense et aux landes côtières à dominante élevage de vaches laitières et dans une moindre mesure d'ovins ;
- **Le bocage valognais** où le bocage est également dense marqué par l'économie laitière et la culture légumière.

Si le bocage, structure paysagère issue de pratiques agricoles venues d'Angleterre, connaît une origine humaine étant aujourd'hui définie comme l'un des marqueurs du Cotentin, d'autres structures paysagères ponctuelles façonnées par l'Homme participent à l'identité du Cotentin. Il s'agit de structures urbaines avec notamment l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin et celle de la Hague, les ensembles industriels tournés notamment vers l'industrie énergétique et le patrimoine historique issu de la seconde guerre mondiale.

De cette gestion agricole et son positionnement géographique, l'Atlas départemental des Paysages de la Manche identifie 7 unités paysagères au sein de l'agglomération du Cotentin :

- Cherbourg-Octeville ;
- Haut Plateau Vale de Saire ;
- Bas Plateau Val de Saire ;
- Les marais du Cotentin et du Bessin ;
- Le Plain Occidental ;
- Le Plateau de la Hague ;
- Le Littoral dont l'unité se distingue elle-même en 7 sous-unités paysagères.



1. LES PAYSAGES ENTRE MARAIS, BOCAGE ET LITTORAL

18

□ LES MARAIS DU COTENTIN ET DU BESSIN

Au Sud-Ouest de l'agglomération du Cotentin, le territoire se compose d'un paysage marqué par l'eau avec un réseau hydrographique dense et des marais. Valorisé par le Parc Naturel Régional, il est constitué de trois typologies de paysage débutant en limite du périmètre d'étude :

- **Les grands marais de Baie des Veys**, constitués d'une vaste étendue humide et plane dont le paysage varie selon les hauteurs d'eau ;
- **Les marais de grande vallée**, aux confins des talwegs, ce paysage est marqué par des zones humides visibles localisées au sein d'un tissu bocager constitué ;
- **Les Coteaux et espaces montueux**, ces paysages, partant des hauteurs de la presqu'île en lien avec la vallée de la Douve, sont marqués par des marais en fond de vallée alors que les hauteurs sont constituées d'un réseau bocager au niveau de qualité différencié.



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

▫ LES PAYSAGES DE BOCAGE

L'arrière-pays du Cotentin, qui occupe les trois-quarts du territoire, se compose d'un paysage bocager dense, l'un des plus denses de France. Cette unité paysagère d'ensemble se décompose en plusieurs sous-unités :

- **Le Plain occidental** : Il représente le paysage archétype du Cotentin avec des scènes paysagères bocagères et légèrement vallonnées. La particularité de ce paysage, apaisé, porte sur ces lignes courbes.
- **Le plan oriental** : Présentant peu de différences avec le Plain occidental, il se caractérise par un bocage moins harmonieux et des ouvertures plus nombreuses sur les marais et les plages du débarquement.
- **Le Plateau du Haut Val de Saire** : Même si le paysage du Cotentin est peu boisé, cet espace se caractérise par un espace boisé (Chênaies et hêtraies) plus dense, éparpillé dans le tissu bocager.

▫ LES PAYSAGES ARRIERE LITTORAUX

Les paysages arrière-littoraux font la transition entre les espaces littoraux et les espaces bocagers du plateau. Ainsi, deux structures paysagères sont identifiées :

- **Le bas plateau Val de Saire** : Bocagère mais présentant quelques ouvertures, cette unité paysagère offre des panoramas ponctuels sur la côte littorale. Disposant d'un réseau fluvial dense, le sol, enrichi a permis le développement de cultures légumières offrant un paysage de mosaïque de couleurs et de texture.
- **Le plateau de la Hague** : En contraste avec le paysage bocager Plain occidental, ce paysage ouvert aux vents offre des panoramas remarquables sur la côte littorale. Plateau soumis aux conditions météorologiques côtières, il offre un paysage particulier dans le Cotentin marqué par des boisements et landes et quelques prairies bocagères.

19

▫ LES PAYSAGES LITTORAUX

Confrontés à des conditions météorologiques différentes mais également à des structures géologiques et urbaines variées, les paysages littoraux se présentent sous une large variété de paysages qui sont identifiés dans le SCoT de la manière suivante :

- **La côte méridionale Est de la Baie des Veys à Saint-Vaast** est sans contraste franc avec les espaces bocagers amont excepté localement dans les zones boisées ou au relief accentué. De l'amont vers l'aval, le bocage est de plus en plus lâche et s'ouvre sur des marais sauvages, qui laissent eux-mêmes place à un cordon littoral étroit et sableux.
- **La côte Nord-Est de Saint-Vaast aux abords du Cap Lévi** fait le prolongement des grands espaces maraichers du plateau bas du Val de Saire qui s'achèvent sur la mer par une côte de faible hauteur. Le paysage est vaste et peu contrarié par la présence de l'arbre.
- **La côte Nord du Cap Lévi** à la nouvelle commune de Cherbourg-en-Cotentin est plus découpée et s'achève par un platier granitique formé par le haut dénivelé du plateau Val de Saire au Sud qui fond en douceur vers la mer. Les flancs de cette falaise sont recouverts de terres cultivées, haies bocagères et prairies. Le caractère maritime est plus marqué que dans l'entité précédente.
- **La côte Nord d'Urville à Digulleville** forme un ensemble très sauvage offrant des panoramas majestueux sur l'océan. Les falaises hautes forment une ligne de côté ondulée, créant parfois des plages de faibles linéaires et profondeurs. Dans leur partie basse, les falaises sont rocheuses et verticales et dans leur partie haute, couvertes de landes et très au sommet de terres agricoles.
- **La côte Nord-Ouest de Digulleville à Auderville** se caractérise dans ce secteur par une falaise morte de grande hauteur en amont et la ligne de côté formée par des falaises droites d'une vingtaine de mètres de haut. Le paysage, régulier et horizontal, montre une organisation dense de terres agricoles encloses par des murets en pierre sèche.
- **Le côté Nord-Ouest de Vauville à Auderville** comporte des similitudes avec le côté Nord du plateau de la Hague avec une limite mer-continent formalisée par des falaises élevées (100m) qui laissent apparaître en partie basse des flancs rocheux abrupts et des landes en partie haute.
- **La côte Ouest du Cotentin, de Vauville à Donneville**, se compose d'une succession de vastes anses sableuses et régulières séparées par des caps rocheux. Cette entité accueille de nombreux espaces naturels et passagers d'exception parmi lesquels peuvent être cités la Baie du Houget, le port de la Diellette et les falaises de Flamenville, le Cap de Carteret...

D'après l'état des lieux posé sur le paysage du Cotentin, plusieurs facteurs d'évolution pourraient dégrader certains paysages parmi les plus emblématiques. Notamment, le développement urbain, économique et résidentiel et le développement touristique sont deux facteurs majeurs à prendre en compte.

20

La côte Ouest du Cotentin, hormis la côte sauvage de la Hague, préservée du fait de son relief, est confrontée par un développement industriel, touristique et résidentiel majeur.

Dans le secteur bocager ou des marais, les évolutions sont essentiellement liées aux changements voire à l'abandon de certaines pratiques agricoles qui participaient au maintien et à la gestion de ces paysages. Ainsi, l'enrichissement et la fermeture des marais pourraient être attendus à l'avenir.

Enfin les unités paysagères du Nord de la presqu'île sont confrontées au développement résidentiel de l'agglomération cherbourgeoise où les pavillons, sans réelles identités, se développent à la fois dans l'agglomération mais également dans les villes et villages des premières couronnes, le long des principaux axes.

2. LE PAYSAGE MARQUE PAR LE DEVELOPPEMENT ANTHROPIQUE

A l'image des structures bocagères du Grand Ouest, le tissu urbain est dispersé avec de nombreux hameaux et des bourgs de taille relativement modeste. Depuis, le XIXème siècle, la différenciation entre hameaux et bourg tend à se renforcer sous l'effet de politiques territoriales.

Située au Nord de la presqu'île entre littoral et relief plus ou moins marqué, l'agglomération cherbourgeoise constitue le pôle urbain majeur du Cotentin. Elle dispose de lisière urbaine très marquée puisque son développement s'est contenu aux limites de plateaux sans investir les vallées, mais son développement le long de la côte définit un paysage urbain côtier marqué, visibles depuis le Val de Saire et la presqu'île de la Hague.

Dans un contexte de politique de mobilité durable, les enjeux paysagers portent sur l'interface entre voies de desserte principale et un tissu urbain : les entrées de ville. Celles-ci sont jugées pour la majorité qualitative avec une tonalité fortement normande où la nature trouve sa place. Les transitions ville/campagne sont relativement douces du fait d'une certaine porosité entre espace bâti et tissu agricole. Les éléments qui induisent une entrée de ville de faible qualité sont notamment une transition brutale, des matériaux et aspect de constructions peu qualitatifs au regard des critères locaux et une gestion de la publicité peu qualitatives.

3. LE PATRIMOINE REMARQUABLE ET VERNACULAIRE

Le tissu bâti de l'agglomération du Cotentin est caractérisé en milieu rural et urbain par trois matériaux : la bauge, la pierre et les matériaux de reconstruction. Cependant, que ce soient les matériaux utilisés, les formes urbaines ou l'armature urbaine, les nouvelles opérations s'inscrivent peu ou pas dans la tradition architecturale et patrimoniale du territoire.

L'Agglomération du Cotentin compte 170 monuments historiques inscrits ou classés composés notamment de Châteaux et de manoirs ainsi que quelques ensembles religieux remarquables. Les communes de Cherbourg-Octeville, de la Hague et de Valognes comptent près d'un tiers de ces monuments. Egalement, 9 jardins remarquables ont fait l'objet d'une identification pour leur qualité : 3 sont recensés par le Comité des Parcs et Jardins de France et 6 sont labellisés Jardin Remarquable.

Les tours de la Hougue et de Tatihou, exemples de l'architecture Vauban font l'objet d'une inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO.

21

4. ANALYSE STRATEGIQUE, SCENARIO AU FIL DE L'EAU ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS

PAYSAGE ET CADRE DE VIE		
ATOUTS	FAIBLESSES	SCENARIO AU FIL DE L'EAU
<ul style="list-style-type: none"> Une forte diversité des paysages Un paysage bocager typique du paysage normand au centre de la presqu'île relativement préservée de l'urbanisation et des infrastructures routières Un développement de réseau piéton et cyclable encourageant les paysages emblématiques de la presqu'île, particulièrement les paysages côtiers et de marais. 	<ul style="list-style-type: none"> Des paysages périurbains en augmentation et parfois peu qualitatifs impactant notamment les paysages littoraux et arrières littoraux Un développement industriel au niveau de la presqu'île de la Hague induisant des dégradations paysagères Des infrastructures routières impactant le paysage notamment en entrées de ville de l'agglomération cherbourgeoise Un développement côtier touristique favorisant la pression sur le paysage littoral et des marais 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite du développement routier en périphérie de l'agglomération cherbourgeoise renforçant la dégradation des entrées de ville et des lisières urbaines. Poursuite de la pression industrielle et du développement routier liés au transport des marchandises sur les paysages de la Hague Poursuite du développement touristique induisant une pression sur les paysages littoraux et marécageux Poursuite de la valorisation des paysages par le développement des modes doux et des aménagements routiers sur les paysages.
LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX LIES AU PLAN DE DEPLACEMENT DU COTENTIN		
<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des spécificités de chaque unité paysagère dans les aménagements des réseaux ferrés et routiers du territoire Prise en compte des spécificités architecturales locales dans les aménagements des réseaux de transports et la construction de bâtiments annexes Prise en compte des ensembles patrimoniaux et urbains dans l'aménagement des réseaux de transports en vue de préserver la qualité des visibilités et d'assurer leur mise en valeur Valorisation du tissu bâti s'inscrivant réellement dans la tradition du Cotentin, notamment dans les communes de Cherbourg-Octeville, de la Hague et de Valognes Assurance d'une gestion des flux de mobilité en adéquation avec les sites touristiques remarquables paritairement les sites UNESCO. Valorisation des paysages depuis les axes routiers fréquentés et les entrées de ville. 		

22

2. Habitats et milieux naturels

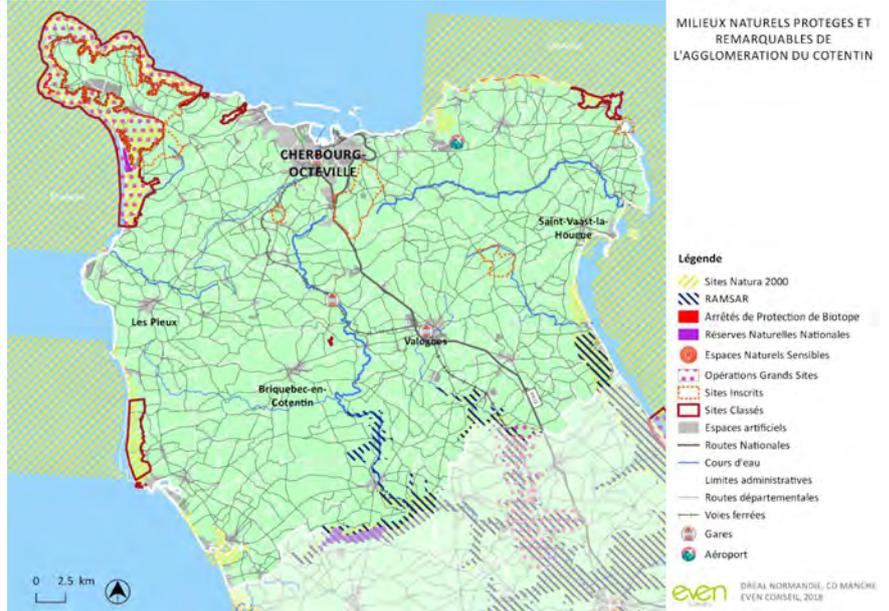
1. LES MILIEUX REMARQUABLES

Entre terre et mer, l'agglomération du Cotentin située sur une presqu'île dispose, du fait de son positionnement géographique, d'un ensemble de milieux naturels diversifiés et nombreux. De part ce positionnement, nombreux sont les sites naturels qui ont été identifiés ou protégés pour leur valeur écologique.

Ainsi, parmi les sites protégés, sont identifiés 12 sites Natura 2000 principalement localisés sur la frange littorale et débordants sur l'espace maritime. Par ailleurs, trois réserves naturelles nationales sont identifiées : la Mare de Vauville, le Domaine de Beauguillot et Sangsurière et de l'Adriennerie et deux zones d'arrêts de protection de biotope : les falaises de Jobourg et les cordons dunaires à Chou marin. En complément, 6 Espaces Naturels Sensibles portent sur les Dunes de la Cote des Isles, le Cap Carteret, le Marais du Mesnil du Val, l'Anse du Cul de Loup, les Dunes et Marais de l'Est Cotentin et le Marais de Lestre.

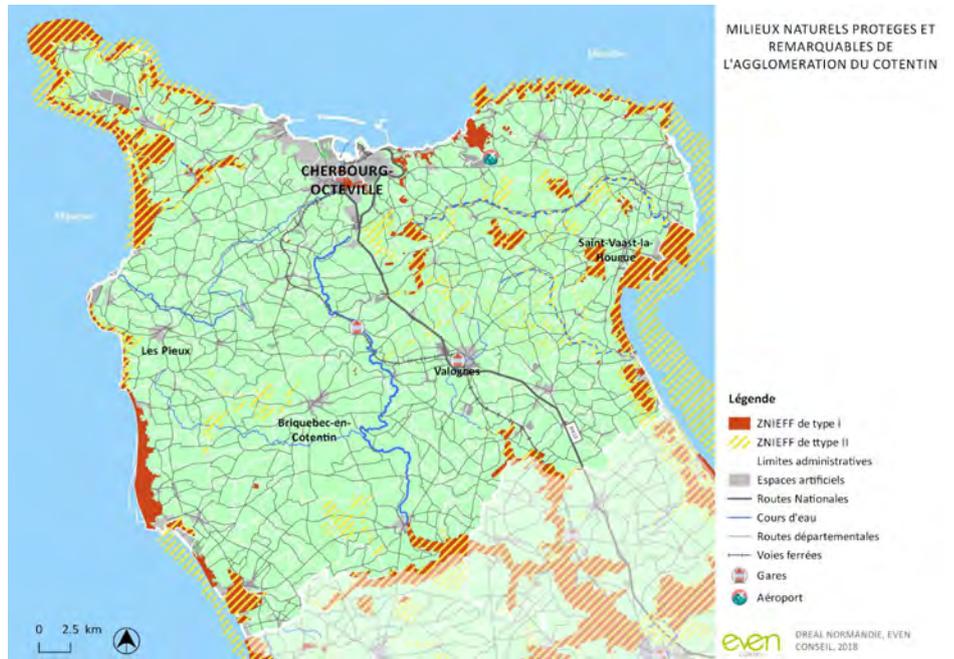
En complément, à la fois pour leur intérêt écologique et paysager, 8 sites classés ou inscrits sont référencés dans l'agglomération ainsi que deux opérations Grands Sites : La Hague et Normandie 44 tandis que le site Ramsar : Marais du Cotentin et du Bessin, Baie des Veys s'étend au Sud de la presqu'île.

D'autres sites présentent un intérêt écologique majeur mais ne font pas l'objet, sur l'ensemble de leur superficie, de mesures de protection locales, nationales ou internationales. Cela concerne 19 ZNIEFF terrestres et 6 maritimes de type 2 et 92 ZNIEFF terrestres et 10 maritimes de type 1.



Marqué par un réseau bocager dense, un réseau hydrographique majeur et de nombreux marais, le territoire du Cotentin connaît une densité de zones humides importante qui a fait l'objet d'une pré-localisation par la DREAL et de nombreux partenaires en 2017. Il apparaît alors une forte densité de zones humides sur l'ensemble du territoire.

LA TRAME VERTE ET BLEUE





Le territoire du PDU, particulièrement rural sur la majorité de son territoire, jouit d'une **Trame verte et Bleue (TVB)** particulièrement bien **préservée**. En effet, le territoire est couvert par des espaces bocagers relativement denses, une côte littorale préservée et diverse (falaises, plages, marais côtiers, landes, ...) et des marais en cours de réappropriation. Il dispose également d'un chevelu hydrographique dense (rivières, rus, fossés) complémentaire aux espaces côtiers et aux zones humides du tissu bocager. Du fait d'un réseau bocager dense, l'espace forestier est quant à lui limité à quelques forêts de faible superficie essentiellement présente dans le Val de Saire.

▫ **LA TRAME ECOLOGIQUE REGIONALE ISSUE DU SRCE**

Adopté en juillet 2014, le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) de Basse-Normandie présente les grandes orientations stratégiques du territoire régional en matière de continuités écologiques ; il est également appelé trame verte et bleue. Il identifie des réservoirs de biodiversité parmi lesquels la majorité des ZNIEFF et des sites protégés représentés au sein des réservoirs humides, boisés, ouverts et littoraux. Egalement, il identifie un certain nombre de corridors écologiques portant sur la matrice bleue du réseau hydrographique et sur la matrice verte liée principalement au réseau bocager dense de la presqu'île.

Le SRCE identifie de nombreux enjeux en matière de protection des fonctionnalités écologiques :

- La connaissance de la localisation des habitats naturels ;
- La prise en compte de la présence d'espèces et d'habitats naturels patrimoniaux par les projets d'aménagements ;
- Le maintien de la fonctionnalité de la matrice verte ;
- La restauration de la fonctionnalité des continuités écologiques de la matrice verte, des zones humides et des cours d'eau ;
- La sensibilisation et la mobilisation des acteurs du territoire.

Les actions prioritaires sur le territoire concernent surtout le traitement des obstacles sur les cours d'eau. Un passage sur infrastructure existante (RD318 au Nord de Vauville) est également à traiter.

▫ **LA TRAME ECOLOGIQUE ISSUE DU PNR DU MARAIS DU COTENTIN ET DU BESSIN**

Bien que le périmètre du Parc Naturel Régional (PNR) ne porte que sur le Sud de l'agglomération du Cotentin, il définit dans sa charte 2010-2022 une trame écologique afin de répondre à ses objectifs en matière de biodiversité et de gestion environnementale. Parmi les actions mises en œuvre :

- La mise en œuvre des directives oiseaux et habitats ;
- Agir pour assurer la pérennité des Zones d'Intérêt Écologique Majeur (ZIEM), elles sont incluses dans les zones Natura 2000 ;
- Pérenniser les pratiques agricoles et non agricoles pour maintenir ouverts les marais et les landes ;
- Gérer les marais communaux ;
- Préserver les espaces du littoral ;
- Préserver les continuités écologiques et les espaces à intérêts écologiques ;
- Sensibiliser aux pratiques sylvicoles durables ;



- Soutenir les espèces emblématiques ;
- Développer des actions en faveur de la nature ordinaire par la sensibilisation des acteurs et habitants dans leurs gestes au quotidien, notamment au niveau des pratiques culturelles et de jardinage.



Carte de représentation des ensembles naturels du PNR du Cotentin et du Bessin (Charte du PNR)

▫ **LA TRAME VERTE ET BLEUE DU SCOT (EN COURS DE REVISION)**

27

Au regard des trames écologiques du SRCE et du PNR, le SCoT identifie une trame verte et bleue qui répond aux enjeux de chacune des trames. A ce titre, la trame verte et bleue du SCoT identifie des réservoirs de biodiversité s'appuyant sur les espaces naturels remarquables et protégés et des corridors écologiques s'appuyant sur la trame bocagère et forestière. Par ces identifications d'espaces intégrant la trame verte du territoire, le SCoT vise à assurer le maintien des fonctionnalités écologiques de l'agglomération du Cotentin. Les mêmes objectifs sont fixés à la trame bleue qui s'appuie quant à elle sur le réseau hydrographique et les zones humides en lien avec la côte littorale. Il précise des objectifs de maintien des fonctionnalités en veillant à une gestion transversale des espaces agro-naturels, pouvant influencer la qualité des eaux.

Au travers de cette trame verte et bleue, le SCoT entend répondre aux enjeux suivants :

- La conservation (éviter les coupures) voire le rétablissement des liaisons inter-forestières, avec un regard attentif aux problématiques de franchissements d'infrastructures ;

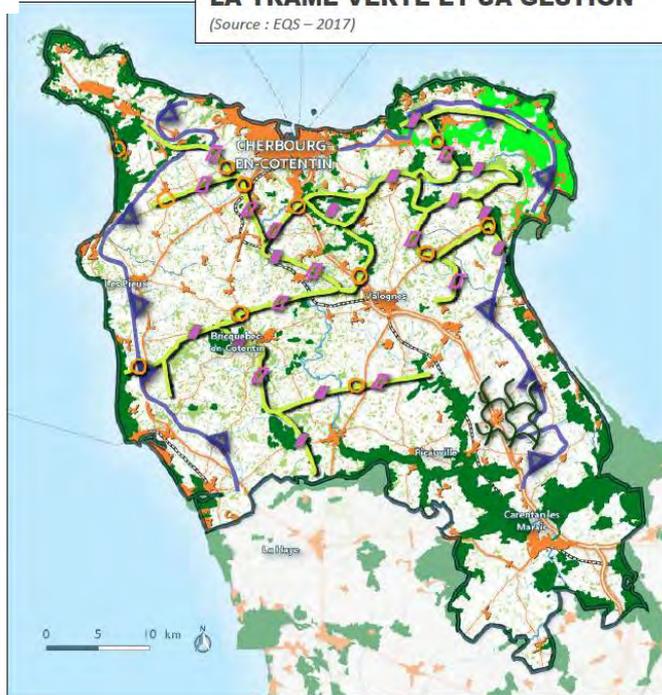
- Le maintien de la trame verte au sein de la matrice agricole, en particulier grâce au maillage boisé et bocager du territoire. Un renforcement sera, au besoin envisagé, à l'exemple du bocage du Plain oriental ;
- Le maintien des connexions des espaces côtiers entre eux et avec les espaces arrière-littoraux.

Le réseau ferré et routier constitue un axe Nord-Sud en capacité de rompre le fonctionnement écologique de la trame verte et bleue du Cotentin, séparant la presqu'île en deux secteurs, l'un à l'Ouest et l'autre à l'Est. Egalement, le réseau secondaire constitue une menace pour le bon fonctionnement de la trame verte, d'une part en rompant les continuités écologiques identifiées, particulièrement au Nord de la presqu'île et d'autre part en favorisant les risques de pollution notamment dans les secteurs où le transport de marchandises est important. C'est notamment le cas au Nord de la zone RAMSAR (secteur de Quinéville) où le trafic de poids lourd est proportionnellement important.

28

LA TRAME VERTE ET SA GESTION

(Source : EQS – 2017)



29

Les bassins versants côtiers (un objectif de maîtrise des influences directes sur les cours d'eau)

Le bassin versant de la Douve : un objectif de gestion continue des liens entre zones humides, cours d'eau et les milieux naturels environnants

Les cours d'eau permanents et temporaires, ainsi que leurs abords (fonds de talweg) : un objectif de préservation de leur intégrité spatiale et écologique et un enjeu de continuité

Les axes majeurs à migrateurs : un objectif de continuité stratégique pour les poissons amphihalins (grands migrateurs : saumon, truite...)

Principaux réservoirs biologiques : un objectif de bon état écologique des cours d'eau et secteurs dans lesquels les espèces animales et végétales ont les conditions nécessaires à leur cycle de vie et peuvent se diffuser.

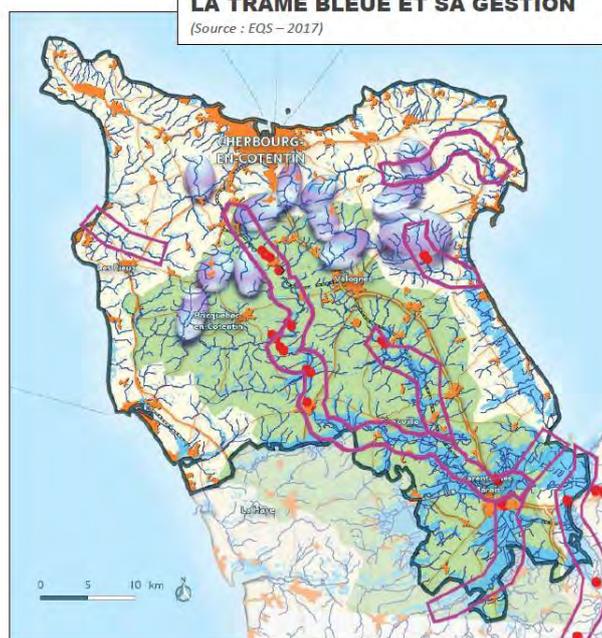
Les zones humides : un objectif de préservation des milieux et de corridors humides en faveur de la biodiversité et de gestion au regard des activités humaines pour les marais du Cotentin et du Bessin

Action prioritaire ponctuelle sur cours d'eau (obstacles cités dans le plan Anguille – SRCE - SAGE)

communale, constituée notamment à la faveur du passage de la présence d'espaces verts ponctuels.

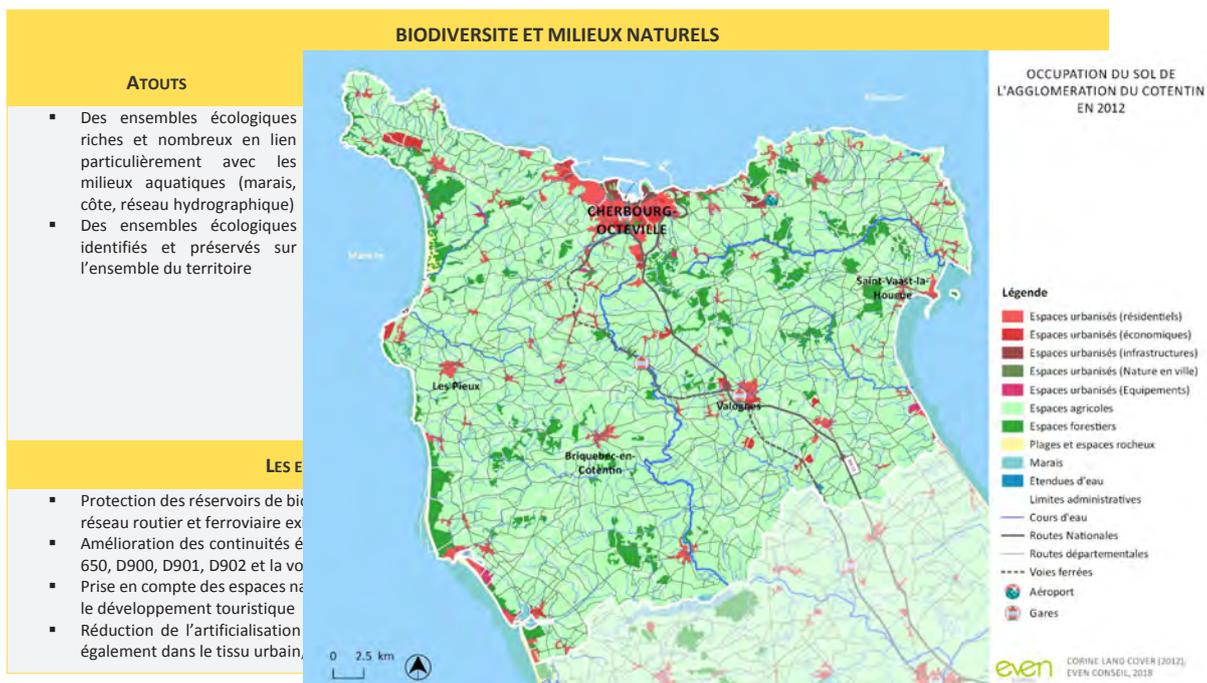
LA TRAME BLEUE ET SA GESTION

(Source : EQS – 2017)



30

2. ANALYSE STRATEGIQUE, SCENARIO AU FIL DE L'EAU ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS



3. Sobriété territoriale

1. ARTIFICIALISATION DU SOL

□ UN ESPACE RELATIVEMENT PEU ARTIFICIALISE

Le territoire de l'Agglomération du Cotentin reste très peu artificialisé avec « seulement » 6 % de sa surface qui est considérée comme urbanisée par l'étude de l'occupation du sol du SCoT en 2012. Ainsi, le territoire est majoritairement composé de surfaces agricoles (83%) dont le bocage est l'un des marqueurs forts à ces espaces. Inhérents aux paysages bocagers, les espaces bossés sont relativement modestes et de superficie limitée, ils représentent ainsi 8% de l'occupation du sol. Cependant, le territoire de l'agglomération est caractérisé par une forte présence de l'eau en comparaison à d'autres secteurs bocagers mettant en exergue, le réseau hydrographique dense et la présence de nombreux marais. Ainsi, 2,6% du territoire sont concernés par des milieux aquatiques dont 51% constituent des zones humides.

□ UNE DYNAMIQUE DE PERIURBANISATION, FACTEUR DE LA CONSOMMATION D'ESPACE A LA HAUSSE

Bien que l'occupation du sol reste très naturelle, l'Agglomération du Cotentin connaît une dynamique de périurbanisation autour de Cherbourg-en-Cotentin et de manière ponctuelle à proximité de centre économique majeur de l'agglomération notamment aux Pieux.

Ainsi, près de 73% de la consommation d'espace entre 2004 et 2014 est liée au développement résidentiel du territoire, 18% de cette consommation étant localisé dans l'aire urbaine des Pieux et 16% dans celle de Cherbourg-Octeville. Le développement économique est responsable de 17% de la consommation d'espaces, le reste étant lié au développement des équipements et des dépendances agricoles. La consommation d'espace liée à l'activité économique se localise pour un tiers dans le secteur de Cherbourg-en-Cotentin puis dans le secteur des Pieux.

Ainsi, l'étude portant sur l'occupation de l'espace et la consommation des sols met en évidence un étalement urbain important dans deux secteurs : ceux de Cherbourg-en-Cotentin et des Pieux mais concernent également deux autres secteurs, ceux de Valognes et Beaumont-La-Hague. Ainsi, il apparaît un fort développement au Nord-Ouest de la presqu'île justifiant un réseau routier (et dans une moindre mesure ferrée) important, en mesure de répondre à l'évolution des flux.

Plusieurs facteurs expliquent le développement urbain du Nord-Ouest de la presqu'île, dans le secteur de la Hague et des Pieux :

- L'arrivée de nouvelles populations souhaitant un accès rapide au pôle de Cherbourg induisant un report des constructions du centre de la structure urbaine à sa périphérie, impactant alors le secteur de la Douve et Divette et celui de la Saire ainsi que l'axe de la N13 entre Valognes et Cherbourg ;
- Le développement de la centrale de Flamanville est à l'origine du développement du secteur des Pieux où la consommation foncière a été multipliée par 4 entre les périodes 1950-1974 et 1975-1999.
- L'attrait croissant du littoral Ouest induit un développement urbain des communes côtières au Sud du littoral.

A noter que la consommation d'espace est actuellement modérée avec 100 hectares consommés en moyenne chaque année. Les communes de l'aire urbaine de Cherbourg sont particulièrement concernées par ce ralentissement de la pression foncière, marquée par une diminution de la population au profit des secteurs voisins.

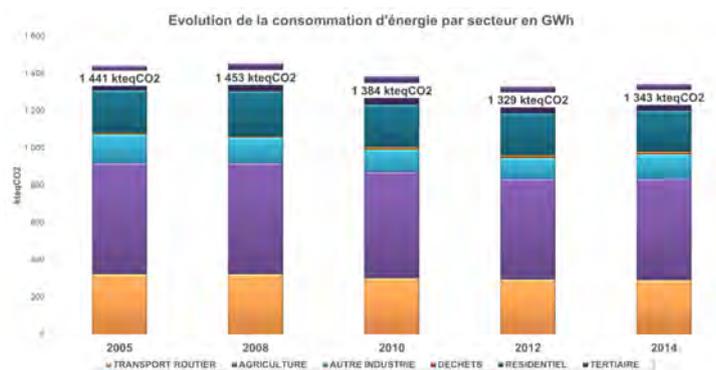
33

2. EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

En 2014, les émissions totales de gaz à effet de serre sont évaluées par l'ORECAN à 1 343 kteqCO₂¹. On retient de cette évolution qu'une baisse des émissions a eue lieu depuis 2008 dans l'industrie et l'agriculture avec une légère hausse en 2014. On observe depuis 2005 une baisse moyenne de 0,9% par an.

Le secteur qui ressort de cette analyse est celui de l'agriculture, à la source de 40% des émissions de GES. Les émissions de l'agriculture considérées sont relatives à l'utilisation des engins agricoles, les émissions liées à l'élevage et aux cultures².

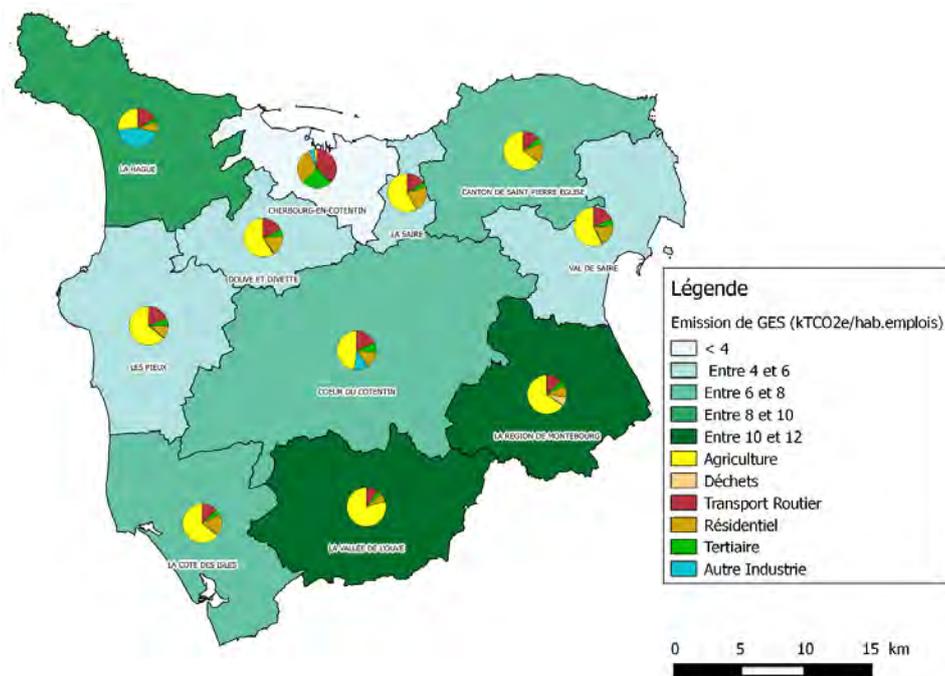
Le transport routier est le second secteur à l'origine des émissions de GES. Ce secteur est entièrement couvert par les produits pétroliers, source intense d'émission de CO₂ lors de la combustion. Entre 2005 et 2014, une baisse des émissions de GES dans le secteur des transports routiers a été évaluée, en moyenne, à 1,3%. La plus importante baisse apparaît entre 2008 et 2010 avec une réduction de 3% des émissions. À l'échelle des communautés de communes, la part des transports routiers dans le volume total d'émission de GES des territoires par habitant et emplois est de l'ordre de 18% en moyenne. Sur Cherbourg-en-Cotentin, la part des transports routiers s'élève à 37% des émissions totales du territoire par habitant et par emploi.



34

¹ teqCO₂: tonne équivalent CO₂, étalon de mesure du potentiel de réchauffement global (PRG). Plusieurs GES participent au réchauffement climatique. Tous n'ont pas le même pouvoir réchauffant (Pouvoir de réchauffement global – PRG) ni la même durée de vie dans l'atmosphère. Afin de simplifier et de permettre une comparaison entre gaz au utilise comme référence le CO₂ (principal GES issu des activités humaines). La teqCO₂ prend donc ainsi en compte l'ensemble des GES

² Selon "Guide Méthodologique pour l'élaboration des inventaires territoriaux des émissions atmosphériques (polluants de l'air et gaz à effet de serre)", Pôle National de Coordination des Inventaires Territoriaux, Ministère de l'Écologie, de Développement durable et de l'Écologie



35

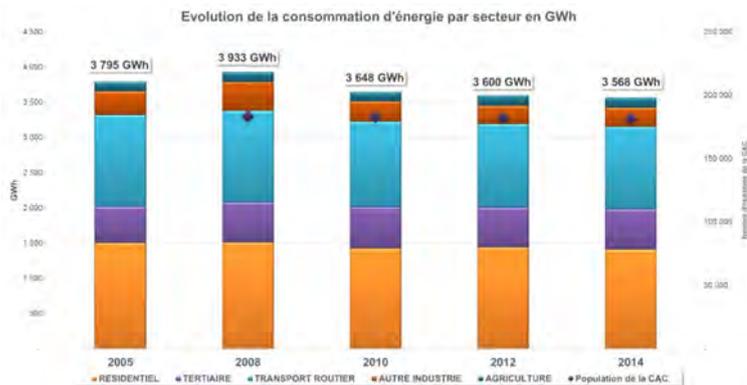
3. CONSOMMATION ENERGETIQUE

Depuis 2005, la tendance est à la baisse, et particulièrement entre 2008 et 2010 après un pic de consommation. La baisse des consommations en 2010 s'observe principalement dans les secteurs industriels et du transport routier.

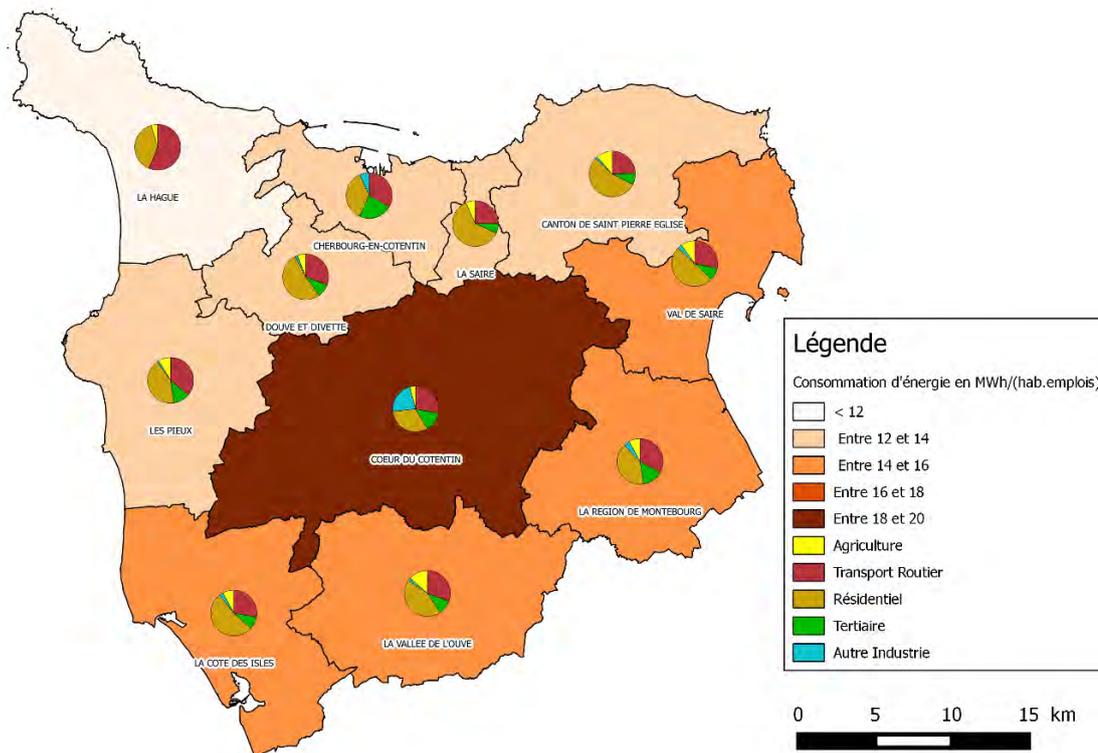
À partir de 2010, on constate une légère diminution de la consommation (réduction d'environ 2% entre 2010 et 2014) pour un nombre d'habitants également en très légère baisse (1%).

En 2014, la consommation d'énergie finale de la Communauté d'Agglomération Le Cotentin est de 3 568 GWh. Elle représente 33% de la consommation de la Manche pour 36% de la population, et 3,4% de la Région Normandie pour 5,4% de la population.

Les transports routiers sont au second rang des secteurs les plus énergivores. À l'échelle des communautés de communes, la part des transports routiers dans le volume total de consommation des territoires par habitant et emplois est de l'ordre de 32% en moyenne. Sur La Hague, la part des transports routiers s'élève à 56% de la consommation totale du territoire par habitant et par emploi.



36



37

4. GESTION DE L'EAU

□ RESSOURCE EN EAU

Le réseau hydrographique de l'agglomération du Cotentin est dense et s'appuie sur de nombreux fleuves côtiers de quelques kilomètres et présentant un chevelu hydrographique également dense. Le cours d'eau le plus important est la Douve, il prend sa source au Sud de Cherbourg et se jette dans la Manche au niveau de l'isthme du Cotentin. Avec la Taute et ses affluents, la Douve constitue le plus vaste bassin versant de la presqu'île. Au Nord où le relief induit une pente tournée vers la mer, les nombreux fleuves côtiers prennent leur source depuis les plateaux. Ils s'inscrivent dans les bassins côtiers du Nord Cotentin et celui dénommé : Siennes, Soules et Ouest Cotentin.

L'ensemble de ces cours d'eau présentent un fort potentiel écologique de qualité salmonicole, elles sont susceptibles d'être fréquentées par des poissons migrateurs (saumon, anguille, truite de mer, ...) mais leur qualité physico-chimique est limitée tandis que leur qualité écologique est disparate du fait de nombreux ouvrages (principalement côtiers) et de pesticides perturbant le milieu naturel.

Trois masses d'eau recouvrent le territoire :

L'unité hydrographique Douve et Taute : Constituée en surface par des marais et par un sous-sol sédimentaire, l'unité hydrographique présente des atouts certains au stockage des eaux en souterrain avec notamment la nappe « Trias Cotentin Est Bessin » et celle appelée « Isthme du Cotentin » dans lesquelles de nombreuses stations de captages d'eau potable puisent leur ressource. Celles-ci sont caractérisées par un mauvais état qualitatif et en bon état quantitatif. En surface, en plus de la Saire, la Divette traverse l'agglomération de Cherbourg et assure son approvisionnement en eau.

38

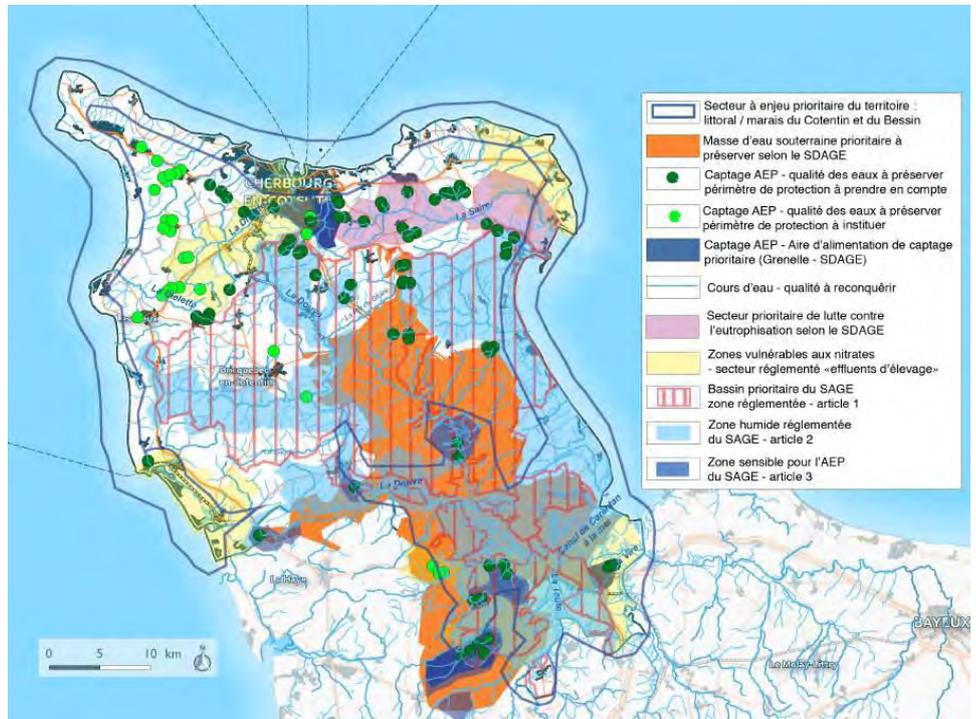
Unité hydrographique Nord Cotentin : Riche de nombreux havres et marais d'arrière-littoraux remarquables faisant l'objet de plusieurs mesures de protection, cette unité au Nord de la presqu'île possède également une nappe phréatique : « Socle du bassin versant des cours d'eau côtiers » qui est, elle aussi, en mauvais état qualitatif et en bon état quantitatif. En surface, en plus de la Saire, la Divette traverse l'agglomération de Cherbourg et assure son approvisionnement en eau.

Unité Siennes, Soules et Ouest Cotentin : Egalement marquée par des marais et de nombreux havres, faisant son attrait touristique, cette unité est marquée par une qualité des cours d'eau contrastée. Elle dispose d'une nappe phréatique : Socle du bassin versant des cours d'eau côtiers également en mauvais état qualitatif (nitrates, pesticides) et en bon état quantitatif. Cependant, l'approvisionnement en eau se fait en appui du réseau hydrographique de surface bien que fragile du fait d'une ressource insuffisante en souterrain.



Localisation des bassins versants du Pays du Cotentin (SCoT du Cotentin)

Localisation des bassins versants du Pays du Cotentin (SCoT du Cotentin)



Enjeux portant sur la ressource en eau (SCoT Pays du Cotentin)

LA GESTION EN EAU POTABLE

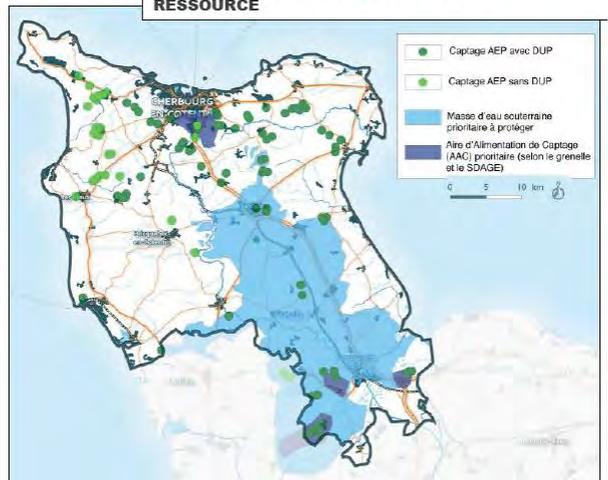
De nombreux captages d'eau potable d'Agglomération du Cotentin se font majoritairement dans les nappes phréatiques et dans une moindre mesure dans les eaux superficielles. Cependant, la majorité des habitants est concernée par les captages en eau superficielles puisqu'ils desservent l'aire urbaine de Cherbourg, très peuplée, ainsi que la côte touristique de la Côte des Havres. Par ailleurs, tous les captages ne bénéficient pas de protection réglementaire avec Déclaration d'Utilité Publique comme le montre la carte ci-dessous. Les dispositifs de protection de la ressource en eau potable sont complétés par des plans d'actions liés aux Aires d'Alimentations des Captages visant à définir une stratégie de maintien de la qualité et de la quantité des eaux disponibles avec l'ensemble des acteurs.

Entre 2011 et 2015, la production d'eau potable a sensiblement augmenté, de même que la consommation. Cela est principalement lié à l'augmentation de la population car durant cette période, la consommation par habitant diminuait. Ainsi, les mesures en faveur de l'économie d'eau potable à l'échelle des ménages sont positives.

A noter que l'ensemble des secteurs sont excédentaires entre la production et la consommation d'eau à l'exception de la Côte des Isles qui connaît un déficit pluriannuel, trouvant une réponse dans les interconnexions des réseaux d'eau potable à l'échelle de l'agglomération. Dans les années à venir, il est attendu une augmentation de la demande dans les secteurs littoraux du fait du développement de l'activité touristique mais également dans l'arrière-pays en lien avec l'activité agricole. A l'horizon 2020-2025, il est donc attendu une augmentation de la demande 10 000 m3/jour soit 10% de plus que la production actuelle.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

EAU POTABLE : LA PROTECTION DE LA RESSOURCE



Protection de la ressource en eau potable (SCoT Pays du Cotentin)

▫ **LES SOURCES DE POLLUTION DE L'EAU**

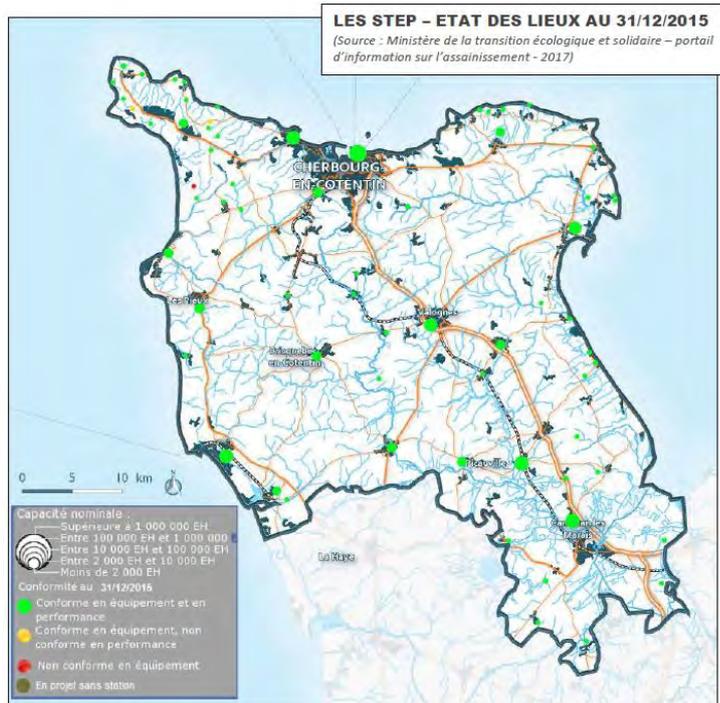
Le réseau hydrographique et les nappes phréatiques de l'agglomération du Cotentin sont soumis à des pollutions à plusieurs titres :

- **Les rejets d'effluents domestiques.** Si les effluents des agglomérations sont majoritairement traités par des stations d'épuration, leur fonctionnement ou dysfonctionnement peut induire des rejets dans le milieu naturel.

De nombreuses communes de l'agglomération ne disposent pas d'assainissement collectif : cela concerne 49 communes sur 100 notamment celles situées dans les secteurs du Val de Saire, le Plain occidental et les secteurs des marais du Cotentin et du Bessin dans lesquels l'urbanisation est dispersée avec de nombreux villages et hameaux par commune. Les communes littorales disposent quant à elle d'un bon niveau de gestion des effluents domestiques.

En 10 ans, la collectivité s'inscrit dans une démarche de renforcement de la conformité des stations d'épuration du territoire avec une augmentation des capacités normales des stations et une augmentation de la capacité résiduelle des stations d'épuration. Cependant, trois stations restent non conformes dans la pointe de la Hague. Par ailleurs, un certain nombre de stations est en limite de fonctionnement notamment à Equeurdreville-Gréville, Hague, Omonville-la-Rogue, Sottevast, Surtainville).

Concernant la gestion des eaux pluviales, sources de pollution lorsque l'eau s'écoule sur les surfaces polluées (notamment parking, routes, ...) vers les milieux naturels et agricoles, la grande majorité des communes ne disposent pas de Schéma Directeur permettant d'identifier et créer un réseau dédié.



Conformité des stations d'épuration en 2015 dans le Pays du Cotentin (SCoT du Pays du Cotentin)

- **Les rejets d'origine agricole :** terres d'élevage et de cultures légumières, les sources pollution sont nombreuses du fait de l'utilisation d'intrants pour favoriser les

pratiques culturales et des déjections du bétail. Bien que le développement de l'agriculture biologique, telle qu'explicité dans le SCoT, tend à se développer, l'activité agricole participe pour partie à la fragilisation de la ressource en eau. Ainsi, l'ensemble des masses d'eau continentales et littorales du Bassin Seine-Normandie sont classées en zones sensibles à l'eutrophisation au titre de la Directive européenne « eaux résiduaires urbaines ». Egalement, deux secteurs sont classés en zones vulnérables aux nitrates. Il s'agit de la pointe Nord-Est du Cotentin et le secteur côtier de Carteret à Denneville.

- **Les rejets industriels.** Malgré une activité industrielle limitée dans l'agglomération, les sources de rejets existent mais contrairement à l'activité agricole, celles-ci sont localisées, sans pour autant être moins nocives. Dans l'agglomération du Cotentin, ces risques portent principalement au Sud-Est du territoire et impactent la Douve et la Sèvres du fait de l'implantation de deux entreprises classées ICPE. D'autres entreprises rejettent également leurs eaux usées traitées dans le milieu naturel mais l'ensemble de ces rejets représente moins de 5% des rejets domestiques.

Ainsi, en matière de politique de mobilité, les risques portent principalement sur les transports de matières dangereuses et de produits ou animaux qui peuvent participer à la pollution des ensembles hydrographiques majeurs du territoire, très riches et nombreux. C'est notamment le cas, de la RD41 à proximité du site RAMSAR où la proportion du trafic de marchandises est importante mais également des transports sur la RN13 qui traversent de nombreux cours d'eau et zones humides alors que le trafic y est important puisque cette voie majeure dessert l'ensemble de la presqu'île.

5. CONSOMMATION DES MATERIAUX

Les données départementales de gestion des déchets mettent en exergue la capacité des dispositifs de gestion et de traitement à répondre aux objectifs fixés par le plan départemental. Ainsi, les objectifs en matière de réduction des déchets à la source sont validés et s'inscrivent dans les objectifs nationaux (-7% entre 2010 et 2020). Par ailleurs, les objectifs en matière de recyclable « matière » sont dépassés avec 49% de déchets valorisés de cette manière en 2013 alors que l'objectif portait à 42% en 2018.

Ainsi, ce sont environ 350 000 tonnes de déchets qui ont été produits en 2013 dont 55% sont valorisés « matière », énergétique et incinération. Cette valorisation de plus en plus importante, portée par le développement de nouvelles filières de recyclage telles que l'ameublement, conduit à diminuer la part de stockage des déchets. Ainsi, ce sont 44% des déchets qui sont enfouis.

L'apport en déchetterie connaît une baisse liée notamment à la baisse de l'apport de déchets verts et la structuration des filières de recyclage. Parmi les déchets majoritaires, il y a notamment les gravats et le tout-venant.

Les voies routières, les accès piétons et cyclables et les dessertes de logement à l'échelle de territoire et d'ensembles urbains à l'échelle de l'agglomération, constituent autant de déchets en devenir à retraiter par les particuliers et donc les collectivités et par le secteur industriel des travaux public. L'optimisation des aménagements de voirie en vue de réduire le besoin de quantité de matériaux, le choix des matériaux et l'anticipation quant à leur valorisation constituent autant d'enjeux portant sur la moindre consommation de ressources minérales dans le cadre de politique de transport.

6. ANALYSE STRATEGIQUE, SCENARIO AU FIL DE L'EAU ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS

SOBRIETE TERRITORIALE		
ATOUTS	FAIBLESSES	SCENARIO AU FIL DE L'EAU
<ul style="list-style-type: none"> Un territoire peu artérialisé avec une surface agricole importante Une ressource en eau potable suffisante Un réseau d'assainissement collectif en constante amélioration Une production de déchets maîtrisée par une gestion départementale efficace Baisse sensible des émissions de GES et des consommations énergétiques dans le secteur des transports Une efficacité énergétique supérieure au reste de la région. 	<ul style="list-style-type: none"> Une consommation des sols renforcée dans l'agglomération cherbourgeoise et dans le secteur des Pieux Une ressource en eau de qualité moyenne Un manque de gestion différenciée des eaux pluviales Un réseau routier et ferré au trafic dense sur lequel sont transportés des matières dangereuses localisées sur des masses d'eau juge prioritaires Un réseau routier, facteur d'artificialisation des sols, participant à la pollution des eaux de pluie Une augmentation de la production de gravats liée pour partie aux travaux d'infrastructures. Le secteur des transports, deuxième secteur responsable des émissions de GES et de la consommation énergétique, il est le premier secteur émetteur de GES à Cherbourg-en-Cotentin et le premier secteur énergivore dans le secteur de la Hague. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite de la conformité des équipements de gestion des eaux d'assainissement Une eau potable dont la quantité est maintenue mais de plus en plus polluée Une augmentation constante de l'artificialisation des sols liée pour partie aux infrastructures routières renforçant la pollution des eaux de pluie et la diminution des milieux naturels filtrants ces eaux. Des choix de constructions de voiries (taille, matériaux choisis, ...) induisant une augmentation de la production de gravats Baisse des émissions de GES liée au secteur routier mais limitée du fait de la dépendance aux énergies fossiles. Poursuite de la baisse de la consommation énergétique dans le secteur des transports mais enjeu qui reste majeur pour le secteur de la Hague.
LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX LIES AU PLAN DE DEPLACEMENT DU COTENTIN		
<ul style="list-style-type: none"> Réduction de l'artificialisation des sols induit indirectement par des choix de déplacement facilitant ou encourageant l'éloignement des lieux de vie aux secteurs d'emploi notamment au Nord et l'Ouest de la presqu'île et le long de la N13 entre Cherbourg et la Valognes. Renforcement de l'efficacité énergétique et climatique de l'agglomération notamment au travers le secteur des transports, deuxième secteur émetteur de gaz à effet de serre et consommateur d'énergie. Réduction de la dépendance des transports aux énergies fossiles Veille aux aménagements qualitatifs des voies routières (et ferroviaires) en vue de réduire les risques de pollutions liés aux transports de marchandises sur le réseau hydrographique et les zones humides, notamment le long de la RN13 et du site RAMSAR. 		

43



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

- Prise en compte des risques de pollution liés à l'écoulement des eaux de pluie et pollutions sur les voies routières et aires de stationnement notamment dans les secteurs Sud-Est (secteur Carteret-Saint Sauveur le Vicomte), Nord-Ouest (secteur de Barfleur) et l'aire urbaine de Cherbourg qui présentent chacun des fragilités distinctes en matière de pollution des eaux
- Réduction des écoulements des eaux pluviales sur les surfaces artificialisées liés aux déplacements (routes, aires de stationnement, ...) notamment dans l'aire urbaine de Cherbourg et la pointe de la Hague pour ne pas fragiliser la capacité de traitement des stations d'épuration.
- Optimisation des réseaux routiers, cyclables et piétons en vue de réduire la production de déchet induit à moyen et long terme et assurer à défaut leur valorisation.

4. Risques, nuisances, pollution et santé publique

1. QUALITE DE L'AIR

La qualité de l'air est mesurée à partir des mesures des stations de Cherbourg (Rue Paul Doumer) installée en 2011 pour une mesure de la qualité de l'air en milieu urbain et la station de Tourlaville (Boulevard Maritime) pour une observation spécifique.

Le Décret n° 2016-753 du 7 juin 2016 relatif aux évaluations des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et l'arrêté du 24 août 2016 établissent les oxydes d'azote (NOx), les particules fines PM10 et PM2,5 ainsi que les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) comme les polluants à évaluer.

Les données issues de l'organisme ATMO Normandie permettent d'analyser les émissions selon leurs sources et leurs types depuis 2005. En 2014, une réduction de 29% a été observée pour les COVNM et de 1% pour les NOx, et en parallèle une augmentation respectivement de 8% et de 7% pour les particules fines PM2,5 et PM10 par rapport à l'année 2005.

Les graphiques suivants permettent de caractériser le secteur des transports routiers au sein du périmètre de la Communauté d'Agglomération le Cotentin. Les transports routiers sont à l'origine :

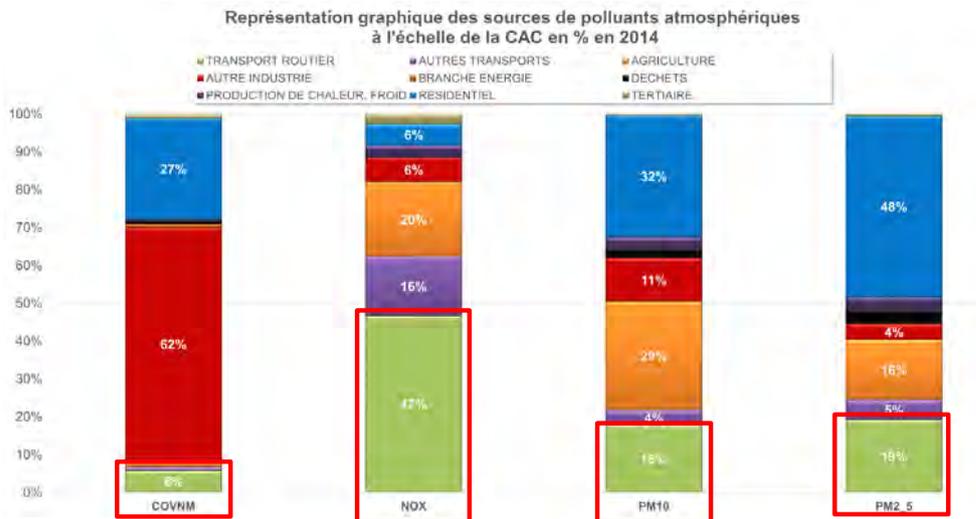
- De 47% des émissions d'oxyde d'azote (NOx) ;
- De 18% des émissions de particules fines de moins de 10 micromètres (PM10) et de 19% des émissions de particules fines de moins de 2,5 micromètres (PM2,5) en 2014 derrière le résidentiel et l'agriculture
- De 8% des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) derrière le secteur industriel (hors branche énergie).

44

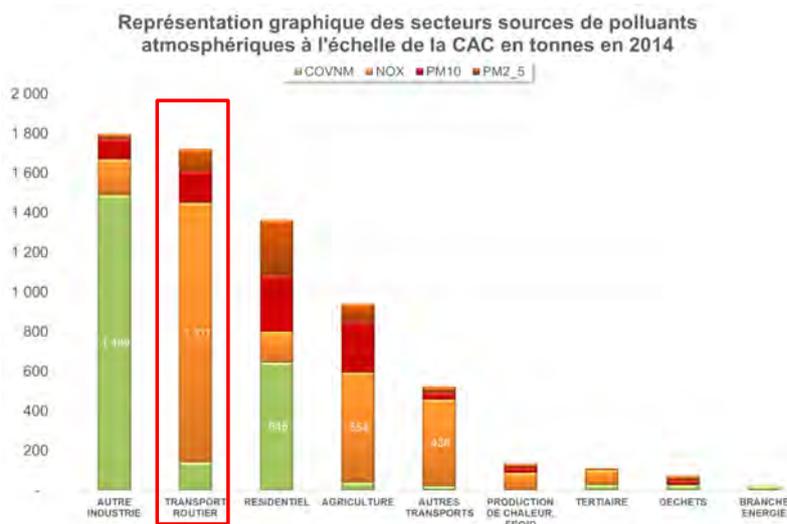
Le secteur des transports routiers est le deuxième secteur le plus émetteur de polluants atmosphériques en 2014 derrière l'industrie.



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE



45



46

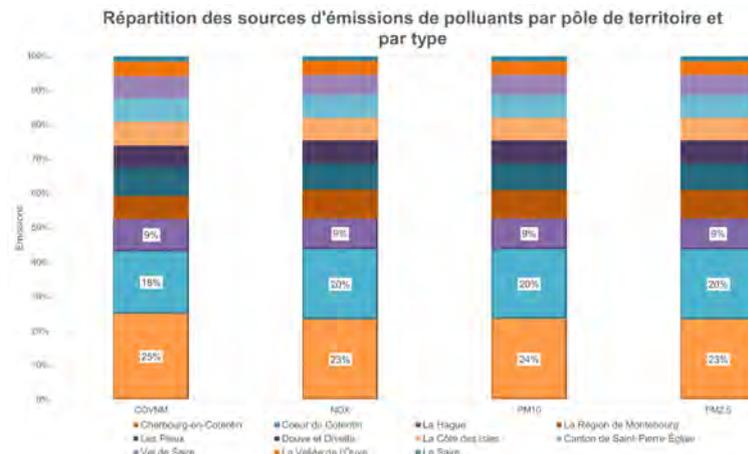
Les déplacements routiers constituent l'un des principaux facteurs de pollution atmosphérique sur le territoire derrière l'industrie. Les émissions de polluants dues aux transports sont considérées comme plus à enjeux car leurs sources sont concentrées en milieu urbain, à proximité des populations.

L'oxyde d'azote (NOx) est le principal polluant mesuré et regroupe le monoxyde d'azote NO et le dioxyde d'azote NO2. Ce groupe de polluants provient de la combustion des véhicules essence et diesel.

Ces polluants sont à l'origine de multiples enjeux :

- **Environnementaux** car ils sont acidifiants et eutrophisants, contribuent aux pluies acides et au développement excessif des plantes et des algues
- **Climatique** car ils contribuent à l'effet de serre et au changement climatique
- **Santé publique** puisqu'à l'origine des irritations et des difficultés respiratoires. L'Organisation Mondiale de la Santé annonce que l'infection des voies respiratoires fait partie des dix premières causes de décès dans le monde.

L'analyse par pôle de territoire permet d'identifier les territoires à forte concentration d'activités et de résidences à savoir Cherbourg-en-Cotentin, Cœur du Cotentin et la Hague comme les premiers territoires les plus soumis aux enjeux précédemment cités.



La pollution de l'air provenant du trafic routier, il est intéressant de se pencher sur la source. Les pratiques de déplacements domicile-travail de l'INSEE en 2014 montre un réel **usage prépondérant de la voiture personnelle à 80%** et à 66% pour les déplacements domicile-travail intra-communaux.

2. LES NUISANCES SONORES

▫ LES NUISANCES SONORES DU RESEAU ROUTIER

Les infrastructures de transport sont les principales sources de nuisances sonores pour la population. Du fait d'une agglomération urbaine située au Nord de la presqu'île et d'un développement urbain en périphérie et en lien avec la côte maritime et industrielle Ouest, les voies présentant un flux important sont celles desservant le Nord de la presqu'île. Ainsi les communes concernées par des nuisances sonores sont celles qui sont traversées par la N13, colonne vertébrale du Cotentin, elle est classée en catégorie 2 induisant une marge d'affectation aux bruits à hauteur de 250 m de part et d'autre de la voie. Il apparaît que, parmi les communes traversées, leur population n'est pas

toujours soumise à ces risques de la même manière. En effet, du fait d'une urbanisation historique ou d'aménagement récent à proximité de la N13, seules les populations de Brix, Saint Joseph, Digosville, La Glacière et Tourlaville et Cherbourg-Octeville sont véritablement concernées. Cependant, la présence de hameaux ou de zones d'activités économiques induit également la prise en compte de ces risques dans l'ensemble des espaces urbains.

Par contre, le long des principales voies départementales à savoir la D901, la D22 et la D650 présentant un risque de nuisances, la grande majorité des communes sont concernées par les nuisances du fait de la traversée des centres-villes et centres-bourgs par la voie concernée et une urbanisation linéaire constante entraînant un nombre important de logements soumis au risque malgré une marge de nuisance relativement restreinte (30 à 100m).



Classement sonore des infrastructures terrestres (Préfecture de la Manche)



Fresville : exemple de commune où la N13 n'implique pas de nuisances sonores pour la population



Emondeville: exemple de commune où la N13 implique des nuisances sonores à des villages ou hameaux



Valogne : exemple de commune où la N13 implique des nuisances sonores pour les zones d'activités économiques



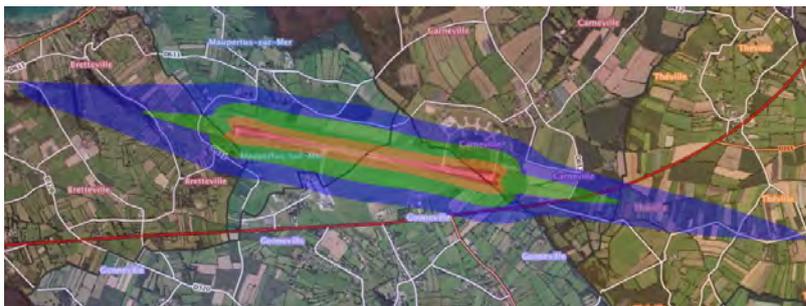
Saint Joseph : exemple de commune où la N13 implique des nuisances sonores à la population

Si la N13 présente un enjeu majeur pour la traversée de l'unité urbaine de Cherbourg-Octeville en matière de nuisances sonores, d'autres voies de desserte impactent la population des communes de Cherbourg-Octeville, Equeurdreville-Hanneville, La Glacière, Tourlaville et Querqueville. Les voies concernées sont principalement celles desservant les routes N13 et D901 et ainsi que les boulevards de la Saline et de la Mer.

▫ L'AÉROPORT CHERBOURG-MAUPERTUS.

En avril 2007, a été approuvé un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) pour l'aéroport de Cherbourg-Maupertus. Ce plan fixe une réglementation de constructibilité notamment en vue des risques de nuisances sonores pour les riverains à l'aéroport.

Ce périmètre d'exposition aux risques porte sur les communes de Théville, Carneville, Maupertus-sur-Mer, Breteville et Gonzeville. L'analyse urbaine montre que peu de logements, à l'exception de quelques hameaux et l'ouest du tissu urbain de Théville, sont localisés à l'intérieur de ce périmètre.



Cartographie du Plan d'Exposition aux Bruits de l'aéroport de Cherbourg-Maupertus

3. LES RISQUES NATURELS

Plusieurs communes de l'agglomération du Cotentin sont concernées par des risques naturels, identifiés dans le Dossier Départemental des Risques Majeurs. Parmi ces risques sont identifiés les risques suivants :

- Les risques d'inondation et de submersion marine ;
- Les mouvements de terrain.

▫ LES RISQUES MAJEURS D'INONDATION ET DE SUBMERSION MARINE

Le risque d'inondation et de submersion marine est un risque majeur de l'agglomération du Cotentin qui fait l'objet de connaissance fine appuyée par des Plans de Prévention. Ainsi, les risques du territoire portent d'une part sur les inondations dans l'arrière-pays en lien avec le débordement des cours d'eau (La Divette et le Trottebec notamment) ou la remontée de nappe et d'autre part, la submersion marine à l'origine des inondations des communes littorales.

Disposant de nombreux cours d'eau, l'identification des risques d'inondation reste complexe. Cependant, l'Atlas des Zones Inondations de Basse-Normandie et le Plan des Hautes Eaux Connues permettent d'identifier les risques encourus par la population et les biens. Ainsi, il apparaît que les principales villes de la presqu'île sont susceptibles d'être impactées par ce risque, c'est notamment le cas de l'agglomération de Cherbourg. Ces documents sont complétés par l'Atlas des Zones sous le Niveau Marin de Bassin Normandie qui identifie les espaces terrestres sous le niveau de la mer (à plus ou moins 1 mètre). Bien que non réglementaire, il encourage des modalités d'urbanisation adaptées à l'altitude des zones urbanisées. Ainsi, les communes de Cherbourg, Barfleur et Barneville-Carteret sont particulièrement touchées. Cet atlas identifie également des bandes de précaution dans lesquelles il est recommandé une interdiction de construction sur 100m de large derrière un ouvrage ou un cordon dunaire.

Afin de lutter contre les inondations au regard des connaissances identifiées par les documents de connaissance présentés ci-dessus, plusieurs plans et stratégies ont été développés. Il s'agit de :

- 2 PPRL (Plan de Préventions des Risques Littoraux) à Barneville-Carteret et Saint Vaast la Hougue ;
- Un TRI (Territoire à risques important) sur la région de Cherbourg-Octeville, qui sera complété sur un territoire plus large par un SLGRI (stratégie locale de gestion des risques d'inondation) ;
- Un PPRM (Plan de prévention des Risques multiples) dans l'agglomération de Cherbourg.

Enfin, suite à la tempête Xynthia, un Plan de Submersion Rapide a été mis en œuvre. Il vise notamment à prévenir les risques similaires à cette tempête en veillant notamment au bon état des digues et au changement du trait de côte. Cette étude met ainsi en évidence un fort recul de la côte Ouest alors que celle de l'Est est plus protégée. Elle met également en évidence que les principales agglomérations et villes du territoire sont protégées par des ouvrages dédiés.

Au regard des sites potentiellement impactés par la montée des eaux, il pourrait être attendu une augmentation des routes submergées dans les secteurs des marais à l'Est de la presqu'île rendant parfois difficile l'accès aux villes et villages côtiers.



51

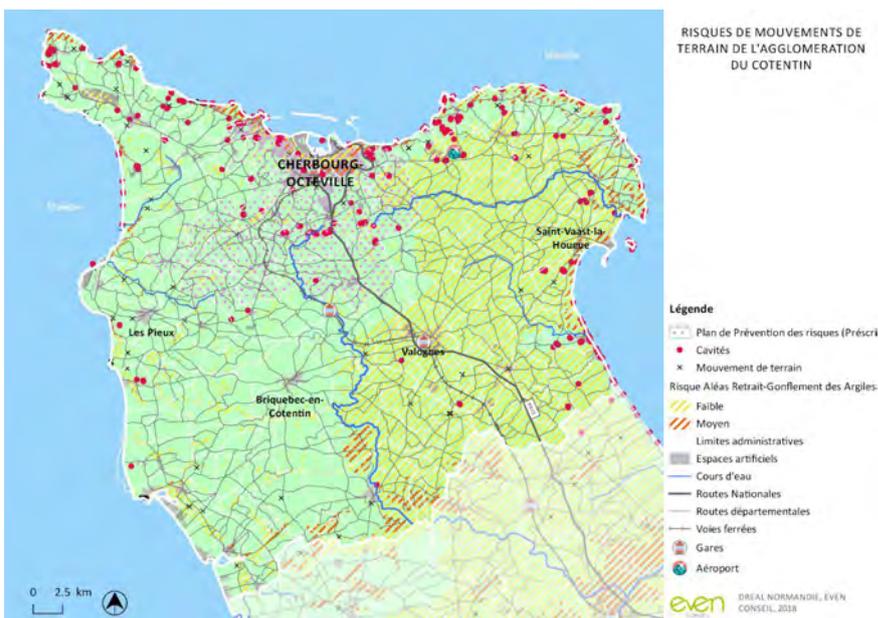
▫ LES MOUVEMENTS DE TERRAIN

L'agglomération du Cotentin et plus particulièrement les communes littorales sont prédisposées à différents types de mouvements de terrain (érosion, glissement de terrain, coulée de boue, chute de blocs et effondrement de cavités).

Le risque d'érosion, qui touche essentiellement les communes côtières, est pris en compte au travers de nombreux Plans de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) sur les communes suivantes : Barneville-Carteret, Saint-Georges de la Rivière, Saint-Jean de la Rivière, Portbail, Saint-Vaast-la-Hougue, Quettehou et Reville. Il sera également pris en compte par le PPR multirisques de la région cherbourgeoise. Par contre, à ce jour, aucune disposition réglementaire ne prend en compte ce risque sur les autres communes du territoire.

Aucune commune ne disposant de PPR – celui de l'agglomération de Cherbourg est en cours d'élaboration -, les communes sont tenues de prendre en compte les éléments de porter à connaissance portant sur les cavités, les chutes de blocs et l'érosion.

D'autres risques naturels peuvent induire des conséquences néfastes pour la population et les biens, il s'agit notamment des risques sismiques et des risques météorologiques. Ces risques peuvent également avoir des incidences sur la circulation et le réseau routier et ferré.

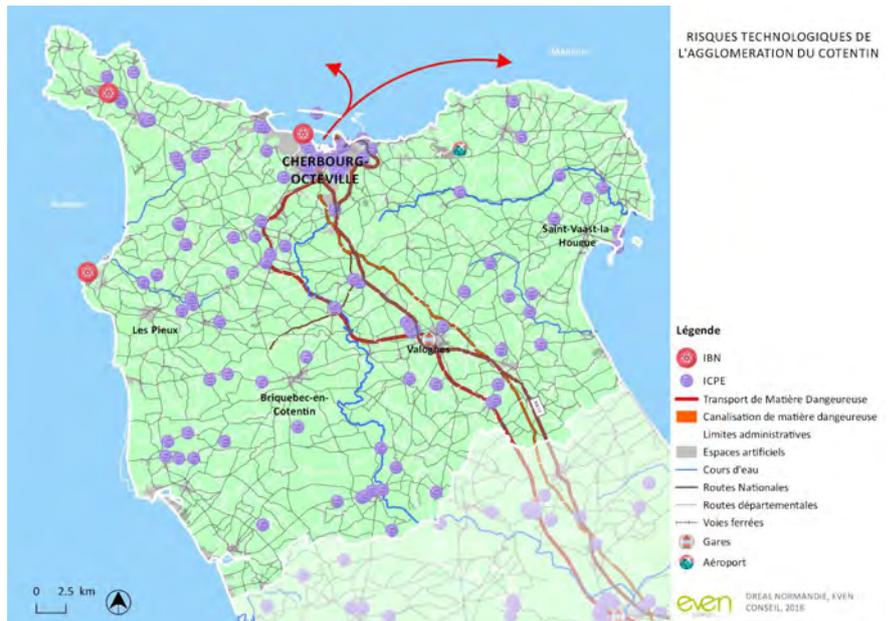


52

4. LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Comme pour les risques naturels, de nombreuses communes sont soumises aux risques technologiques :

- Les risques nucléaires ;
- Les installations classées ;
- Les transports de matières dangereuses ;
- Le risque minier ;
- Le risque « engin de guerre »



53



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

▫ LES INSTALLATIONS CLASSEES

Les risques technologiques majeurs de l'agglomération du Cotentin portent principalement sur les sites nucléaires qui, en cas d'accidents, induiraient des rejets d'éléments radioactifs à l'extérieur des conteneurs et enceintes et impactant de fait les populations, les ressources et l'environnement agro-naturel.

Sur le territoire de l'agglomération du Cotentin, trois installations nucléaires de base industrielle (IBN) sont recensées :

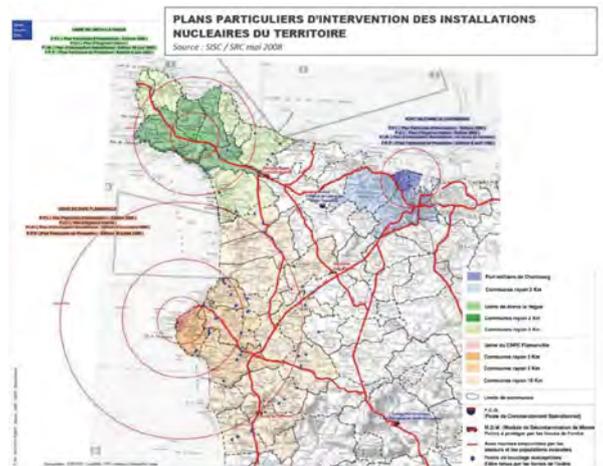
- Le centre de production d'électricité (CNPE) de Flamanville ;
- Le centre de retraitement de déchets AREVA NC de la Hague ;
- L'arsenal de Cherbourg (port militaire).

Chaque site fait l'objet d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI) déterminant les mesures sécuritaires et de gestion de crise à prendre lors d'incidents. Ils portent ainsi sur une large partie du Nord-Ouest de l'agglomération et touchent une population large puisqu'ils concernent trois secteurs démographiques majeurs : l'aire urbaine de Cherbourg, la Presqu'île de la Hague et le secteur des Pieux.

D'autres installations détiennent des produits radioactifs, mais leurs études de dangers ne montrent pas de situations accidentelles pouvant présenter un risque à l'extérieur de l'établissement :

- Le centre de stockage de déchets radioactifs exploité par l'ANDRA à Digulleville,
- Le terminal ferroviaire de Valognes.

D'autres sites industriels dont l'objet d'un classement ICPE du fait des risques susceptibles d'être engendrés sur l'environnement. Cependant, aucun ne relève de la Directive SEVESO et aucun ne fait l'objet d'un PPRT.



54

▫ LES TRANSPORTS DE MATIERES DANGEREUSES, UN RISQUE PONCTUEL ET LIMITE

Divers moyens de transports de matières dangereuses peuvent être identifiés dans l'agglomération du Cotentin : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport fluvial et les canalisations. Sur le territoire, les risques portent essentiellement sur l'axe ferré et la route nationale entre Cherbourg et Carentan et l'aéroport en lien avec les sites nucléaires et le transport de matière nucléaire.

Egalement, l'agglomération de Cherbourg disposant d'un port industriel connaît un risque lié au transport de matières dangereuses sur son territoire pouvant impacter en cas de problème, un linéaire de côte relativement important. Ce risque se poursuit au travers des canalisations de gaz, hydrocarbures et produits chimiques longeant l'axe ferroviaire et la route nationale.



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

▫ LE RISQUE MINIER PONCTUEL ET MAL CONNU

L'histoire minière de la presqu'île du Cotentin a engendré des risques d'effondrement généralisé ou d'affaissement qui pourraient à terme impacter les populations et les biens du territoire. Cependant, l'état de connaissance de ce risque, identifié récemment, en 2011 et développée par des études portées par l'Etat ne permettent pas de connaître précisément les zones à risques, notamment dans le tissu urbain constitué.

De ces expertises, sont ressortis trois secteurs à risque liés aux anciennes mines de fer localisées autour de Flamanville, aux mines d'extraction des minéraux polymétalliques dont la mine de plomb argentifère à Surtainville et aux mines visant l'extraction d'autres typologies de minéraux situées dans le sous-sol du Cotentin. Ces dernières mal connues et nombreuses induisent des zones à risque larges principalement localisées au Sud de l'aire urbaine de Cherbourg et à l'Ouest de la presqu'île.

▫ LES RISQUES « ENGIN DE GUERRE » PONCTUEL ET NON MAITRISABLE

Depuis la seconde guerre mondiale, de nombreux engins de guerre sont présents sur le territoire de l'agglomération du Cotentin mais n'ont pas encore explosés et la majorité est enterrée. Ainsi, les risques en cas d'exhaussement du sol sont nombreux, ponctuels et non répertoriés soumettant les populations et les actifs à des risques mortels.

Ainsi, les travaux d'aménagement du réseau routier, cyclable, piéton et ferroviaire présentent autant de risque de découverte d'engins de guerre et d'explosion. Ne pouvant disposer de connaissances précises de ce risque, celui-ci doit être pris en compte à l'échelle locale, au moment des travaux d'aménagement et de construction.

5. LA VULNERABILITE CLIMATIQUE ET SANTE PUBLIQUE

Le réchauffement climatique sur la presqu'île du Cotentin engendrera nécessairement des modifications territoriales qu'elles soient environnementales, sociales ou économiques. Celles-ci parfois positives (augmentation du tourisme, développement de nouvelles filières économiques, ...) et d'autres seront négatives (invasions d'espèces, pratiques culturelles à adapter, chaleur d'été, ...)

▫ ACCIDENTOLOGIE ROUTIERE

Les routes de l'agglomération du Cotentin sont globalement peu accidentogènes avec 1061 accidents entre 2009 et 2015 dont 5.3% ont été mortels contre 7.2% à l'échelle du département. Les accidents se concentrent principalement sur les axes supportant le trafic principal à savoir la RN13, la D650 et la D901

Notamment, la commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin concentre 70% des accidents alors qu'elle ne représente que 45% de la population de l'agglomération. Cependant, les accidents sont relativement peu graves puisque « seulement » 2% d'entre-deux sont mortels.

Les points noirs de l'agglomération sont :

- Les Pièux où 28% des accidents sont mortels ;
- La D901 avec 20% des accidents mortels (malgré un nombre d'accidents modestes : 15).
- L'échangeur de Brix sur la RN13 où sont comptés 21 accidents dont la moitié sont conduits à des blessés hospitalisés.

Dans les accidents connus sur la période 2009-2015, les modes doux sont surreprésentés. En effet, 9% des accidents impliquent un piéton, 30% d'entre eux étaient mortels ; 4% concernent des cyclistes alors qu'ils représentent seulement 2% des déplacements et 80% étaient situés à Cherbourg-en-Cotentin.

En conclusion, il apparaît que les voies structurantes sont les voies les plus accidentogènes et que les points noirs se situent principalement aux intersections de certains axes disposant de carrefours jugés dangereux, d'entrées de ville et de certains lieux dits. Les principales causes des accidents sont majoritairement le non-respect des vitesses, l'inadaptation de certaines voies au trafic poids-lourds et dans certains cas, l'absence de gestion logistique comme à Flamanville par exemple.

▫ LA QUALITE DES EAUX DE BAINADE

Le relief des côtes littorales du Cotentin offre de nombreuses capacités de baignade. Elles présentent souvent une structure d'aménagement identique sur l'ensemble de la côte avec une plage de sable séparée de l'arrière-pays d'une digue et d'une route littorale de desserte et touristique, pas toujours l'axe principal de la commune. Dans l'aire urbaine de Cherbourg, les boulevards de la Mer et de la Saline constituent quant à eux un axe également secondaire mais parmi les plus fréquentés de l'agglomération. Il est secondé par une piste cyclable également goudronnée.



Profil d'aménagement des côtes littorales du Cotentin : Plage-Digue-Voie routière-Espace urbain à Saint Marcouf (Even Conseil, 2018)

Si la proximité des voies routières peut être une source de pollution – relativement ponctuelle en cas d'accident mais continue quant à la gestion des eaux de pluie – la qualité des plages sur l'ensemble de la côte est bonne voire excellente. Il est également noté une amélioration entre 2013 et 2016.

Dans un contexte de réchauffement climatique, la qualité des plages pourrait se détériorer du fait d'un réchauffement des eaux pouvant induire une augmentation de certaines populations animales et végétales aquatiques. Egalement, l'augmentation du niveau de la mer pourrait conduire à la disparition des plages, limitant alors l'attrait touristique des sites naturels et patrimoniaux de l'Est de la presqu'île du Cotentin voire l'accès même à celles-ci du fait de routes pouvant être régulièrement submergées.

▫ **DES RISQUES NATURELS RENFORCES**

Les risques naturels liés aux inondations et aux mouvements de terrain impactent particulièrement l'Est de la Presqu'île du Cotentin depuis l'agglomération cherbourgeoise. Une augmentation des températures couplée à des précipitations concentrées sur quelques mois devraient modifier le comportement des sols, particulièrement les sols argileux. Ainsi, il est attendu une augmentation des mouvements de terrain dans les zones argileuses et présentant des risques d'effondrement de cavités et miniers.

Egalement, les précipitations, fortes en période estivale, couplées à l'augmentation du niveau de la mer, induira une pression sur les zones urbanisées en matière de gestion des risques d'inondation et de submersion. Ainsi, des communes comme celles de Cherbourg ainsi que les villes et villages côtiers subiront en période estivale à la fois des inondations soudaines venues de l'arrière-pays et des risques de submersion en cas de forte marée, contexte similaire à celui de la tempête Xynthia. Cependant, le département de Basse Normandie dispose d'un Plan de Submersion Rapide veillant à améliorer la connaissance de ces risques particuliers et à en limiter les effets sur la population.

▫ **LA SANTE PUBLIQUE FRAGILISEE**

Plusieurs facteurs évolutifs liés au changement climatique sont attendus. Ils portent sur un renforcement de certaines espèces allergisantes, le développement de populations animales à l'origine de maladies ainsi qu'une augmentation de la chaleur d'été, responsable en 2003 d'une surmortalité de la population âgée.

Ainsi, dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain, les choix en matière d'aménagement des voiries pourraient limiter les risques attendus pour la santé humaine. En effet, les aménagements paysagers ainsi que le choix des matériaux utilisés pour les voiries, notamment leur aspect, induisent parfois une augmentation des essences végétales allergisantes ainsi qu'une augmentation de la température dans le tissu urbain.

Par ailleurs, à l'origine de nombreuses discontinuités écologiques, le réseau ferré et routier est à l'origine de la fragilisation des espèces locales et à leur adaptation aux nouvelles conditions écologiques. Ainsi, les évolutions de voiries et aménagements du réseau existant pourraient participer à améliorer le fonctionnement écologique de l'ensemble de la presqu'île.

57

6. ANALYSE STRATEGIQUE, SCENARIO AU FIL DE L'EAU ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS

RISQUES, NUISANCES, POLLUTION ET SANTE PUBLIQUE		
ATOUTS	FAIBLESSES	SCENARIO AU FIL DE L'EAU
<ul style="list-style-type: none"> Un territoire peu soumis au risque d'effet de chaleur urbain Une accidentologie limitée sur la presqu'île Des eaux de baignade de bonne qualité Des risques liés à l'eau (inondation, submersion, ...) connus Des risques technologiques limités Peu d'habitants dans les zones de bruits liés à l'aéroport et au réseau routier et ferré 	<ul style="list-style-type: none"> Un réchauffement climatique pouvant aggraver les risques naturels et de santé publique connu Des points noirs accidentogènes notamment dans l'agglomération de Cherbourg en lien avec les piétons et cyclistes et en lien avec les principales voies routières et sites industriels Des risques de mouvements de terrain identifiés mais mal connu Un risque « engin de guerre » non maîtrisable Un réchauffement climatique pouvant engendrer la dégradation des voiries et des chemins de fer (dilatation, ...) et leur inondation plus ou moins permanente. Des habitants de centre d'agglomération particulièrement soumis aux bruits liés aux principaux boulevards de l'agglomération de Cherbourg Le secteur des transports, deuxième secteur contributeur aux émissions de polluants atmosphériques Cherbourg-en-Cotentin est particulièrement touchée par les risques de pollution atmosphériques 	<ul style="list-style-type: none"> La poursuite d'utilisation de matériaux de voiries de couleur noire augmentant l'effet de chaleur urbain dans l'agglomération de Cherbourg. Poursuite du nombre de blessés graves ou accidents mortels dans l'agglomération de Cherbourg touchant notamment les cyclistes et piétons Poursuite des accidents mortels du fait d'une gestion des transports peu adaptée dans les zones industrielles et de comportements ou aménagements inadaptés sur les voies de grande circulation Des eaux de baignade dont la qualité est maintenue malgré les aménagements attendus (voiries, réseaux piétons et cyclables, stationnement, ...) pour répondre au développement touristique Fragilisation des infrastructures et de la santé des passagers et salariés des entreprises de travaux du fait des mouvements de terrain et de découverte d'engins de guerre Des risques liés aux inondations limitées mais une possibilité aggravation de ceux-ci du fait des aménagements routiers notamment dans les zones littorales Des réseaux routiers et ferrés inadaptés à l'évolution du réchauffement climatique tant en termes de matériaux que de localisation Un développement du trafic routier dans l'agglomération de Cherbourg induisant une augmentation du bruit. Augmentation des pollutions atmosphériques notamment à Cherbourg-en-Cotentin fragilisant la santé des habitants.

58

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX LIES AU PLAN DE DEPLACEMENT DU COTENTIN

- Réduction des nuisances sonores dans les zones urbaines déjà soumises à ce risque
- Limitation de l'urbanisation le long des axes routiers sources de nuisances sonores notamment dans les communes au Nord de la presqu'île dont l'urbanisation est principalement linéaire.
- Encouragement aux aménagements de stationnement et de voirie favorable à la réduction des risques d'inondation et de submersion
- Prise en compte des risques de mouvements de terrain dans la construction et l'aménagement des réseaux routiers existants
- Prise en compte des transports de matières dangereuses dans la gestion des flux sur l'agglomération du Cotentin en vue de réduire les risques pour l'environnement et la population, notamment au sein de l'unité urbaine de Cherbourg et depuis les sites nucléaires
- Anticipation du changement climatique dans les aménagements et flux à venir au regard du renforcement des risques naturels attendus et au vu d'un risque de fragilisation de la santé humaine
- Réduction des accidents routiers au niveau des principaux échangeurs des axes structurants, des entrées de ville et de certaines zones industrielles
- Anticipation du développement des modes doux au sein de Cherbourg-en-Cotentin en vue d'y réduire les risques d'accidents et les risques de dépassements du seuil d'alerte de pollution
- Réduction des polluants atmosphériques liés à la combustion des moteurs à combustible fossile

59



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

5. Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux territoriaux

À l'issue du diagnostic thématique portant sur les thèmes environnementaux du territoire de la Communauté d'Agglomération du Cotentin, 26 enjeux ont pu être identifiés.

Au regard des thématiques environnementales que les enjeux territoriaux abordent de façon directe ou indirecte et des incidences potentielles qu'ils portent à la santé publique et aux milieux naturels s'ils n'étaient pas pris en compte, les 26 enjeux territoriaux ont été hiérarchisés selon leur degré d'importance pour la préservation de l'environnement et le maintien d'une santé publique de qualité. Aussi, les enjeux ont été pondérés au regard des compétences de la collectivité en matière de prise en compte de ces enjeux.

NUMERO	ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	HIERARCHISATION DE L'ENJEU
1	Prise en compte des spécificités de chaque unité paysagère dans les aménagements des réseaux ferrés et routiers du territoire	FORT
2	Protection des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques au regard du risque de fragmentation attendu par le développement du réseau routier et ferroviaire existant et projeté, particulièrement au Nord de la presqu'île entre les agglomérations de Cherbourg et la Hague.	FORT
3	Prise en compte des espaces naturels littoraux dans l'aménagement du réseau routier et du développement de la mobilité douce, favorisé par le développement touristique	FORT
4	Assurance d'une gestion des flux de mobilité en adéquation avec les sites touristiques remarquables paritairement les sites UNESCO.	FORT
5	Veille aux aménagements qualitatifs des voies routières (et ferroviaires) en vue de réduire les risques de pollutions liés aux transports de marchandises sur le réseau hydrographique et les zones humides, notamment le long de la RN13 et du site RAMSAR.	FORT
6	Prise en compte des risques de pollution liés à l'écoulement des eaux de pluie et pollutions sur les voies routières et aires de stationnement notamment dans les secteurs Sud-Est (secteur Carteret-Saint Sauveur le Vicomte), Nord-Ouest (secteur de Barfleur) et l'aire urbaine de Cherbourg qui présentent chacun des fragilités distinctes en matière de pollution des eaux	FORT
7	Amélioration des continuités écologiques dans les zones de ruptures écologiques existantes notamment en lien avec les voies N13, D318, D 650, D900, D901, D902 et la voie ferroviaire en vue de réduire les risques de fractures entre Est et Ouest du territoire notamment.	MOYEN
8	Prise en compte des transports de matières dangereuses dans la gestion des flux sur l'agglomération du Cotentin en vue de réduire les risques pour l'environnement et la population, notamment au sein de l'unité urbaine de Cherbourg et depuis les sites nucléaires	MOYEN
9	Anticipation du changement climatique dans les aménagements et flux à venir au regard du renforcement des risques naturels attendus et au vu d'un risque de fragilisation de la santé humaine	MOYEN

60



EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

10	Anticipation du développement des modes doux au sein de Cherbourg-en-Cotentin en vue d'y réduire les risques d'accidents et les risques de dépassements du seuil d'alerte de pollution	MOYEN
11	Réduction de l'artificialisation des sols liée au développement du réseau routier et ferroviaire dans les espaces naturels et agricoles et également dans le tissu urbain, particulièrement à Cherbourg-Octeville.	MOYEN
12	Réduction de l'artificialisation des sols induit indirectement par des choix de déplacement facilitant ou encourageant l'éloignement des lieux de vie aux secteurs d'emploi notamment au Nord et l'Ouest de la presqu'île et le long de la N13 entre Cherbourg et la Valognes.	MOYEN
13	Renforcement de l'efficacité énergétique et climatique de l'agglomération notamment au travers le secteur des transports, deuxième secteur émetteur de gaz à effet de serre et consommateur d'énergie.	MOYEN
14	Encouragement aux aménagements de stationnement et de voirie favorable à la réduction des risques d'inondation et de submersion	MOYEN
15	Prise en compte des risques de mouvements de terrain dans la construction et l'aménagement des réseaux routiers existants	MOYEN
16	Réduction des accidents routiers au niveau des principaux échangeurs des axes structurants, des entrées de ville et de certaines zones industrielles	MOYEN
17	Réduction des polluants atmosphériques liés à la combustion des moteurs à combustible fossile	MOYEN
18	Valorisation des paysages depuis les axes routiers fréquentés et les entrées de ville.	MOYEN
19	Réduction des écoulements des eaux pluviales sur les surfaces artificialisées liés aux déplacements (routes, aires de stationnement, ...) notamment dans l'aire urbaine de Cherbourg et la pointe de la Hague pour ne pas fragiliser la capacité de traitement des stations d'épuration.	MOYEN
20	Réduction des nuisances sonores dans les zones urbaines déjà soumises à ce risque	MOYEN
21	Limitation de l'urbanisation le long des axes routiers sources de nuisances sonores notamment dans les communes au Nord de la presqu'île dont l'urbanisation est principalement linéaire.	MOYEN
22	Prise en compte des spécificités architecturales locales dans les aménagements des réseaux de transports et la construction de bâtiments annexes	FAIBLE
23	Prise en compte des ensembles patrimoniaux et urbains dans l'aménagement des réseaux de transports en vue de préserver la qualité des co-visibilités et d'assurer leur mise en valeur	FAIBLE
24	Valorisation du tissu bâti s'inscrivant réellement dans la tradition du Cotentin, notamment dans les communes de Cherbourg-Octeville, de la Hague et de Valognes	FAIBLE
25	Réduction de la dépendance des transports aux énergies fossiles	FAIBLE
26	Optimisation des réseaux routiers, cyclables et piétons en vue de réduire la production de déchet induit à moyen et long terme et assurer à défaut leur valorisation.	FAIBLE

ANALYSE DES INCIDENCES DU SCENARIO AU FIL DE L'EAU ET DU SCENARIO RETENU

1. Scénarios d'évolution des parts modales et du nombre de déplacements sur le territoire du Cotentin à l'horizon 2029

1. SITUATION 2019

Les données concernant la situation de 2019 proviennent des données de l'EDVM réalisé en 2016, et qui précise les volumes de flux de déplacements (hors transports de marchandises) et la répartition modale retenus de ces flux. Dans le détail, les chiffres pris en compte sont :

- ✓ Un volume global de 759 745 déplacements ;
- ✓ Une répartition modale comme telle :
 - Voiture Particulière (VP) : 66 % ;
 - Marche : 25,7 % ;
 - Transports Collectifs : 3,8 % ;
 - Deux-roues (motorisé) : 0,7 % ;
 - Vélo : 1,6 % ;
 - Autres : 2,3 % (la dénomination n'étant pas suffisamment précise, la mention « Autres » est laissée dans les tableaux de projection mais n'est pas calculée) ;
- ✓ Un taux de remplissage des VP de 1,22 personnes ;
- ✓ Une distance moyenne de 5,3 km par déplacement.

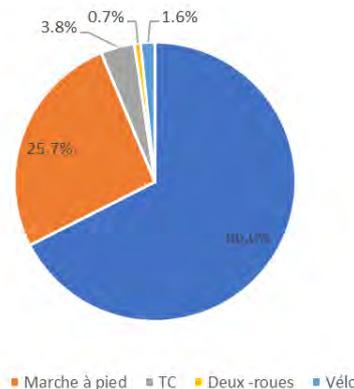


Figure 1 : Répartition des motifs de déplacements des habitants du SCOT, en excluant la catégorie « Autres » (source : Enquête Déplacement Ville Moyenne SCOT Cotentin 2016)

Le tableau ci-dessous présente les distances parcourues par mode en considérant la part modale et le taux de remplissage.

	2019			
	Volume de déplacements (tous motifs confondus)	Part modale	Taux de remplissage	Distance parcourue
VP	512 711	66.0%	1.22	2 983 811 km
Marche	199 647	25.7%	1.00	79 859 km
TC	29 520	3.8%	25.40*	11 157 km
Deux-roues	5 438	0.7%	1.00	39 696 km
Vélo	12 429	1.6%	1.00	21 130 km
Autre	-	2.3%	-	-
TOTAL	759 745	100%		3 135 652 km

Figure 2 : Répartition des distances parcourues par mode de transport

*25,40 : taux de remplissage d'un autobus en moyenne en 2004 (source : "Les transports urbains en France : des solutions techniques mais une gestion politique est nécessaire", octobre 2006)

2. À L'HORIZON 2029

Les scénarios de l'évolution des déplacements journaliers sur le territoire ont été fournis par le bureau d'étude ITEM dans le cadre du travail d'élaboration des scénarios en prévision du plan de déplacement du Cotentin.

Deux scénarios sont ainsi présentés :

- ✓ **Scénario 0 dit "Scénario Fil de l'eau"**, reprenant un **taux de décroissance annuel moyen de la population de -0.2% sur la période 2011-2016 et les parts modales considérées en 2019** ;
- ✓ **Scénario 1 dit "Scénario Ambitieux"**, reprenant le même taux de décroissance tout en considérant un **report modal du véhicule particulier vers la marche, le vélo et les transports en commun**.

SCENARIO 0 : SCENARIO FIL DE L'EAU

Le scénario au fil de l'eau correspond à la projection des tendances actuelles selon 3 horizons temporels (3 ans, 5 ans et 10 ans). Dans ce contexte, une réduction de **15 200 déplacements** est à prévoir en conséquence de l'évolution démographique du territoire.

	2019		2022	2024	2029	
	Volume de déplacements (tous motifs confondus)	Part modale			Volume de déplacements (tous motifs confondus)	Part modale
VP	512 711	66.0%	509 635	507 584	502 457	66.0%
Marche	199 647	25.7%	198 449	197 650	195 654	25.7%
TC	29 520	3.8%	29 343	29 225	28 929	3.8%
Deux-roues	5 438	0.7%	5 405	5 383	5 329	0.7%
Vélo	12 429	1.6%	12 355	12 305	12 181	1.6%
Autres	-	2.3%	-	-	-	2.3%
TOTAL	759 745	100%	755 186	752 147	744 550	100%

Figure 3 : évolution du flux selon le scénario Fil de l'eau

SCENARIO 1 : SCENARIO AMBITIEUX

Le scénario ambitieux est le scénario retenu par la Communauté d'Agglomération Le Cotentin. Il considère également un taux de décroissance de la population de -0.2%/an et donc une réduction de 15 200 déplacements.

De plus, les parts modales évoluent, il a été retenu dans le cadre du travail d'élaboration des scénarios en prévision du plan de déplacement du Cotentin :

- Augmentation de la part de déplacement réalisée à pied (+1.4 % par rapport à 2019)
- Nette augmentation des déplacements en transport en commun (+2.1 % par rapport à 2019)
- Légère réduction des déplacements en deux roues motorisées (-0.1 % par rapport à 2019)
- Nette réduction de la part modale liée aux véhicules légers (-4.3 % par rapport à 2019)
- Augmentation de la part de déplacement à vélo (+0.8 % par rapport à 2019)

	2019		2022	2024	2029	
	Volume de déplacements (tous motifs confondus)	Part modale			Volume de déplacements (tous motifs confondus)	Part modale
VP	512 711	66.0%	467 460	465 579	460 876	61.9%
Marche	199 647	25.7%	203 900	203 080	201 028	27.0%
TC	29 520	3.8%	43 046	42 872	42 439	5.7%
Deux-roues	5 438	0.7%	4 531	4 513	4 467	0.6%
Vélo	12 429	1.6%	18 880	18 804	18 614	2.5%
Autres	-	2.3%				2.3%
TOTAL	759 745	100,0%	755 186	752 147	744 550	100.0%

Figure 4 : Évolution du flux selon le scénario ambitieux

Répartition modale des actifs du territoire en 2029

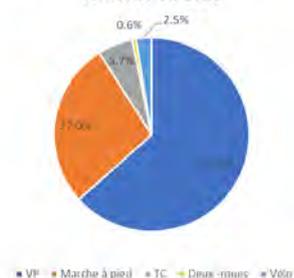


Figure 5 : Part modale des déplacements journaliers, selon le scénario ambitieux

2. Analyse des scénarios du point de vue de la qualité de l'air et de des émissions de gaz à effet de serre (GES)

1. METHODOLOGIE

Pour caractériser chaque scénario vis-à-vis de leurs impacts sur les émissions de polluants, de GES et sur la qualité de l'air, il a été analysé les émissions pour les indicateurs suivants :

- ✓ Les émissions de GES (en équivalent CO2) ;
- ✓ Les émissions de Nox ;
- ✓ Les émissions de COVNM ;
- ✓ Les émissions de Particules Fines (PM2.5 et PM10).

Pour évaluer les émissions de polluants de chaque scénario, il a été utilisé :

- ✓ L'outil @Bilan carbone ADEME pour les émissions de CO2 (outil BC_territoire_V8) ;
- ✓ Les normes EURO passées pour les autres indicateurs.

À partir de ces données, il a été réalisé un bilan pour chaque scénario. Les émissions de GES et de polluants sont calculées à partir des distances parcourues par mode de transport.

2. RESULTATS DE L'ANALYSE DES SCENARIOS

Les résultats de l'analyse des émissions de GES et des polluants atmosphériques de chaque scénario sont présentés dans les tableaux suivants. **Les résultats sont exprimés en quantités (en t ou kg) d'émissions journalières.**

BILAN GES

En appliquant la méthode issue du Bilan Carbone et en intégrant les distances journalières parcourues, les résultats suivants sont obtenus :

	État initial	Scénario 0 (Fil de l'eau)	Scénario 1 (Scénario ambitieux)
	2019	2029	2029
GES	821 tCO2	805 tCO2	748 tCO2
Méthode *Bilan Carbone		-2%	-9%

Tableau récapitulatif des émissions de GES pour chacun des scénarios

Le bilan global montre que les émissions de GES sont réduites dans les deux scénarios par rapport à 2019 reflétant la réduction de la population attendue, mais aussi que cette réduction est 4.5 fois plus importante avec un scénario ambitieux. C'est le résultat du report modal vers des modes de transports moins polluants : modes doux (marche à pied et vélo) pour des courtes distances ; et vers des modes de transports partagés (transports en commun, train).

67

BILAN POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

En considérant les ratios d'émissions de polluants atmosphériques des normes EURO des véhicules pour les NOx, COV et PM, et en intégrant les distances journalières parcourues, les résultats suivants sont obtenus :

	État 2019	Scénario 0 (Fil de l'eau)	Scénario 1 (Scénario ambitieux)
NOx	411 kg	403 kg	376 kg
Comparaison par rapport à l'État 2015		-2%	-9%
PM	30.7 kg	30.1 kg	28.1 kg
Comparaison par rapport à l'État 2015		-2%	-8%
COVNM	584 kg	573 kg	526 kg
Comparaison par rapport à l'État 2015		-2%	-10%

Tableau récapitulatif des émissions de polluants atmosphériques pour chacun des scénarios

68

1.1.1.1 NOx (DIOXYDE D'AZOTE)

Notons que la quantité d'émission journalière de NOx est réduite quels que soient les scénarios choisis.

Dans le scénario 0 (fil de l'eau), l'évolution démographique entraînera une réduction des déplacements et par conséquent des émissions de dioxyde d'azote de -2%. Dans le scénario 1 (scénario ambitieux), l'objectif visé de report modal des véhicules légers vers les modes doux permettrait d'atteindre une réduction de 9% des émissions annuelles.

1.1.1.2 PM (PARTICULES FINES)

De la même manière que pour les émissions de NOx, dans le scénario 0 (fil de l'eau), l'évolution démographique entraînera une réduction des déplacements et par conséquent des émissions de particules fines de -2%. Dans le scénario 1 (scénario ambitieux), l'objectif visé de report modal des véhicules légers vers les modes doux permettrait d'atteindre une réduction de 8% des émissions annuelles.

1.1.1.3 COVNM (COMPOSEES ORGANIQUES VOLATILS NON METHANQUES)

De la même manière que pour les émissions de Nox et PM, dans le scénario 0 (fil de l'eau), l'évolution démographique entraînera une réduction des déplacements et par conséquent des émissions de COVNM de -2%. Dans le scénario 1 (scénario ambitieux), l'objectif visé de report modal des véhicules légers vers les modes doux permettrait d'atteindre une réduction de 10% des émissions annuelles.

69

3. Analyse des incidences attendues du scénario au fil de l'eau

THEMES	SCENARIO AU FIL DE L'EAU	INCIDENCES NEGATIVES ATTENDUES
RISQUES, NUISANCES, POLLUTION ET SANTE	<ul style="list-style-type: none"> La poursuite d'utilisation de matériaux de voiries de couleur noire augmentant l'effet de chaleur urbain dans l'agglomération de Cherbourg. Poursuite du nombre de blessés graves ou accidents mortels dans l'agglomération de Cherbourg touchant notamment les cyclistes et piétons Poursuite des accidents mortels du fait d'une gestion des transports peu adaptée dans les zones industrielles et de comportements ou aménagements inadaptés sur les voies de grande circulation Des eaux de baignade dont la qualité est maintenue malgré les aménagements attendus (voiries, réseaux piétons et cyclables, stationnement, ...) pour répondre au développement touristique Fragilisation des infrastructures et de la santé des passagers et salariés des entreprises de travaux du fait des mouvements de terrain et de découverte d'engins de guerre Des risques liés aux inondations limitées mais une possibilité aggravation de ceux-ci du fait des aménagements routiers notamment dans les zones littorales Des réseaux routiers et ferrés inadaptés à l'évolution du réchauffement climatique tant en termes de matériaux que de localisation Un développement du trafic routier dans l'agglomération de Cherbourg induisant une augmentation du bruit. 	<ul style="list-style-type: none"> L'effet de chaleur urbain impactera la santé des populations et leur cadre de vie : une inadaptation des modes de vie, des habitations et du tissu urbain aux périodes caniculaires entraînant des problèmes de santé pour les habitants La voiture individuelle va être de plus en plus utilisée du fait de l'insécurité face à l'usage des modes doux Une qualité des eaux de baignade relativement bonne, mais des littoraux de plus en plus aménagés et urbanisés pour répondre à la pression touristique Des zones d'habitats, des équipements et des bâtiments écologiques fissurés et irrémédiablement dégradés du fait d'un changement climatique insuffisamment anticipé Des nuisances sonores en ville plus importantes du fait d'une utilisation forte de la voiture particulière
		<p>INCIDENCES POSITIVES ATTENDUES</p> <ul style="list-style-type: none"> Une économie liée au tourisme qui va se développer

70

THEMES	SCENARIO AU FIL DE L'EAU	INCIDENCES NEGATIVES ATTENDUES
SOBRIETE TERRITORIALE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuite de la conformité des équipements de gestion des eaux d'assainissement ▪ Une eau potable dont la quantité est maintenue mais de plus en plus polluée ▪ Une augmentation constante de l'artificialisation des sols liée pour partie aux infrastructures routières renforçant la pollution des eaux de pluie et la diminution des milieux naturels filtrants ces eaux. ▪ Des choix de constructions de voiries (taille, matériaux choisis, ...) induisant une augmentation de la production de gravats 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une artificialisation des sols forte, réduisant les espaces naturels, la capacité de stockage en carbone du territoire et la séquestration carbone annuelle ▪ Une artificialisation des sols entraînant l'augmentation des ruissellements en milieux urbains ▪ Des déchets (gravats) à traiter et à stocker de plus en plus importants ▪ Des masses d'eau de plus en plus polluées, du fait notamment de ruissellements urbains
		<p style="text-align: center;">INCIDENCES POSITIVES ATTENDUES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Des équipements de gestion des eaux d'assainissement conformes ▪ Une qualité de l'eau distribuée maintenue

71

THEMES	SCENARIO AU FIL DE L'EAU	INCIDENCES NEGATIVES ATTENDUES
BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une aggravation de la rupture écologique Est-Ouest de la presqu'île. ▪ Un renforcement du réseau routier au Nord de la presqu'île et à l'Ouest en lien avec le développement urbain et économique fragilisant les fonctionnalités écologiques ▪ Un développement du trafic routier touristique dans sur la côte littoral (notamment Ouest) fragilisant les milieux littoraux et les marais. ▪ Un renforcement des infrastructures routières autour de l'agglomération cherbourgeoise réduisant les continuités écologiques entre ville et campagne. ▪ Une augmentation des risques de pollution ponctuelle des cours d'eau et de site majeur de biodiversité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une dégradation de la biodiversité et des impacts sur la faune et la flore (perturbation de migration, heurt avec des véhicules, ...) ▪ Des fonctionnalités écologiques détériorées par le renforcement du trafic routier et des réseaux routiers ▪ Une Trame Verte et Bleue fortement fragilisée et fragmentée, et ce façon permanente avec des points de rupture écologique forts ▪ Dégradation irrémédiable des milieux littoraux et marécageux par le développement du tourisme, induisant une perte de biodiversité et une perte de diversité des milieux naturels ▪ Des espèces animales et végétales qui présentent des difficultés pour se déplacer et pour migrer, du fait de la diminution et de la dégradation des corridors écologiques
		<p style="text-align: center;">INCIDENCES POSITIVES ATTENDUES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aucune mesure identifiée

72

THEMES	SCENARIO AU FIL DE L'EAU	INCIDENCES NEGATIVES ATTENDUES
PAYSAGE ET CADRE DE VIE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poursuite du développement routier en périphérie de l'agglomération cherbourgeoise renforçant la dégradation des entrées de ville et des lisières urbaines. ▪ Poursuite de la pression industrielle et du développement routier liés au transport des marchandises sur les paysages de la Hague ▪ Poursuite du développement touristique induisant une pression sur les paysages littoraux et marécageux ▪ Poursuite de la valorisation des paysages par le développement des modes doux et des aménagements routiers sur les paysages. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le développement routier en périphérie de l'agglomération va dégrader le paysage urbain et le paysage de lisière urbaine ▪ Ce développement routier va également engendrer des nuisances sonores pour les habitants à proximité et des émissions de polluants (gaz à effet de serre et polluants à effet sanitaire) fragilisant la santé publique ▪ Le développement d'infrastructures routières va favoriser l'utilisation de la voiture particulière émettant du gaz à effet de serre, renforçant le phénomène de changement climatique ▪ Le développement des modes doux, notamment le vélo, pourront mener à l'artificialisation de certains chemins de terre et donc à l'augmentation des ruissellements sur le territoire ▪ Dégradation irrémédiable des paysages littoraux et marécageux par le développement du tourisme, induisant une perte de diversité des paysages et une diminution de la qualité de la cadre de vie des habitants
		<p style="text-align: center;">INCIDENCES POSITIVES ATTENDUES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le développement des modes doux aura un impact positif et qualitatif sur les paysages du territoire

73

4. Analyse des incidences attendues du scénario retenu

THEMES	SCENARIO RETENU	INCIDENCES NEGATIVES ATTENDUES
RISQUES, NUISANCES, POLLUTION ET SANTE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution de la part automobile au profit des modes alternatifs ▪ Des projets structurants en matière d'offre de transport en commun, notamment une offre de solutions de transports en commun aux communes plus rurales en rabattement vers les pôles de proximité ▪ Mise en place de liaisons cyclables dans le cas d'une double stratégie de rabattement vers les transports en commun et de desserte des zones d'emplois et d'établissements scolaires ▪ Une place de plus en plus prépondérante des modes actifs ▪ Développement des aires de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation du nombre d'accidents en lien avec les modes doux (vélo et piéton) ▪ Développement de chemins piétons et cyclables et des aires de covoiturage artificialisant les sols et augmentant les ruissellements
		<p style="text-align: center;">INCIDENCES POSITIVES ATTENDUES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution du nombre d'accidents de la route impliquant des véhicules motorisés ▪ Réduction des nuisances sonores en lien avec le trafic routier ▪ Amélioration de la qualité de l'air du fait de la réduction du trafic routier

74

THEMES	SCENARIO RETENU	INCIDENCES NEGATIVES ATTENDUES
SOBRIETE TERRITORIALE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution de la part automobile au profit des modes alternatifs ▪ Des projets structurants en matière d'offre de transport en commun, notamment une offre de solutions de transports en commun aux communes plus rurales en rabattement vers les pôles de proximité ▪ Mise en place de liaisons cyclables dans le cas d'une double stratégie de rabattement vers les transports en commun et de desserte des zones d'emplois et d'établissements scolaires ▪ Une place de plus en plus prépondérante des modes actifs ▪ Développement des aires de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une éventuelle consommation de l'espace est à prévoir en lien avec les projets structurants de transport en commun et avec le développement des aires de covoiturage ▪ Une augmentation des déchets en lien avec les nouvelles infrastructures de transport en commun à construire
		<p style="text-align: center;">INCIDENCES POSITIVES ATTENDUES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des consommations énergétiques en lien avec les véhicules motorisés du fait du développement du covoiturage et des modes actifs ▪ Une réduction du trafic automobile entraînant une diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, engendrant une atténuation du changement climatique

75

THEMES	SCENARIO RETENU	INCIDENCES NEGATIVES ATTENDUES
PAYSAGE ET CADRE DE VIE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution de la part automobile au profit des modes alternatifs ▪ Des projets structurants en matière d'offre de transport en commun, notamment une offre de solutions de transports en commun aux communes plus rurales en rabattement vers les pôles de proximité ▪ Mise en place de liaisons cyclables dans le cas d'une double stratégie de rabattement vers les transports en commun et de desserte des zones d'emplois et d'établissements scolaires ▪ Une place de plus en plus prépondérante des modes actifs ▪ Développement des aires de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement de projets structurant de transport en commun, de chemins piétons et cyclables et d'aires de covoiturage artificialisant les sols et impactant les paysages et le cadre de vie
		<p style="text-align: center;">INCIDENCES POSITIVES ATTENDUES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La réduction du trafic routier, limitant les nuisances sonores, permettra d'améliorer le cadre de vie des habitants ▪ La végétalisation des cheminements doux pourra engendrer une amélioration du paysage et du cadre de vie des habitants ▪ Le développement des cheminements permettra également de mettre en valeur les paysages en permettant leur découverte ▪ La diminution de la part automobile pourra permettre de réduire la place de la voiture en ville, ces espaces gagnés pourraient être requalifiés en espace végétalisé améliorant le cadre de vie des habitants ▪ La prépondérance des modes actifs réduira les nuisances sonores en particulier en ville et apaisera les centre-villes et centre-bourgs pour un meilleur cadre de vie

76

THEMES	SCENARIO AU FIL DE L'EAU	INCIDENCES NEGATIVES ATTENDUES
BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diminution de la part automobile au profit des modes alternatifs ▪ Des projets structurants en matière d'offre de transport en commun, notamment une offre de solutions de transports en commun aux communes plus rurales en rabattement vers les pôles de proximité ▪ Mise en place de liaisons cyclables dans le cas d'une double stratégie de rabattement vers les transports en commun et de desserte des zones d'emplois et d'établissements scolaires ▪ Une place de plus en plus prépondérante des modes actifs ▪ Développement des aires de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement de chemins piétons et cyclables artificialisant les sols et pouvant créer une rupture écologique au sein du réseau ▪ Développement éventuel des aires de covoiturage sur des milieux naturels, provoquant des nuisances et une rupture écologique
		<p>INCIDENCES POSITIVES ATTENDUES</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une végétalisation éventuelle en lien avec les aménagements pour les modes doux ▪ Une réduction des pollutions diffuses dans les milieux naturels ▪ Une réduction du trafic routier limitant les ruptures constituées par les axes routiers et impliquant une réduction des nuisances pour les espèces

77

5. Conclusion

Le scénario Fil de l'eau présente globalement des impacts négatifs sur l'environnement, en particulier sur les milieux naturels et la biodiversité. Ce scénario ne permettant pas de réduire l'utilisation de la voiture, le territoire serait, selon ce scénario, particulièrement vulnérable au changement climatique tant pour les ressources que pour la santé publique. Il sera également fortement fragilisé d'un point de vue écologique et paysager par le développement du territoire tel que les infrastructures routières.

Le scénario retenu, quant à lui, devrait par la réduction de la part modale de la voiture, permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, atténuant le phénomène de changement climatique. Par ailleurs, la réduction du développement de la voiture limitera l'aménagement de nouveaux axes routiers artificialisant les sols et dégradant les paysages et les milieux naturels. Aussi, le développement des modes doux permettra d'améliorer le cadre de vie des habitants en réduisant la place de la voiture et les nuisances sonores associées. Toutefois, une attention particulière devra être portée sur les milieux naturels, la biodiversité et les paysages lors de l'aménagement des aires de covoiturage ou bien d'infrastructures de transport en commun.

78

EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE PDU A ETE RETENU AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R122-20-4 du Code de l'Environnement qui précise la nécessité d'une présentation des motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.

1. Les objectifs de la stratégie du PDU

Les objectifs de la stratégie du PDU ont été déterminés grâce aux éléments qui ont été mis en lumière dans le diagnostic. Les objectifs suivants ont été fixés par thématique :

- Transports en commun :
 - o Promouvoir une alternative à la voiture ;
 - o Desservir les principaux pôles d'emplois et les pôles d'échanges ;
 - o Permettre une accessibilité pour tous aux transports en commun ;
 - o Diminuer les pollutions automobiles.
- Stationnement :
 - o Définir une politique et capacité d'offre en fonction des différents types d'usagers ;
 - o Accueillir et préserver l'attractivité commerciale ;
 - o Assurer en quantité et en qualité les places réservées ;
 - o Permettre une communication large sur les politiques menées en matière de stationnement afin de faciliter leur acceptation par la population ;
 - o Garantir un contrôle de qualité assurant le bon fonctionnement des réglementations adoptées ;
 - o Favoriser le rabattement vers les pôles d'échanges ;
 - o Limiter l'usage de l'automobile.
- Réseau viaire :
 - o Partager autrement la voirie en tenant compte des besoins des PMR ;
 - o Utiliser des mesures réglementaires et/ou d'infrastructures pour mieux orienter le trafic automobile vers les axes en capacité de l'absorber.
- Modes doux :
 - o Réduire les obstacles et faciliter l'accès des PMR aux services publics pour les cheminements piétons ;
 - o Développer un réseau cyclable cohérent qui permette une desserte des principales centralités ;
 - o Favoriser le stationnement des cycles ;
 - o Mettre en place des mesures d'accompagnement pour développer la pratique des modes doux.

Les différents objectifs de la stratégie définie au sein du PDU ont permis de réaliser un plan d'action adapté au territoire.

2. Présentation du plan d'actions

1. UN PLAN D' ACTIONS QUI TOUCHE TOUS LES VOILETS DE LA MOBILITE

L'ensemble des volets de la mobilité sont liés, ainsi, le plan d'action se doit d'adopter une approche systémique, globale et multimodale. C'est un ensemble organisé d'éléments en interaction. Une action sur un mode de transport en particulier impliquera des conséquences plus ou moins positives sur les autres modes. A titre d'exemple, la volonté de favoriser les déplacements doux ne peut être envisagée sans une réflexion concomitante sur l'automobile et la place qu'elle occupe sur la voirie.

Le développement des transports en commun et des modes actifs

Au regard du contexte territorial, le scénario retenu est ambitieux concernant le développement des modes actifs et des transports en commun. Le scénario prévoit en effet par rapport à 2019 :

- Une augmentation de la part de déplacement à pied de +1,4% en 2029 ;
- Une augmentation importante des déplacements en transport en commun de +2,1% en 2029 ;
- Une augmentation de la part de déplacements à vélo de +0,8% en 2029.

Ceci implique notamment le développement de projets structurant en termes de transport en commun. Aussi, ces différents objectifs pour les modes doux et pour les transports en commun supposent une baisse de la part de l'automobile avec report modal vers les modes doux.

Les autres usages de l'automobile

En 2019, l'usage de l'automobile et des deux-roues motorisés représentait 66,7% des déplacements des habitants du territoire. Si les objectifs du PDU concernant les transports collectifs et les modes doux sont atteints, l'automobile et les deux-roues motorisés ne devraient plus représenter que 62,5% des déplacements des habitants du territoire en 2029.

Le PDU a également pour ambition de ne pas opposer l'automobile aux autres modes mais plutôt de développer les complémentarités modales, les nouveaux usages de l'automobile (covoiturage, autopartage, parking relais, ...) et de soutenir l'intermodalité.

2. UN PLAN D' ACTIONS POUR REpondre A PLUSIEURS ECHELLES TERRITORIALES

La principale échelle territoriale est celle de l'agglomération prise dans son ensemble, avec des actions générales qui impacteront sur les pratiques de déplacements de l'ensemble des habitants ou des visiteurs du Cotentin. Il s'agit d'actions pour lesquelles les enjeux concernent la hiérarchisation du réseau principal de voirie, les déplacements vélos, l'organisation des différents réseaux de transports...

A une échelle plus restreinte, les actions peuvent cibler plus précisément certains secteurs du Cotentin comme Cherbourg en Cotentin, les pôles de proximité, les polarités touristiques... Le cœur de l'agglomération, occupe une place particulière et plus conséquente du fait du nombre de déplacements qui le concerne et de l'espace public plutôt concurrentiel nécessitant que des choix soient faits entre les différents modes, et ce, sans altérer les fonctions économiques essentielles de cet espace.

D'autres actions s'inscrivent dans un contexte territorial plus large que celui du Cotentin en lien avec les politiques d'aménagement extraterritoriales (régionales et nationales).

3. UN PLAN D' ACTIONS AVEC PLUSIEURS HORIZONS TEMPORELS

Outil de planification des déplacements pour les 10 prochaines années, le scénario du Plan de Déplacements du Cotentin se fonde sur 3 horizons temporels :

- De court terme, pour des réalisations aisées à mettre en œuvre ou déjà engagées ou à envisager très rapidement (ce qui correspond globalement aux cinq années à l'issue desquelles une nouvelle évaluation sera à envisager, et éventuellement une nouvelle révision) ;
- De moyen terme, concernant des réalisations majeures, plus difficiles à mettre en œuvre par exemple d'un point de vue technique ou financier ;
- De long terme, pour des réalisations définitives, avec des volontés de modifications notables des comportements et des modes de vie.

3. Prise en compte des objectifs de protection de l'environnement

1. OBJECTIFS EN MATIERE DE PROTECTION DE LA BIODIVERSITE

Cadre des objectifs nationaux	<ul style="list-style-type: none"> - La préservation de la biodiversité et la lutte contre son érosion, issues des Lois Grenelle de l'Environnement, - La loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages
Cadre des objectifs européens	<ul style="list-style-type: none"> - Les directives européennes dites « Habitats » et « Oiseaux », respectivement Directive n°92/43/CE du 21 mai 1992 et Directive n°79/409/CE du 2 avril 1979
Cadre des objectifs internationaux	<ul style="list-style-type: none"> - Convention de la diversité biologique (sommet de Rio, 1992) - Objectif biodiversité et initiative Countdown 2010 (sommet de Johannesburg, 2010)

Le projet de territoire vise à préserver l'environnement en adoptant une politique globale de maîtrise du trafic routier et des nuisances associées. Il prévoit de garantir un équilibre durable entre besoins en matière de mobilité et facilité d'accès d'une part et la protection de l'environnement d'autre part.

81

2. OBJECTIFS EN MATIERE DE TRANSITION ENERGETIQUE

Cadre des objectifs internationaux	<ul style="list-style-type: none"> - Le Protocole de Kyoto traduit dans les lois Grenelles de l'environnement en faveur d'une réduction des besoins énergétiques d'ici 2020 : <ul style="list-style-type: none"> o Réduire de 20% les émissions de gaz à effet-de-serre à l'horizon 2020 ; o Améliorer de 20% l'efficacité énergétique d'ici 2020, en généralisant les bâtiments à énergie positive et en réduisant la consommation énergétique des bâtiments existants ; o Porter la part d'énergie renouvelable à 23% de la consommation d'énergie finale en 2020 ; o Atteindre le Facteur 4 à l'horizon 2050, soit une réduction par 4 des émissions de gaz à effet-de-serre d'ici 2050, ce qui correspond à la traduction française du protocole de Kyoto. - Les Accords de Paris sur le Climat signés le 12 décembre 2015 et entrés en vigueur le 4 novembre 2016 visent à : <ul style="list-style-type: none"> o Contenir le réchauffement climatique bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et si possible de viser à poursuivre les efforts pour limiter la hausse des températures à 1,5 °C ; o Désinvestir des énergies fossiles ; o Atteindre la neutralité carbone : diminuer les émissions de GES pour que, dans la deuxième partie du siècle, elles soient compensées par les puits de carbone.
Cadre des objectifs européens	<ul style="list-style-type: none"> - Le Paquet Énergie Climat, adopté le 24 octobre 2014 fixe différents objectifs : <ul style="list-style-type: none"> o Réduire les émissions de gaz à effet-de-serre de 40 % en 2030, par rapport à 1990, en posant un cadre contraignant au niveau européen et une répartition de l'effort entre États membres ; o Augmenter à 27 % la part des énergies renouvelables consommée dans l'UE en contraignant au niveau européen, et laissant la répartition entre États membres ; o Viser un objectif indicatif de nouvelles économies d'énergie de +27 % au plan européen.
Cadre des objectifs nationaux	<ul style="list-style-type: none"> - La loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTEPCV), adoptée le 17 août 2015, porte de nouveaux objectifs communs plus ambitieux à long termes : <ul style="list-style-type: none"> o Réduire de 40 % les émissions de gaz à effet-de-serre en 2030 par rapport à 1990 ; o Baisser de 30 % la consommation d'énergies fossiles en 2030 par rapport à 2012 ; o Diminuer la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à 2012 ; o Diviser par deux les déchets mis en décharge à l'horizon 2025 ; o Porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation finale d'énergie en 2030 et à 40 % de la production d'électricité ; o Diversifier la production d'électricité et baisser à 50 % la part du nucléaire à l'horizon 2025.

82

Le Plan de Déplacements Urbains vise à répondre plus spécifiquement à ces objectifs en termes de déplacements comme levier d'action pour la transition énergétique, en réduisant les consommations énergétiques en lien avec les transports, et l'adaptation au changement climatique vers un territoire à mobilité durable. Le PDU prévoit notamment de proposer des alternatives à la voiture individuelle (transport en commun, covoiturage, vélo, marche à pied) en développant les infrastructures : parkings relais, aires de covoiturage, stations intermodales.

3. OBJECTIFS EN MATIERE DE GESTION ECOLOGIQUE DE LA RESSOURCE EN EAU

Cadre des objectifs internationaux	Objectif 6 : Garantir l'accès de tous à l'eau, l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau parmi les 17 Objectifs de Développement Durable d'ici 2030 : Eau propre et assainissement de l'OMS
Cadre des objectifs européens	La Directive Cadre sur l'Eau d'octobre 2000 a établi un cadre pour une politique communautaire de l'eau et renforce les principes de gestion de l'eau par bassin versant hydrographique déjà adoptés par la législation française avec les SDAGE et les SAGE. Elle affirme l'objectif ambitieux d'atteindre un bon état des masses d'eau superficielle et souterraine à l'horizon 2015. Transposée en droit français en 2004, elle s'est traduite par la révision du SDAGE
Cadre des objectifs nationaux	La loi sur l'eau de janvier 1992 a instauré une gestion globale à l'échelle des bassins versants et ses principaux outils de planification et de gestion (les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux – SDAGE, et les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux - SAGE) en associant préservation des milieux aquatiques et satisfaction des usages. La loi sur l'eau et les milieux aquatiques de décembre 2006

Le projet de Plan de Déplacements Urbains permet de réduire l'artificialisation des sols et donc les ruissellements via la réutilisation dans une partie de ses projets d'aménagements déjà existants, notamment les parkings.

4. OBJECTIFS EN MATIERE DE SANTE PUBLIQUE

Cadre des objectifs internationaux	<p>Charte d'Ottawa pour la Santé en 1986 / Programme et Réseau « Ville Santé » de l'OMS dès 1987. Programme complété par l'Ecole des Hautes Etudes en Santé Publique (EHESP) qui définit un cadre de références composé de 7 axes d'action :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réduire les polluants, les nuisances et autres agents délétères Promouvoir les comportements de vie sains des individus Contribuer à changer le cadre de vie Identifier et réduire les inégalités de santé Soulever et gérer, autant que possible, les antagonismes et les possibles synergies entre les différentes politiques publiques (environnementales, d'aménagement, de santé...) Mettre en place des stratégies favorisant l'intersectorialité et l'implication de l'ensemble des acteurs, y compris les citoyens Penser un projet adaptable, prendre en compte l'évolution des comportements et modes de vie (12 m²/hab d'espaces verts selon OMS)
------------------------------------	---

83

Cadre des objectifs européens	<p>Consensus de Göteborg en 1999 (WHO Regional Office for Europe, 1999) qui intègre les principes et les valeurs portés à la fois par la santé environnementale, la promotion de la santé et la lutte contre les inégalités sociales de santé</p> <p>Directive n°2008/50/CE du 21/05/08 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe + Directive n°2004/107/CE du 15/12/04 : Ces directives fixent différents types de valeurs, notamment des valeurs limites correspondant à des valeurs de concentration qui ne peuvent être dépassées que pendant une durée limitée des valeurs cibles qui correspondent aux concentrations pour lesquelles les effets sur la santé sont négligeables et vers lesquelles il faudrait tendre en tout point du territoire urbanisé</p>
Cadre des objectifs nationaux	<p>Les objectifs de la Loi TEPCV visent notamment à réduire de 10% par habitant la production de déchets ménagers et assimilés aux horizons 2020 et 2025, orienter vers la valorisation matière (notamment organique) 55% des déchets non dangereux non inertes à l'horizon 2020 et 65 % en 2025, orienter vers la valorisation à 70 % des déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics, réduire de 30% les quantités de déchets non dangereux admis en installation de stockage en 2020 et de 50 % en 2025.</p>

Le territoire s'engage dans son projet de PDU en faveur d'une mobilité plus durable tourné vers le développement des modes actifs (vélo et marche à pied) et des alternatives à la voiture particulière (transport en commun, covoiturage). Cet engagement permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sur le territoire et d'améliorer la qualité de l'air et la santé publique. Aussi, la réduction du trafic routier induira une diminution des accidents, impliquant les voitures comme les cyclistes.

84

EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION DES INCIDENCES NÉGATIVES

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R122-20-6 du Code de l'Environnement qui précise la nécessité d'une présentation des effets de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences négatives.

1. Rappel des enjeux environnementaux majeurs

1. PAYSAGE ET CADRE DE VIE

- Prise en compte des spécificités de chaque unité paysagère dans les aménagements des réseaux ferrés et routiers du territoire
- Prise en compte des spécificités architecturales locales dans les aménagements des réseaux de transports et la construction de bâtiments annexes
- Prise en compte des ensembles patrimoniaux et urbains dans l'aménagement des réseaux de transports en vue de préserver la qualité des visibilités et d'assurer leur mise en valeur
- Valorisation du tissu bâti s'inscrivant réellement dans la tradition du Cotentin, notamment dans les communes de Cherbourg-Octeville, de la Hague et de Valognes
- Assurance d'une gestion des flux de mobilité en adéquation avec les sites touristiques remarquables paritairement les sites UNESCO.
- Valorisation des paysages depuis les axes routiers fréquentés et les entrées de ville

2. BIODIVERSITÉ ET MILIEUX NATURELS

- Protection des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques au regard du risque de fragmentation attendu par le développement du réseau routier et ferroviaire existant et projeté, particulièrement au Nord de la presqu'île entre les agglomérations de Cherbourg et la Hague.
- Amélioration des continuités écologiques dans les zones de ruptures écologiques existantes notamment en lien avec les voies N13, D318, D 650, D900, D901, D902 et la voie ferroviaire en vue de réduire les risques de fractures entre Est et Ouest du territoire notamment.
- Prise en compte des espaces naturels littoraux dans l'aménagement du réseau routier et du développement de la mobilité douce, favorisé par le développement touristique
- Réduction de l'artificialisation des sols liée au développement du réseau routier et ferroviaire dans les espaces naturels et agricoles et également dans le tissu urbain, particulièrement à Cherbourg-Octeville.

3. SOBRIÉTÉ TERRITORIALE

- Réduction de l'artificialisation des sols induit indirectement par des choix de déplacement facilitant ou encourageant l'éloignement des lieux de vie aux secteurs d'emploi notamment au Nord et l'Ouest de la presqu'île et le long de la N13 entre Cherbourg et la Valognes.

- Veille aux aménagements qualitatifs des voies routières (et ferroviaires) en vue de réduire les risques de pollutions liés aux transports de marchandises sur le réseau hydrographique et les zones humides, notamment le long de la RN13 et du site RAMSAR.
- Prise en compte des risques de pollution liés à l'écoulement des eaux de pluie et pollutions sur les voies routières et aires de stationnement notamment dans les secteurs Sud-Est (secteur Carteret-Saint Sauveur le Vicomte), Nord-Ouest (secteur de Barfleury) et l'aire urbaine de Cherbourg qui présentent chacun des fragilités distinctes en matière de pollution des eaux
- Réduction des écoulements des eaux pluviales sur les surfaces artificialisées liés aux déplacements (routes, aires de stationnement, ...) notamment dans l'aire urbaine de Cherbourg et la pointe de la Hague pour ne pas fragilisée la capacité de traitement des stations d'épuration.
- Optimisation des réseaux routiers, cyclables et piétons en vue de réduire la production de déchet induit à moyen et long terme et assurer à défaut leur valorisation.

4. RISQUES, NUISANCES, POLLUTION E SANTE PUBLIQUE

- Réduction des nuisances sonores dans les zones urbaines déjà soumises à ce risque
- Limitation de l'urbanisation le long des axes routiers sources de nuisances sonores notamment dans les communes au Nord de la presqu'île dont l'urbanisation est principalement linéaire.
- Encouragement aux aménagements de stationnement et de voirie favorable à la réduction des risques d'inondation et de submersion
- Prise en compte des risques de mouvements de terrain dans la construction et l'aménagement des réseaux routiers existants
- Prise en compte des transports de manière dangereuse dans la gestion des flux sur l'agglomération du Cotentin en vue de réduire les risques pour l'environnement et la population, notamment au sein de l'unité urbaine de Cherbourg et depuis les sites nucléaires
- Anticipation du changement climatique dans les aménagements et flux à venir au regard du renforcement des risques naturels attendus et au vu d'un risque de fragilisation de la santé humaine
- Réduction des accidents routiers au niveau des principaux échangeurs des axes structurants, des entrées de ville et de certaines zones industrielles
- Anticipation du développement des modes doux au sein de Cherbourg-Octeville en vue d'y réduire les risques d'accidents

2. Exposé des effets notables de la mise en œuvre des actions du plan de déplacements urbains et mesures prises

□ ACTION 1 : CREER UN RESEAU UNIFIE A L'ECHELLE DU COTENTIN

- 1.1 Mettre en place une marque mobilité commune centrée sur le service à l'utilisateur
- 1.2 Instaurer une politique tarifaire lisible, attractive et solidaire
- 1.3 Déployer un système billettique et d'information multimodale unique pour l'ensemble des modes de transports

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
					Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
+	/	/	+	La mise en place d'une politique tarifaire lisible pourra inciter les habitants à utiliser les transports en commun ce qui réduira les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques permettant d'atténuer le changement climatique. Cette action sera donc bénéfique en termes de santé publique.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				La réduction de l'utilisation de la voiture individuelle permettra de réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures routières, améliorant ainsi le cadre de vie des habitants.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes

87

□ ACTION 2 : DEVELOPPER DES SOLUTIONS DE TRANSPORTS EN COMMUN PERFORMANTES ET ADAPTEES A LA DIVERSITE DES USAGES ET DES TERRITOIRES

- 2.1 Restructurer le réseau urbain pour le rendre plus attractif
- 2.2 Améliorer la desserte des communes périphériques de Cherbourg-en-Cotentin
- 2.3 Renforcer l'offre interurbaine vers les pôles de proximité, les grands pôles d'emploi et les destinations touristiques
- 2.4 Apporter des solutions de mobilité dans les territoires ruraux selon une logique de bassins de proximité

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
					Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
+	-	/	+	Un réseau plus attractif réduira la part d'utilisation de la voiture individuelle et donc les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				La réduction de l'utilisation de la voiture individuelle permettra de réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures routières, améliorant ainsi le cadre de vie des habitants.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				L'amélioration de la desserte des communes périphériques pourrait induire le développement du tissu urbain de ces communes et donc entraîner une artificialisation des sols par l'étalement urbain. Cette artificialisation induira d'une part des ruissellements plus importants et d'autre part une diminution de la séquestration carbone annuelle.	Négative	Indirecte	Permanente	Long terme

88

▫ **ACTION 3 : FAVORISER L'INTERMODALITE PAR DES AMENAGEMENTS MULTIMODAUX HIERARCHISES A L'ECHELLE DU COTENTIN**

- 3.1 Organiser de manière hiérarchisée l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle
- 3.2 Aménager les Pôles d'Echanges Multimodaux de Cherbourg et de Valognes en tant que points d'entrée du territoire et plateformes de correspondance du réseau Cotentin
- 3.3 Créer des stations intermodales afin d'organiser la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération
- 3.4 Favoriser une intensité de services et de logements à proximité des stations intermodales

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence				Caractéristiques de l'incidence			
+	+/-	+/-	+	La mise en place de stations intermodales pourra permettre de réduire le nombre de voitures dans l'agglomération et donc les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Cela a donc un impact positif sur la santé publique.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes			
				La réduction du nombre de voitures dans l'agglomération induira également une réduction des nuisances sonores dans le tissu urbain. Les habitants profiteront ainsi d'un cadre de vie plus apaisé.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes			
				En fonction de l'implantation des stations intermodales, de nouveaux espaces seront artificialisés, augmentant la consommation d'espace du territoire. Cette consommation d'espace pourra être à l'origine de la dégradation / destruction de milieux naturels. Aussi, l'artificialisation de ces espaces réduira la séquestration carbone annuelle du territoire.	Négative	Directe	Permanente	Court / moyen et long termes			
				La réduction du nombre de voitures dans l'agglomération permettra de laisser plus de place aux autres modes de déplacements et notamment les modes de déplacements doux. Ainsi, les places de stationnement et parkings en ville pourront être transformés en infrastructures pour les autres modes ou bien en places végétalisées par exemple.	Positive	Indirecte	Permanente	Long terme			

89

				Cette place laissée par les voitures pourra également constituer un socle pour le développement de la nature en ville et ainsi améliorer le cadre de vie des habitants.	Positive	Indirecte	Permanente	Long terme
				La réduction du trafic routier au profit du train ou des transports en commun, via l'intermodalité, devrait permettre à long terme de réduire la charge en hydrocarbures et polluants divers sur les voiries, et donc leur transfert vers les cours d'eau par ruissellement. Cela devrait assurer une limitation des pollutions des nappes d'eau superficielles et souterraines.	Positive	Indirecte	Permanente	Long terme
				Toutefois, les aménagements prévus pour des parkings de rabattement et certains projets de transports collectifs pourront impliquer de nouvelles surfaces imperméabilisées. De nouveaux flux de ruissellement potentiellement pollués seront donc à gérer.	Négative	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes

90

▫ **ACTION 4 : METTRE EN PLACE UNE HIERARCHISATION FONCTIONNELLE DU RESEAU ROUTIER DU COTENTIN**

- 4.1 Mieux organiser les contournements pour limiter les flux de transit en cœur de ville
- 4.2 Requalifier les principaux axes routiers traversant Cherbourg-en-Cotentin au fur et à mesure des projets structurants
- 4.3 S'appuyer sur les projets en cours visant la mise aux normes autoroutières de la RN 13

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
					Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes
+	/	/	+	Une meilleure organisation des contournements des villes permettra de réduire les flux de transit en cœur de ville et donc les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Les centres villes seront plus apaisés pour un cadre de vie plus agréable.	Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes
				Une meilleure organisation des contournements pour limiter les flux de transit en cœur de ville pourrait permettre de réduire le nombre d'accident sur le territoire : en effet, ils se situent en majorité sur la ville de Cherbourg-en-Cotentin (70%).	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				Aussi, les contournements pour limiter les flux de transit en cœur de ville permettront de réduire le risque lié au transport de matière dangereuse pour la population.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes

91

▫ **ACTION 5 : AMELIORER LES CONDITIONS DE TRANSPORTS ET DE LIVRAISONS**

- 5.1 Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds
- 5.2 Adopter une politique ambitieuse en matière de transports et livraisons de marchandises

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
					Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes
+	/	/	+	La mise en place de cette action permettra de réduire le trafic de poids lourds en centre-ville et donc réduire les nuisances sonores et émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.	Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes

92

▫ **ACTION 6 : UTILISER L'OUTIL STATIONNEMENT COMME LEVIER DE REPORT MODAL ET D'ATTRACTIVITE**

- 6.1 Utiliser l'outil de stationnement en faveur du report modal en lien avec les évolutions du Plan de Déplacement du Cotentin en matière de mobilité alternative à l'automobile
- 6.2 Développer des politiques de stationnement au sein des pôles de proximité

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
					Positive	Directe	Permanente	Court / moyen et long termes
+	+	/	+	Cette nouvelle gestion du stationnement permettra de réduire la place et l'utilisation de la voiture en ville, réduisant les nuisances sonores et émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.	Positive	Directe	Permanente	Court / moyen et long termes
				Indirectement cela induira une utilisation plus importante des modes doux, du fait de la complexité (nombre de places, durée limitée, payant) pour se garer. Or, ces modes de déplacement sont bénéfiques pour la qualité de l'air et la santé publique.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				A terme, avec une utilisation plus importante des modes doux, les espaces dédiés au stationnement pourront être requalifiés pour notamment l'introduction de nature en ville. Cette végétalisation des villes aura un impact positif en termes de biodiversité mais également de qualité de vie des habitants.	Positive	Indirecte	Permanente	Long terme
				L'optimisation des infrastructures et des capacités de stationnement existantes vont réduire les effets néfastes sur la consommation de l'espace, principalement sur des espaces naturels et les besoins de nouvelles infrastructures susceptibles de faire obstacle au déplacement des espèces. Cela permettra de ne pas générer de nouvelles fragmentations significatives du réseau écologique.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes

93

▫ **ACTION 7 : CONFORTER LES CENTRALITES DU TERRITOIRE PAR DES AMENAGEMENTS FAVORABLES A LA MARCHÉ ET AUX DEPLACEMENTS DE PROXIMITE**

- 7.1 Améliorer la qualité de l'espace public dans les zones urbaines
- 7.2 Inciter à la création des « Plans Modes Actifs » à l'échelle des communes
- 7.3 Garantir des conditions d'accessibilité multimodale pour tout nouveau projet d'urbanisation

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
					Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes
+	/	+	+	La réduction de l'utilisation de la voiture au profit des mobilités douces va favoriser une baisse des nuisances sonores ainsi que des rejets de polluants dus aux transports. La mise en place de cette action devrait donc améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des habitants.	Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes
				En assurant un report modal vers les modes actifs, le territoire favorise le changement de comportement de mobilité des individus et contribue à la baisse des consommations énergétiques pour les transports.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes

94

▫ **ACTION 8 : DEVELOPPER UN ECOSYSTEME EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO ET DES AUTRES MODES ASSIMILES**

- 8.1 Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire intégrant des Schémas vélos territorialisés (ex-EPCI)
- 8.2 Développement de « services » pour promouvoir l'usage du vélo
- 8.3 Poursuivre la diffusion des Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
+	+/-	/	+	La promotion de l'usage du vélo favorisant le report modal de la voiture vers le vélo permettra d'améliorer la qualité de l'air sur le territoire, notamment au niveau des axes structurants empruntés prioritairement par les véhicules de transport. Cela induira également une réduction des nuisances sonores à proximité des axes principaux.	Positive	Directe	Permanente	Court / moyen et long termes
				Le développement du vélo et des espaces de voies cyclables peut engendrer des perturbations de la biodiversité du fait de la mise en place de nouvelles infrastructures sur des espaces naturels en milieu urbain.	Négative	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				Toutefois, cet effet négatif pourra être mesuré puisque la mise en place de ces espaces cyclables pourra être le support de l'implantation de végétation en ville et ainsi d'assurer une forme de nature de proximité (corridors urbains comme support de modes doux et de biodiversité).	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				La création de nouveaux espaces de voies cyclables ainsi que la création d'itinéraires (M4, M5.1) vont permettre de mettre en valeur le paysage et de le faire découvrir aux utilisateurs et touristes.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes

95

▫ **ACTION 9 : PROMOUVOIR LES USAGES PARTAGES DE L'AUTOMOBILE**

- 9.1 Développer un service de covoiturage dynamique en complémentarité avec le réseau de transport en commun
- 9.2 Poursuivre le déploiement d'aménagements en faveur du covoiturage
- 9.3 Déployer une flotte d'auto partage à destination des employeurs et des particuliers
- 9.4 Promouvoir des solutions de transport solidaire à l'échelle locale

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
+/-	-	+/-	+	La baisse du trafic engendrée par le développement du covoiturage va permettre une baisse des nuisances sonores et une amélioration de la qualité de l'air.	Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes
				La réduction globale du trafic routier au profit du développement des systèmes de covoiturage devrait permettre à long terme de réduire la charge en hydrocarbures et polluants divers sur les voiries et donc leur transfert vers les cours d'eau par ruissellement.	Positive	Indirecte	Permanente	Long terme
				Toutefois, l'aménagement prévu pour des aires de covoiturage pourra impliquer de nouvelles surfaces imperméabilisées. De nouveaux flux de ruissellement potentiellement pollués seront donc à gérer.	Négative	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				Ces aménagements pourront être à l'origine de l'artificialisation et l'imperméabilisation de nouvelles surfaces, entraînant la dégradation et la fragilisation des milieux naturels environnants. Aussi, l'implantation de ces aires pourrait impacter la qualité paysagère de ces espaces, car elles s'intègrent difficilement dans le paysage si des traitements paysagers spécifiques ne sont pas mis en œuvre.	Négative	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes

96

				Les chantiers afin d'aménager ou créer les aires de covoiturage vont augmenter la production de déchets qui pourraient engendrer des pollutions du sol et des eaux de surface.	Négative	Directe	Temporaire	Court / moyen et long termes
--	--	--	--	--	----------	---------	------------	------------------------------

▫ **ACTION 10 : COMMUNIQUER / INFORMER SUR LA NOUVELLE MOBILITE SOUHAITEE ET MISE EN PLACE DANS LE COTENTIN**

- 10.1 Déployer une stratégie de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité durable en lien avec les associations du territoire
- 10.2 Renforcer la communication sur les services de mobilité et les projets structurants
- 10.3 Mettre en place une campagne de communication sur les incivilités et idées préconçues sur la mobilité

Paysage et Cadre de vie	Millieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
+	/	/	+	Le développement de la communication sur la thématique de la mobilité permettra d'accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution des pratiques et des modes de vie. Ainsi, la mise en place de ces pratiques permettra d'améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des habitants, via la réduction du trafic routier.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes

97

▫ **ACTION 11 : RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT AU DEVELOPPEMENT DES PLANS DE MOBILITE ENTREPRISES SUR LES PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITES DU TERRITOIRE**

- 11.1 Développer une politique d'accompagnement par zone d'emploi
- 11.2 Montrer l'exemple en mettant en place un plan de mobilité d'administration

Paysage et Cadre de vie	Millieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
+	/	/	+	Le développement de Plans de Mobilité Entreprises permettra d'accompagner les employés et les entreprises du territoire dans l'évolution de leurs pratiques et leurs modes de vie. Ainsi, la mise en place de ces pratiques permettra d'améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des habitants, via la réduction du trafic routier.	Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes

98

▫ **ACTION 12 : ŒUVRER EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE DE LA PRESQU'ILE**

- 12.1 Elaborer un schéma d'accessibilité multimodal à l'échelle de l'espace Transmanche
- 12.2 Collaborer avec la Région Normandie afin d'améliorer la desserte du territoire
- 12.3 Garantir les correspondances entre les services du réseau Cotentin et les lignes régionales
- 12.4 Faciliter les liaisons entre la Gare Maritime et la Gare SNCF de Cherbourg-en-Cotentin

Paysage et Cadre de vie	Milieux naturels biodiversité	Ressources locales	Risques et santé publique	Détails de l'incidence	Caractéristiques de l'incidence			
+	-	/	+/-	La réduction de l'utilisation de la voiture au profit du train et des transports en commun permettra de favoriser une baisse des nuisances sonores ainsi que des rejets de polluants dus aux transports.	Positive	Directe	Permanente	Moyen et long termes
				Toutefois, le développement ferroviaire et des transports en commun généreront un développement des nuisances aux abords des voies ferrées supportant ce report et donc l'augmentation du transit ferroviaire mais également au niveau des espaces en amont des secteurs de rassemblement des TC (trafic plus important qu'aujourd'hui) et donc être exposées à des nuisances (sonores et de qualité de l'air) plus importantes qu'aujourd'hui (augmentation des besoins en stationnement à proximité des gares).	Négative	Directe	Permanente	Moyen et long termes
				Le développement du mode ferroviaire permettra de limiter les risques liés aux transports de matières dangereuses en assurant une sécurisation de ces transports.	Positive	Indirecte	Permanente	Moyen et long termes
				L'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île pourrait entraîner une certaine attractivité touristique pour le territoire. Le développement du tourisme sur le territoire exercera une pression supplémentaire sur les milieux naturels et la biodiversité.	Négative	Indirecte	Permanente	Long terme

99

3. Bilan des incidences du plan d'action sur l'environnement

INCIDENCES POSITIVES

Population et mode de vie

Le plan d'actions vise à réduire l'utilisation de la voiture au profit des modes alternatifs permettant de diminuer les nuisances sonores. Cela améliorera nécessairement le cadre de vie des habitants, en particulier la population en ville qui profitera d'un cadre de vie plus apaisé. Aussi, le développement des transports en commun et des modes doux devrait avoir un impact fort sur l'amélioration des modes de vie des populations.

Le développement des villes en lien avec le développement de la mobilité avec la mise en place de stations intermodales sera également un facteur d'amélioration du cadre de vie de la population du fait d'une accessibilité facilitée.

Enfin, le développement des modes doux en particulier du vélo, via notamment un Schéma Directeur Cyclable, sera l'opportunité de favoriser la sécurité des utilisateurs. La communication et la sensibilisation auprès des habitants concernant ces mesures permettront d'assurer de meilleures conditions de vie aux habitants.

Qualité de l'air / Energie / Emissions de GES

Le plan d'actions vise à réduire l'utilisation de la voiture pour un report modal sur des mobilités plus durables. Le développement des transports en commun et en particulier celui du vélo au détriment de la voiture permettront une nette diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques mais également des consommations énergétiques. Ces réductions entraîneront une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire et surtout en ville.

La meilleure organisation des transports sur le territoire, prévue par le plan d'actions, aura les mêmes effets et pour conséquences une meilleure qualité de l'air.

Biodiversité

La réduction du trafic routier sur les différents axes du territoire sera bénéfique pour la biodiversité. En effet, les automobiles représentent un risque de mortalité pour les animaux.

Le développement des modes doux et l'aménagement de zones apaisées inciteront les pratiques décarbonées. Les aménagements de modes doux étant couramment support de la mise en place de végétation, à plus long terme, ces éléments assureront le renforcement du maillage vert du territoire.

Paysage et patrimoine

Les actions définies dans le Plan de Déplacement vont dans le sens de la valorisation des paysages et des patrimoines. En effet, en facilitant les déplacements alternatifs à la voiture, le territoire verra le trafic routier diminuer assurant une amélioration du paysage. De plus, la pratique des Transports en Commun et des modes actifs permettra aux utilisateurs d'observer le paysage et le patrimoine local, ce qu'ils n'auraient pas nécessairement pu faire s'ils avaient été en voiture.

Par ailleurs, la réduction de la place de la voiture en ville permettra la requalification des espaces publics qui pourront être plus qualitatifs, améliorant directement le cadre de vie et les paysages urbains du territoire.

100

Risques

Un usage réduit de la voiture et donc des axes routiers moins fréquentés permettront de réduire les accidents sur les routes, que ce soit avec les animaux, avec d'autres véhicules ou avec des cyclistes. Aussi, une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier du Cotentin limitera le trafic dans les zones résidentielles, réduisant les nuisances sonores et le risque lié au transport de matière dangereuse pour la population.

Consommation d'espaces

Le développement des transports en commun et des modes doux pourra inciter à la construction de la ville dans la ville et au renouvellement urbain, réduisant le phénomène d'étalement urbain.

Ressource en eau

La réduction du trafic routier au profit du train, des transports en commun ou des modes alternatifs (covoiturage notamment), via l'intermodalité, devrait permettre à long terme de réduire la charge en hydrocarbures et polluants divers sur les voiries, et donc leur transfert vers les cours d'eau par ruissellement. Cela devrait assurer une réduction des pollutions des nappes d'eau superficielles et souterraines.

INCIDENCES NEGATIVES

Biodiversité

Les divers projets liés au plan d'actions, infrastructures liées aux transports en commun, aires de covoiturage ou pistes cyclables, pourront engendrer, en fonction de leur implantation, une artificialisation des sols. Cette consommation d'espace aura plusieurs impacts négatifs sur le territoire.

Tout d'abord, ces aménagements entraîneront une diminution de la séquestration carbone annuelle, réalisée par les sols et la végétation présente. Par ailleurs, l'artificialisation de ces sols pourra être à l'origine de la dégradation / destruction ou de la fragilisation de milieux naturels. De plus, le développement du vélo et des espaces de voies cyclables pourrait engendrer des perturbations pour la biodiversité du fait de la mise en place de nouvelles infrastructures sur des espaces naturels en milieu urbain.

L'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île pourrait entraîner une certaine attractivité touristique pour le territoire. Le développement du tourisme sur le territoire exercerait une pression supplémentaire sur les milieux naturels et la biodiversité.

- *Toutefois, le Plan de Déplacement prévoit, pour une majorité des stations intermodales, d'utiliser les parkings déjà existants sur le site, limitant ainsi la dégradation d'espaces naturels et donc de la biodiversité.*

Paysage et patrimoine

Le développement des modes alternatifs pourra avoir un impact négatif sur les paysages et le patrimoine. En effet, l'implantation d'aires de covoiturage pourrait impacter la qualité paysagère des espaces environnants, car elles s'intègrent difficilement dans le paysage si des traitements paysagers spécifiques ne sont pas mis en œuvre.

- *Le développement des modes doux prévus par le PDU pourrait, au contraire, être un support de mise en valeur et de développement des paysages et du patrimoine sur le territoire. Notamment, les abords des pistes cyclables pourront être végétalisés, et permettre la découverte des paysages du territoire. Aussi, l'implantation des aires de covoiturage se fera principalement sur des parkings existants et cette requalification pourra être l'opportunité d'améliorer l'insertion paysagère du site.*

Santé humaine (risques, nuisances, qualité de l'air)

Le développement ferroviaire et des transports en commun aura un impact négatif sur la santé humaine. En effet, il génèrera un développement des nuisances aux abords des voies ferrées supportant ce report et donc l'augmentation du transit ferroviaire mais également au niveau des espaces en amont des secteurs de rassemblement des transports en commun (trafic plus important qu'aujourd'hui). Les habitants dans ces secteurs devraient donc être exposés à des nuisances (sonores et de qualité de l'air) plus importantes qu'aujourd'hui (augmentation des besoins en stationnement à proximité des gares).

- *Malgré ces nuisances potentielles, le Plan de Déplacements devrait engendrer, de par ses actions, une réduction importante des nuisances et pollutions de l'air liées aux véhicules particuliers. Ainsi, globalement le projet de PDU aura un impact positif en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air.*

Consommation d'espaces

Le projet développé par le plan d'action du Plan de Déplacements risque d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace du territoire, si aucune mesure de maîtrise n'est prise. En effet, l'amélioration de la desserte des communes périphériques par les transports en commun pourrait induire le développement du tissu urbain de ces communes et donc entraîner une artificialisation des sols par l'étalement urbain.

Par ailleurs, en fonction de l'implantation des stations intermodales et des aires de covoiturage, de nouveaux espaces seront artificialisés, augmentant la consommation d'espace du territoire. Les aménagements prévus pour des parkings de rabattement et certains projets de transports collectifs pourront aussi impliquer de nouvelles surfaces imperméabilisées.

- *Globalement, le projet de PDU s'appuie sur des infrastructures existantes, ce qui limite la consommation d'espace. En ce qui concerne les autres projets induisant une consommation, un travail pourra être réalisé sur les matériaux utilisés pour le revêtement. En effet, des revêtements plus perméables auront un impact moindre sur l'environnement.*

Ressource en eau

La ressource en eau sera également impactée par le projet du plan d'actions. L'amélioration de la desserte des communes périphériques, les aménagements de parkings de rabattement et d'aires de covoiturage ou encore certains projets de transports collectifs risquent d'entraîner une artificialisation des sols et une augmentation des ruissellements, potentiellement pollués, à gérer. Enfin, les chantiers afin d'aménager ou créer les différents projets vont augmenter la production de déchets qui pourraient engendrer des pollutions du sol et des eaux de surface.

- *Le projet de PDU s'appuie principalement sur des infrastructures existantes ce qui ne devrait donc pas augmenter les ruissellements. Toutefois, pour les projets impliquant une artificialisation des sols, un travail devra être fait sur les matériaux pour le revêtement. En effet, des revêtements plus perméables auront un impact moindre sur la gestion de la ressource en eau.*

ANALYSE DES INCIDENCES DES PROJETS POUVANT PRESENTER DES INCIDENCES MAJEURES SUR L'ENVIRONNEMENT

Ce chapitre est conforme au contenu de l'article R122-2 du Code de l'Environnement qui prévoit que l'évaluation environnementale du PDU analyse « les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan ».

Le PDU indique dans sa stratégie et son plan d'action deux types de sites de projets qui pourraient impacter l'environnement et la santé publique du fait de leur localisation et de leur nature. Il s'agit :

- De stations intermodales (aménagement de parking relais et/ou aire de covoiturage), au nombre de 15, situées :
 - o Sur la commune de Cherbourg-en-Cotentin : Centre aquatique Equeurdreville – Hainneville, Anjou Octeville, Centre Commercial La Glacerie et Norheim Tourlaville ;
 - o Sur l'ensemble de l'agglomération : Saint-Pierre-Eglise – Place centrale, Quettehou – Mairie, Montebourg – Place Albert Pelerin, Saint-Sauveur-le-Vicomte – Mairie, Barneville – Carteret – Echangeur, Bricquebec – Place Saint-Anne, Les Pieux – La Fosse, Flamanville – Centrale, Valogne – Place du Château, Beaumont – Hague – Mairie, Beaumont – Hague – Usine de La Hague ;
- De trois projets de contournement : contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin, contournement de Valognes (2 variantes), contournement de Montebourg, relevant du Conseil Départemental de la Manche.

Dans ces zones susceptibles d'être impactées par le PDU de manière notable, l'évaluation environnementale développe plus particulièrement :

- Les enjeux environnementaux spécifiques du site ;
- Les incidences du développement pressenti,
- Les mesures prises et complémentaires à mettre en œuvre.

1. Stations intermodales existantes à rendre lisibles

Sur les 15 stations intermodales présentées ci-dessus, 11 d'entre elles ne nécessitent pas d'augmentation de l'offre de stationnement pour les véhicules. Les aménagements sont donc minimes : rendre le parking lisible, aménager des stationnements vélo... et devraient donc avoir un impact négatif très limité sur l'environnement. En effet, les infrastructures étant d'ores et déjà existantes, ces aménagements permettent d'éviter le recours à de nouveaux matériaux, évitent des impacts en termes de paysages et de vue, d'altération de milieux naturels, d'augmentation de ruissellements, etc. Le développement de ces espaces en stations intermodales permet ainsi d'utiliser des aménagements existants et d'optimiser leur utilisation.

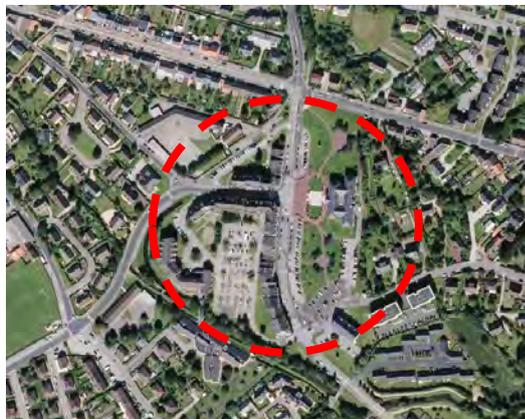
Il s'agit des sites de : Centre aquatique Equeurdreville – Hainneville, Anjou Octeville, Centre Commercial La Glacerie, Saint-Pierre-Eglise – Place centrale, Quettehou – Mairie, Montebourg – Place Albert Pelerin, Saint-Sauveur-le-Vicomte – Mairie, Bricquebec – Place Saint-Anne, Les Pieux – La Fosse, Valogne – Place du Château, et Beaumont – Hague – Mairie.

2. La station intermodale de Norheim Tourlaville

1. RAPPEL DU PROJET

Le PDU vise à développer un maillage de stations intermodales sur Cherbourg-en-Cotentin afin d'inciter au report modal en multipliant les connexions physiques multimodales et en facilitant les déplacements chaînés. Quatre stations ont été identifiées dans le cadre du schéma d'orientation du Réseau de « Bus Nouvelle Génération » de Cherbourg-en-Cotentin, dont la station de Norheim Tourlaville. L'offre de stationnement sur le site est toutefois insuffisante, il sera donc nécessaire de l'augmenter d'environ 50 places.

2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT



Localisation du site – Source : Géoportail

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> - Espace principalement urbanisé comprenant la mairie déléguée de Tourlaville et des parkings - Présence d'espace vert en lien avec la mairie
Urbanisme, modes de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Site accessible en voiture - Présence de bornes de recharge électrique
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'espaces verts en lien avec la mairie déléguée de Tourlaville
Paysage et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - Paysage urbain
Risques et nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Site soumis à un Plan de Prévention des Risques Multiples - Aléa faible retrait-gonflement des argiles - Présence de cavités non localisées sur l'ensemble de la commune - Potentiel radon de catégorie 3 - Sismicité faible

3. EVALUATION DES INCIDENCES DU PDU ET MESURES

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	INCIDENCES POTENTIELLES
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements éventuels sur des espaces verts entraînant une consommation d'espace
Urbanisme, modes de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Nouvelles habitudes de trafic en lien avec un changement de comportement et de pratique pour les habitants
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement impliquant éventuellement la réduction de la nature en ville - Aménagement artificialisant les sols et donc engendrant une augmentation des flux d'eaux pluviales
Paysage et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - En fonction de l'intégration de l'aménagement, une possible dégradation des paysages urbains
Risques et nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement de la zone devrait entraîner une augmentation des eaux de ruissellement et donc potentiellement une augmentation du risque d'inondation

4. CONCLUSION

Mesures complémentaires à mettre en place :

- Porter une attention à l'intégration paysagère ainsi qu'aux matériaux utilisés pour le revêtement afin de réduire les incidences négatives sur l'environnement ;
- Etudier la compensation de la perte d'espaces verts en enrichissant des espaces attenants par exemple.

3. La station intermodale de Barneville – Carteret – Echangeur

1. RAPPEL DU PROJET

Le PDU vise à développer un maillage de stations intermodales au sein des pôles de proximité et aux abords des pôles d'emplois afin d'inciter au report modal en multipliant les connexions physiques multimodales et en facilitant les déplacements chaînés. 11 sites ont été identifiés dans le cadre du Programme d'Actions Mobilités à Horizon 2026, dont le site à Barneville – Carteret au niveau d'un échangeur. Pour ce site, l'offre est à développer avec la création d'environ 30 places de stationnements pour les véhicules légers.

2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

D904e



Localisation du site – Source : Géoportail

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> - Une majorité de terres agricoles accompagnées de haies (système bocager) - Quelques espaces résidentiels et un camping au sud est
Urbanisme, modes de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Des axes routiers relativement fréquentés : échangeur entre deux départementales
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Haies et espaces agricoles pouvant être le support de biodiversité - Gestion naturelle des eaux
Paysage et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - Site marqué par un paysage de bocage
Risques et nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Aléa retrait-gonflement des argiles moyen à faible - Sismicité faible - Potentiel radon de catégorie 3

3. EVALUATION DES INCIDENCES DU PDU ET MESURES

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	INCIDENCES POTENTIELLES
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement d'un parking entraînera la consommation d'espaces agricoles
Urbanisme, modes de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Nouvelles habitudes de trafic en lien un changement de comportement et de pratique pour les habitants
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation voire destruction d'espaces agricoles et de haies, support de biodiversité - L'artificialisation des sols en lien avec l'aménagement engendra des ruissellements, qu'il sera nécessaire de gérer
Paysage et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - Eventuelle dégradation des paysages de bocage caractéristiques du territoire
Risques et nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Sans objet

4. CONCLUSION

Si le projet induira une consommation d'espace inévitable, certaines mesures pourront être mises en place afin de réduire les impacts environnementaux globaux :

- Porter une attention à son intégration paysagère ainsi qu'aux matériaux utilisés pour le revêtement ;
- Etudier la compensation des espaces de nature potentiellement détruits (notamment des éléments du système bocager le cas échéant) et travailler l'insertion paysagère de l'aménagement.

4. Les stations intermodales à définir en concertation

1. RAPPEL DU PROJET

Le PDU vise à développer un maillage de stations intermodales sur Cherbourg-en-Cotentin afin d'inciter au report modal en multipliant les connexions physiques multimodales et en facilitant les déplacements chaînés. Deux des sites identifiés sont à définir en concertation avec des organismes extérieurs. Ce sont les sites suivants : Flamanville – Centrale en concertation avec EDF et Beaumont – Hague – Usine de la Hague en concertation avec Orano.

2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT



Centrale Electrique de Flamanville à gauche et usine de la Hague à droite – Source : Géoportail

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> - Chaque usine est accompagnée d'un ou plusieurs parkings - Espaces agricoles et bocagers autour des usines
Urbanisme, modes de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Une fréquentation des axes routiers principalement due aux usines qui concentrent les emplois et génèrent donc de nombreux flux domicile-travail
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Proximité d'une ZNIEFF de type 1 et d'une ZNIEFF de type 2 - Proximité de deux sites Natura 2000 (Directive Oiseaux et Habitats) près de l'usine de la Hague
Paysage et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - Site marqué par un paysage de bocage
Risques et nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Secteurs concernés par des Atlas de Zone Inondable - Sismicité faible - Potentiel radon de catégorie 3 - Aléa retrait-gonflement des argiles faible pour l'usine de la Hague

3. EVALUATION DES INCIDENCES DU PDU ET MESURES

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	INCIDENCES POTENTIELLES
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> - Consommation d'espace nulle, si les stations intermodales sont implantées sur les parkings existants - Consommation d'espaces agricoles et naturels, si des aménagements supplémentaires sont nécessaires
Urbanisme, modes de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Nouvelles habitudes de trafic en lien un changement de comportement et de pratique pour les habitants - Une réduction des flux routiers vers ces pôles d'emploi du fait de développement notamment du covoiturage
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Une dégradation des espaces agricoles et naturels est à prévoir si des aménagements supplémentaires sont à prévoir - Une réduction des nuisances sonores et de la pollution lumineuse, en lien avec la diminution du flux routier, pour la biodiversité
Paysage et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - Une éventuelle dégradation des paysages de bocage caractéristiques du territoire - Une éventuelle augmentation des ruissellements en cas d'aménagements artificialisant les sols
Risques et nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Une augmentation éventuelle des ruissellements qui entraînera une augmentation du risque inondation par ruissellement présent sur les secteurs

4. CONCLUSION

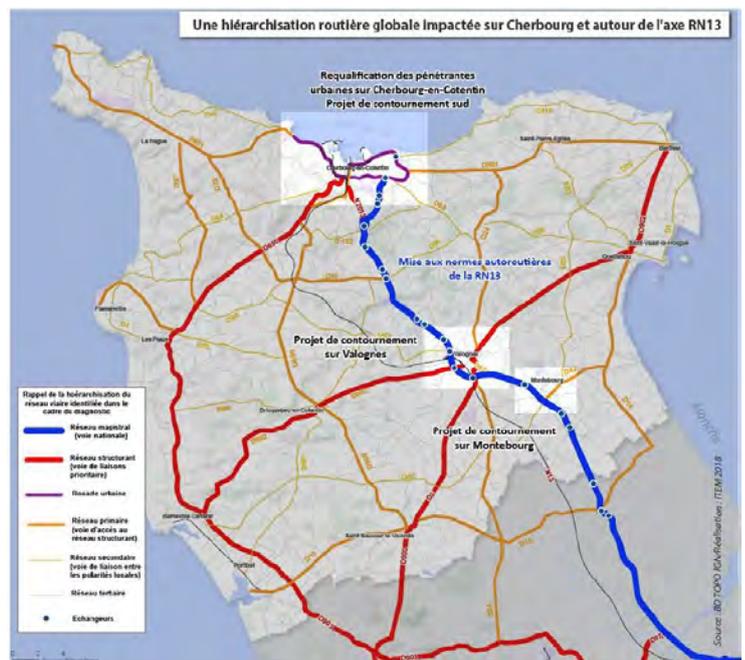
Afin de réduire les incidences négatives sur l'environnement pour ces deux projets, il apparaît important de prioriser l'aménagement des parkings existants et non la construction de nouveaux.

111

5. Les projets de contournement portés par le Conseil Départemental sur le territoire

1. RAPPEL DU PROJET

Le PDU accompagne le Conseil Départemental de la Manche dans la mise en œuvre des projets de contournements. Le Conseil Départemental de la Manche mène trois projets de voiries de contournement sur Cherbourg, Valognes et Montebourg, qui devraient permettre de réduire le trafic de transit dans les zones urbaines. Les projets d'aménagements n'étant pas portés par le PDU, il s'agira toutefois d'anticiper les aménagements qui permettront à la fois de diminuer les flux de transit en zone urbaine et de favoriser les modes doux. Il est précisé que ces projets sont aujourd'hui au stade de réflexions et/ou d'études.



112

2. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT
Consommation d'espace	- En fonction de la localisation, espaces principalement agricoles ou urbains
Urbanisme, modes de vie	- Actuellement de nombreux flux routier en transit dans les zones urbaines
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	- En fonction de leur localisation, des sites Natura 2000 et/ou des ZNIEFF pourraient être à proximité ou sur le site de projet
Paysage et patrimoine	- Les projets risquent d'impacter et de dégrader les paysages de bocage du territoire
Risques et nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de cavités souterraines - Présence de Plan de Prévention des Risques Inondation pour Cherbourg-en-Cotentin - Atlas de Zone Inondable pour la commune de Valognes - Aléa retrait gonflement des argiles faible - Sismicité faible - Potentiel radon de catégorie 2 (Valognes) à 3 (Cherbourg-en-Cotentin, Montebourg)

113

3. EVALUATION DES INCIDENCES DU PDU ET MESURES

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	INCIDENCES POTENTIELLES
Consommation d'espace	<ul style="list-style-type: none"> - Dans le cas de la réutilisation des voies déjà existantes, la consommation d'espace sera nulle - Toutefois, si des routes venaient à être construites, la consommation d'espace agricole sera importante
Urbanisme, modes de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Les contournements permettront de réduire le transit en zone urbaine entraînant une réduction des nuisances sonores et améliorant donc le cadre de vie des habitants - La diminution du trafic routier pourra également laisser place aux modes doux qui pourront alors être développés
Trame Verte et Bleue et gestion de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Les incidences dépendront fortement de la localisation exacte des projets - Toutefois, les contournements entraîneront des nuisances sonores en périphérie et une pollution lumineuse, deux impacts négatifs pour la biodiversité - L'éventuelle réalisation de voies supplémentaires pour ces contournements entraînera une augmentation des ruissellements qu'il sera nécessaire de gérer
Paysage et patrimoine	- En fonction de son intégration paysagère, l'aménagement impactera plus ou moins fortement les paysages de bocage du territoire
Risques et nuisances	- Sur la commune de Cherbourg-en-Cotentin, l'aménagement de voies pour un contournement pourrait entraîner une augmentation risque inondation en lien avec l'artificialisation nouvelles des sols

114

4. CONCLUSION

Bien que ces projets ne relèvent pas du PDU, le plan pourrait permettre de réduire les impacts négatifs des aménagements prévus en portant attention aux paysages ainsi qu'aux milieux naturels, en réfléchissant par exemple à des mesures de réduction. Ces projets feront quoiqu'il en soit l'objet d'étude d'impact.

EXPOSE DES EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDU SUR LES SITES NATURA 2000

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R122-20-5b du Code de l'Environnement qui précise la nécessité de l'évaluation des effets notables de la mise en œuvre du plan sur les sites Natura 2000.

1. Préambule

La présence de sites appartenant au réseau Natura 2000 sur le territoire de l'agglomération du Cotentin témoigne d'une **richesse écologique** et d'une **sensibilité environnementale relative**. Ces espaces présentent des milieux remarquables et accueillent des espèces faunistiques et floristiques d'intérêt communautaire qu'il convient de protéger.

Le présent document constitue donc un chapitre de l'évaluation environnementale, ayant pour objet d'évaluer, conformément aux exigences du Code de l'Environnement, les incidences potentielles du projet de PDU sur les sites Natura 2000 :

- Une première partie localise et présente l'ensemble des sites du réseau Natura 2000 présents sur le territoire et dans un rayon de 10km autour de l'agglomération du Cotentin ;
- La seconde partie analyse les incidences du projet de PDU sur les différents sites Natura 2000 ;
- Un point spécifique est proposé sur les incidences potentielles d'actions spécifiques du projet de PDU ou de projets qui y sont liés ;
- Enfin, en l'ensemble des sites Natura 2000 pris en compte dans ce chapitre seront présentés et décrits en annexe.

115

2. Identification des sites Natura 2000 susceptibles d'être impactés



116

Le territoire est concerné par 12 sites Natura 2000 : 3 Directives Oiseaux et 9 Directives Habitats. Un site Natura 2000 (Directive Habitats) se situe dans le périmètre de 10km autour de l'agglomération du Cotentin. Ce sont les sites suivants :

Directive Oiseaux

- Basses Vallées du Cotentin et Baie des Veys, FR2510046 ;
- Baie de Seine occidentale, FR2510047 ;
- Landes et dunes de la Hague, FR2512002 ;

Directive Habitats

- Littoral ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel, FR2500082 ;
- Massif dunaire de Héauville à Vauville, FR2500083 ;
- Récifs et landes de la Hague, FR2500084 ;
- Banc et récifs de Surtainville, FR2502018 ;
- Anse de Vauville, FR2502019 ;
- Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire, FR2500085 ;
- Tatihou – Saint-Vaast-la-Hougue, FR2500086
- Marais du Cotentin et du Bessin – Baie des Veys, FR2500088 ;
- Baie de Seine occidentale, FR2502020 ;
- Havre de Saint-Germain-sur-Ay et landes de Lessay, FR2500081 (dans le périmètre de 10 km autour de l'agglomération du Cotentin).

3. Incidences de la mise en œuvre du PDU sur les sites Natura 2000

Sur les 12 sites Natura 2000 présentés ci-dessus, 7 d'entre eux sont majoritairement concernés par les milieux « Mer, Bras de Mer » et « Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes » (>80%). Ce sont les sites suivants :

- FR2510047 – Baie de Seine Occidentale – Directive Oiseaux
- FR2500084 – Récifs et landes de La Hague – Directive Habitat
- FR2502018 – Banc et récifs de Surtainville – Directive Habitat
- FR2502019 – Anse de Vauville – Directive Habitat
- FR2500085 – Récifs et marais arrière-littoraux du Cap Lévi à la Pointe de Saire – Directive Habitat
- FR2500086 – Tatihou – Saint-Vaast-la-Hougue – Directive Habitat
- FR2502020 – Baie de Seine Occidentale – Directive Habitat

Or, le PDU du Cotentin s'appuie principalement sur les infrastructures existantes ou en cours de constructions, espaces situés dans l'intérieur des terres. Il identifie toutefois le développement de l'espace Transmanche comprenant les liaisons maritimes en ferry avec les territoires outre-mer voisins. Les incidences directes de la mise en œuvre du PDU sur ces 7 sites Natura 2000 seront donc limitées d'autant plus que le pôle maritime majeur positionné sur Cherbourg reste éloigné des sites Natura 2000 (bien que l'espace maritime constitue à lui seul un réservoir et corridors).

Toutefois, les sites, et donc la biodiversité et les espèces, pourraient être impactés par une pollution de l'air et lumineuse du fait du développement envisagé des transports en commun sur le littoral. Cependant, le PDU vise à réduire l'utilisation de la voiture au profit de modes alternatifs, entraînant une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques améliorant ainsi la qualité de l'air sur le territoire. En ce qui concerne la pollution lumineuse, un usage moindre de la voiture devrait entraîner une diminution de la fréquentation des routes et donc une réduction des nuisances liées aux phares des véhicules pour la biodiversité. Certaines espèces fréquentant à la fois ces espaces maritimes mais aussi les littoraux pourront ainsi bénéficier à termes de conditions d'habitat améliorées.

Deux sites sont majoritairement concernés par le milieu « Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières » : FR2510046 – Basses Vallées du Cotentin et Baie des Veys (Directive Oiseaux), FR2500088 – Marais du Cotentin et du Bessin – Baie des Veys (Directive Habitats). Ces sites, situés en périphérie sud-est du territoire, sont éloignés

des principales zones urbaines. Aucune incidence directe liée aux projets du PDU n'est ainsi relevée. Des incidences indirectes liées à des impacts potentiels sur les continuités écologiques qui altéreraient les capacités de déplacements des espèces vers et depuis ces sites sont également peu probables dans la mesure où ces dernières réalisent leur cycle de vie sur ces réservoirs.

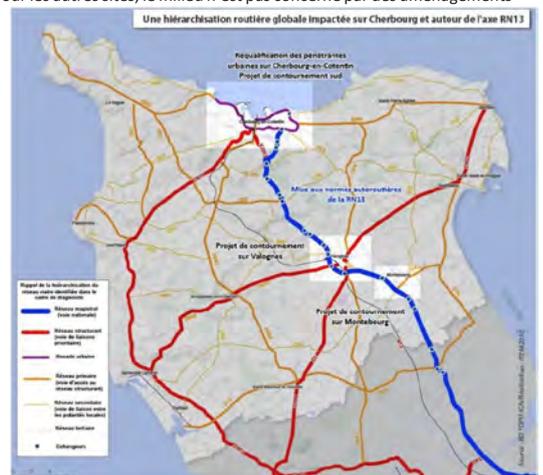
De la Directive Habitat, deux autres sites sont en majorité concernés par le milieu « Dunes, Plages de sables, Machair » : FR2500082 – Littoral ouest du Cotentin de Saint-Germain-sur-Ay au Rozel et FR2500083 – Massif dunaire de Héauville à Vauville. Ces deux sites, situés à l'ouest du territoire, ne sont pas concernés par des aménagements dans le cadre du PDU, ils pourraient toutefois être impactés notamment par une pollution de l'air et une pollution lumineuse. Cependant, le PDU vise à réduire l'utilisation de la voiture au profit de modes alternatifs, entraînant une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques améliorant ainsi la qualité de l'air sur le territoire. En ce qui concerne la pollution lumineuse, un usage moindre de la voiture devrait entraîner une diminution de la fréquentation des routes et donc une réduction des nuisances liées aux phares des véhicules pour la biodiversité.

En ce qui concerne la Directive Oiseaux, FR2512002 – Landes et dunes de La Hague, il est en majorité concerné par le milieu « Mer, Bras de mer » (50%) mais aussi du milieu « Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana » relativement présents (30%). Comme pour les autres sites, le milieu n'est pas concerné par des aménagements dans le cadre du PDU, étant éloigné des polarités urbanisées. Aucune incidence négative probable n'est ainsi envisagée sur ce secteur naturel préservé.

Le site de la Directive Habitat « Havre de Saint-Germain-sur-Ay et landes de Lessay », situé dans le rayon de 10 km autour du territoire, ne sera pas impacté par le PDU. En effet, principalement composé par des milieux maritimes, il n'est pas impacté directement par le projet de PDU. Aucune incidence indirecte ne peut également être relevée, le PDU ne portant pas d'actions ou de projets susceptibles de porter atteinte à ce site éloigné du territoire. En effet, la partie sud-ouest du territoire n'est que très peu concernée par les projets du PDU.

Par ailleurs, le PDU intègre les aménagements de contournements prévus par le Conseil Départemental de la Manche.

Ces aménagements, de par leur localisation, ne devraient pas croiser les sites Natura 2000 du territoire. Toutefois, ils pourraient présenter des nuisances telles que pollution lumineuse ou pollution sonore impactant ainsi de manière indirecte des continuités bénéficiant à des espèces fréquentant les espaces. Il faut ajouter que ces projets feront l'objet d'études d'impact appropriées qui détermineront des mesures de manière à éviter, réduire et compenser toute incidence. On peut donc conclure que les incidences seront nulles par rapport à ces projets.



De plus, d'après la carte ci-dessous, les projets d'aménagement du PDU, ici les pôles d'échanges multimodaux, se trouvent principalement en milieu urbain. L'éloignement des sites Natura 2000, et la nature des secteurs de projets, au cœur d'espaces d'ores et déjà aménagés, permettent de conclure à une absence d'incidences sur les sites Natura 2000.



119

4. Annexe – Description des sites Natura 2000

1. DIRECTIVE OISEAUX

▫ BASSES VALLEES DU COTENTIN ET BAIE DES VEYS – FR2510046

NOM	BASSES VALLEES DU COTENTIN ET BAIE DES VEYS
CODE	FR2510046
SURFACE	33 695 ha
DESCRIPTION	Le site comprend les marais continentaux du Cotentin et du Bessin, la Baie des Veys et les polders associés. Il couvre 33 695 ha au titre de la Directive oiseaux, inclus dans le territoire du Parc naturel régional, beaucoup plus vaste.
MILIEUX CONCERNES	2% : Mer, Bras de Mer 5% : Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes (incluant les bassins de production de sel) 1% : Marais salants, Prés salés, Steppes salées 2% : Dunes, Plages de sables, Machair 9% : Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes) 70% : Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières 11% : Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines)
QUALITE ET IMPORTANCE	L'ensemble fonctionnel "Baies des Veys - marais de l'isthme du Cotentin et du Bessin" accueille, tant en période de nidification, d'hivernage et d'escale migratoire, un grand nombre d'espèces d'oiseaux, dont beaucoup appartiennent à l'annexe 1 de la directive. Au vu des effectifs recensés, cette entité est d'importance internationale ou nationale pour de nombreuses espèces.
VULNERABILITE	L'abandon des pratiques agricoles extensives conduit à un enrichissement des marais plus ou moins rapide selon les secteurs. Leur maintien est donc primordial. La gestion des niveaux d'eaux est également un facteur déterminant pour l'attractivité des marais pour les oiseaux d'eau et pour la pérennité de la valeur biologique de ces espaces.

120

▫ **BAIE DE SEINE OCCIDENTALE – FR2510047**

NOM	BAIE DE SEINE OCCIDENTALE
CODE	FR2510047
SURFACE	44 488 ha
DESCRIPTION	D'une superficie de près de 45 000 ha, la zone bénéficie d'une forte diversité biologique ayant justifié sa désignation et son intégration au réseau européen. Situé dans les eaux côtières des départements de la Manche et du Calvados, ce site marin a la particularité d'abriter les îles Saint-Marcouf comme seule portion terrestre.
MILIEUX CONCERNES	99% : Mer, Bras de Mer 1% : Galets, Falaises maritimes, Ilots
QUALITE ET IMPORTANCE	L'intérêt écologique majeur du site est lié à la présence d'oiseaux marins d'intérêt communautaire en grand nombre, migrateur pour l'essentiel ou visés dans l'annexe 1 de la Directive Oiseaux. Par ailleurs, le site constitue une zone très fréquentée par des espèces nicheuses, notamment pour l'alimentation. Les falaises calcaires du Bessin occidental abritent également des colonies de reproduction importantes d'oiseaux marins telles que les Mouettes tridactyle et plusieurs dizaines de couples de Pétrels fulmars qui se nourrissent en mer. Certains oiseaux peuvent également fréquenter ce territoire lors d'une étape migratoire, mais l'intérêt principal consiste en la présence d'un certain nombre d'espèces qui y hivernent, avant de rejoindre leur zone de nidification. Le dérangement dû à des débarquements intempestifs de plaisanciers est limité car les digues et remparts sont endommagés par les tempêtes : l'accostage et le débarquement sont donc plus difficiles. Une hypothèse concernant le dérangement des oiseaux en période d'envol des jeunes, période vitale pour les jeunes individus et donc pour la survie de l'espèce, a été émise. Des études complémentaires seront nécessaires et devront être réalisées dans le cadre de l'élaboration ou de la mise en œuvre du document d'objectifs.
VULNERABILITE	Par ailleurs, s'agissant d'un site proche de la côte, un certain nombre d'activités anthropiques s'y exercent (pêche professionnelle et de loisirs, activités portuaires, sports nautiques, zone d'abri pour les navires) et peuvent constituer une menace pour le site. Il conviendra donc de les identifier plus finement dès la phase de gestion. Leurs effets sur la conservation des populations d'oiseaux d'intérêt communautaire, qu'ils soient positifs, négatifs ou neutres, restent à apprécier par l'amélioration des connaissances dans le cadre de l'élaboration puis de la mise en œuvre du document d'objectifs du site ou de l'évaluation des incidences des éventuels projets à venir.

▫ **LANDES ET DUNES DE LA HAGUE – FR2512002**

NOM	LANDES ET DUNES DE LA HAGUE
CODE	FR2512002
SURFACE	4 950 ha
DESCRIPTION	Il s'agit d'un ensemble de milieux d'une grande variété : falaises, îlots rocheux, landes atlantiques et pelouses silicicoles, landes tourbeuses et bois, massifs dunaires et plages de sables et galets, marais arrière-littoraux, vallons et ruisseaux.
MILIEUX CONCERNES	50% : Mer, Bras de Mer 8% : Dunes, Plages de sables, Machair 10% : Galets, Falaises maritimes, Ilots 2% : Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières 30% : Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana
QUALITE ET IMPORTANCE	La presqu'île de la Hague est composée d'une grande variété de milieux : falaises, îlots rocheux, landes atlantiques et pelouses silicicoles, landes tourbeuses et bois, massifs dunaires et plages de sables et galets, marais arrière-littoraux, vallons et ruisseaux. Cette mosaïque génère une avifaune très riche et diversifiée.
VULNERABILITE	Le maintien de la variété et de la qualité des habitats naturels composant cette entité est un enjeu majeur pour la pérennité de son intérêt ornithologique.

2. DIRECTIVE HABITAT

▫ **LITTORAL OUEST DU COTENTIN DE SAINT-GERMAIN-SUR-AY AU ROZEL – FR2500082**

NOM	LITTORAL OUEST DU COTENTIN DE SAINT-GERMAIN-SUR-AY AU ROZEL
CODE	FR2500082
SURFACE	2 314,65 ha
DESCRIPTION	Le site s'étend sur 5 secteurs le long de la côte ouest du département de la Manche. Il couvre dans sa partie nord le massif dunaire d'Hatainville à Surtainville entre les caps rocheux du Rozel et de Carteret. Il se prolonge vers le sud englobant les havres de Portbail et de Surville. Enfin à l'extrême sud, le site se termine par le massif dunaire commun à Bretteville-sur-Ay et Saint-Germain-sur-Ay. Cet ensemble morcelé est réparti sur 14 communes. Le site est marqué par des ensembles dunaires, deux havres et deux caps rocheux au point que l'on pourrait parler de plusieurs sites. Les inventaires menés jusqu'ici ont tous reconnus l'intérêt patrimonial et biologique du site tant du point de vue des habitats que des espèces.

MILIEUX CONCERNES	17% : Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes (incluant les bassins de production de sel) 79% : Dunes, Plages de sables, Machair 4% : Galets, Falaises maritimes, Ilots
QUALITE ET IMPORTANCE	Le massif dunaire des Moitiés d'Allonne, de Beaubigny et de Surtainville, s'étend sur 10 km de linéaire côtier. Il apparaît comme l'un des plus importants sites de dunes perchées encore intact en Europe et montre pratiquement toute la gamme de formes et situations pouvant exister en milieu dunaire. Le site est vulnérable face à de nombreux facteurs notamment :
VULNERABILITE	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquentation touristique importante de ces espaces littoraux sensibles. - Erosion éolienne des cordons dunaires. - Progression non maîtrisée des fourrés, notamment au niveau des pannes dunaires. - Mise en culture ou maraîchage potentiels au niveau des dunes fixées. - Extractions de matériaux marins, remblais ou décharges sauvages ponctuels sur l'ensemble des secteurs concernés. - Intérêt écologique du site tributaire du maintien de la qualité des eaux littorales et des équilibres naturels de la sédimentation dont dépendent les caractéristiques des havres.

▫ **MASSIF DUNAIRE DE HEUVILLE A VAUVILLE – FR2500083**

NOM	MASSIF DUNAIRE DE HEUVILLE A VAUVILLE
CODE	FR2500083
SURFACE	752 ha
DESCRIPTION	Le site est situé dans le département de la Manche à la pointe nord-ouest du Cotentin au sud de la presqu'île de la Hague entre les falaises d'Herqueville et le cap de Flamanville. Cet ensemble dunaire est réparti sur quatre communes, sur un linéaire d'environ 8 kilomètres et une largeur d'environ 2 kilomètres. Ce massif dunaire exceptionnel résulte de l'accumulation progressive et continue de sable essentiellement d'origine fluviatile et disponible sur le plateau continental au cours du quaternaire. Les inventaires ont établi l'importance et l'intérêt du patrimoine naturel du site. Cet ensemble écologique homogène regroupe la succession végétale caractéristique complète des dunes atlantiques.
MILIEUX CONCERNES	7% : Mer, Bras de Mer 93% : Dunes, Plages de sables, Machair
QUALITE ET IMPORTANCE	Le site présente d'autres espèces importantes de flore et de faune qui pourraient nécessiter une protection réglementaire au niveau national ou régional.
VULNERABILITE	Les risques pour ce site sont les suivants :

	<ul style="list-style-type: none"> - Erosion naturelle et/ou anthropique des dunes qui constituent des habitats sensibles soumis à une fréquentation touristique importante. - Intérêt des pannes et mares dunaires directement lié au maintien de la qualité physico-chimique et du niveau des eaux de la nappe phréatique. - Comblement des mares permanentes par extension des roselières et des ligneux (saules). - Dynamique de fermeture de certains secteurs de dune fixée par la fougère grand-aigle.
--	---

▫ **RECIFS ET LANDES DE LA HAGUE – FR2500084**

NOM	RECIFS ET LANDES DE LA HAGUE
CODE	FR2500084
SURFACE	9 178 ha
DESCRIPTION	Il s'agit d'un site majoritairement marin qui s'étend d'un seul tenant sur toute la bande côtière de la presqu'île de la Hague. Le périmètre comprend les landes communales de Vauville, le Bois de Beaumont-Hague, l'ensemble des falaises de Herqueville, Jobourg et Auderville, les côtes rocheuses du nord de la Hague, entrecoupées de la baie d'Ecalgrain et de l'Anse Saint-Martin. Il couvre essentiellement une bande littorale, sans entrer vers l'intérieur des terres, en dehors de quelques vallées.
MILIEUX CONCERNES	83% : Mer, Bras de Mer 1% : Marais salants, Prés salés, Steppes salées 1% : Dunes, Plages de sables, Machair 1% : Galets, Falaises maritimes, Ilots 1% : Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières 12% : Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana 1% : Forêts caducifoliées
QUALITE ET IMPORTANCE	Le site présente des populations remarquables et des espèces importantes de flore et de faune qui pourraient nécessiter une protection réglementaire au niveau national ou régional. La partie marine de ce site est principalement ciblée sur l'habitat d'intérêt communautaire « Récifs » a priori en bon état de conservation. En effet, les substrats rocheux sous-marins offrent une stratification variée de communautés algales et animales, en fonction de la profondeur et des conditions hydrodynamiques. De ce fait, ils présentent souvent une grande biodiversité. Immergées dans leur totalité à marée haute, les zones rocheuses justifiant le site Natura 2000 sont plutôt soumises aux fortes actions hydrodynamiques (houle et courants de marée), et correspondent plus particulièrement à l'habitat décliné "Roche infralittorale en mode exposé".

VULNERABILITE	<p>Les principales menaces qui pèsent sur le site sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dynamique de fermeture des landes à bruyères qui, en l'absence de tout entretien, évoluent naturellement vers des landes hautes à ajonc ou à fougère grand-aigle. - Fréquentation touristique importante aux abords des principaux panoramas (déplacement des colonies d'oiseaux, sur piétinement des milieux sensibles). - Déprise agricole au niveau des parcelles présentant de fortes contraintes (accessibilité difficile, pentes) qui se traduit par l'enrichissement et l'embroussaillage des murets de pierres sèches si typiques de la Hague. - Décharges sauvages sur l'ensemble du site, notamment sur le rivage. - Pratique des incendies non contrôlés pouvant générer un appauvrissement de la richesse biologique. - Eboulements au niveau des falaises. <p>Par ailleurs, s'agissant d'un site proche de la côte, un certain nombre d'activités anthropiques s'y exercent (pêche professionnelle et de loisirs, sports nautiques) et peuvent constituer une menace pour le site. Il conviendra donc de les identifier plus finement dès la phase de gestion. Leurs effets sur la conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire, qu'ils soient positifs, négatifs ou neutres, restent à apprécier par l'amélioration des connaissances dans le cadre de l'élaboration puis de la mise en œuvre du document d'objectifs du site ou de l'évaluation des incidences des éventuels projets à venir.</p>
---------------	--

▫ **BANC ET RECIFS DE SURTAINVILLE – FR2502018**

NOM	BANC ET RECIFS DE SURTAINVILLE
CODE	FR2502018
SURFACE	14 053 ha
DESCRIPTION	Exclusivement marin et d'une superficie d'environ 140 km ² , le site couvre une zone peu profonde, qui présente globalement une pente faible, au profil concave. Les fonds sont essentiellement constitués de sédiments sableux. Les affleurements rocheux présents se situent principalement près du littoral, sous forme de platiers rocheux, à l'aplomb du Cap du Rozel et au sud de la zone.
MILIEUX CONCERNES	100% : Mer, Bras de Mer
QUALITE ET IMPORTANCE	<p>Ce site est principalement ciblé pour l'habitat d'intérêt communautaire « Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine ». Ces bancs sableux submergés, essentiellement siliceux, en linéaire de l'avant-plage, forment le prolongement sous-marin des estrans sableux et des massifs dunaires côtiers de cette partie du littoral ouest du Cotentin.</p> <p>L'habitat d'intérêt communautaire « Récifs » est également présent sur l'espace marin du site et offre une stratification variée de communautés algales et animales, en fonction de la profondeur et des conditions hydrodynamiques. De ce fait, il présente souvent une grande biodiversité et participe à la richesse du site.</p>

VULNERABILITE	<p>S'agissant d'un site proche de la côte, un certain nombre d'activités anthropiques s'y exercent (pêche professionnelle et de loisirs, sports nautiques) et pourraient constituer une menace pour le site. Il conviendra donc de les identifier plus finement dès la phase de gestion. Leurs effets sur la conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire, qu'ils soient positifs, négatifs ou neutres, restent à apprécier par l'amélioration des connaissances dans le cadre de l'élaboration puis de la mise en œuvre du document d'objectifs du site ou de l'évaluation des incidences des éventuels projets à venir.</p> <p>L'habitat "dunes hydrauliques", qui a prévalu dans la proposition du site, est tributaire des conditions hydrodynamiques particulières qu'il convient de préserver. Les champs de laminaires, qui ont prévalu dans la proposition du site, constituent un habitat potentiellement menacé par le réchauffement climatique.</p>
---------------	--

▫ **ANSE DE VAUVILLE – FR2502019**

NOM	ANSE DE VAUVILLE
CODE	FR2502019
SURFACE	13 058 ha
DESCRIPTION	Exclusivement marin et d'une superficie d'environ 130 km ² , le site couvre une zone peu profonde, qui présente globalement une pente faible, au profil concave. On retrouve quelques "accidents" topographiques sur cette zone correspondant à de nombreux récifs et à des bancs de sable. Malgré la "petite" surface du site, les fonds sédimentaires meubles présentent une grande diversité granulométrique, et se partagent entre cailloutis, cailloutis graveleux, graviers caillouteux, graviers et sédiments sableux. De plus, les affleurements rocheux sont très présents sur le site, notamment au nord et à l'est.
MILIEUX CONCERNES	100% : Mer, Bras de Mer
QUALITE ET IMPORTANCE	<p>Ce site est principalement ciblé pour l'habitat d'intérêt communautaire « Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine ». Ces bancs sableux submergés, essentiellement siliceux, en linéaire de l'avant-plage, forment le prolongement sous-marin des estrans sableux et des massifs dunaires côtiers de cette partie du littoral ouest du Cotentin.</p> <p>L'habitat d'intérêt communautaire « Récifs » est également présent sur l'espace marin du site et offre une stratification variée de communautés algales et animales, en fonction de la profondeur et des conditions hydrodynamiques. De ce fait, il présente souvent une grande biodiversité et participe à la richesse du site.</p>
VULNERABILITE	<p>S'agissant d'un site proche de la côte, un certain nombre d'activités anthropiques s'y exercent (pêche professionnelle et de loisirs, sports nautiques) et peuvent constituer une menace pour le site. Il conviendra d'identifier ces activités plus finement dès la phase de gestion. Leurs effets sur la conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire, qu'ils soient positifs, négatifs ou neutres, restent à apprécier par l'amélioration des connaissances dans le cadre de l'élaboration puis de la mise en œuvre du document d'objectifs du site ou de l'évaluation des incidences des éventuels projets à venir.</p>

Par ailleurs, l'habitat "dunes hydrauliques", qui a prévalu dans la proposition du site, est tributaire des conditions hydrodynamiques particulières. Une attention particulière sera à apporter aux projets susceptibles de modifier ces conditions hydrodynamiques.

▫ **RECIFS ET MARAIS ARRIERE-LITTORAUX DU CAP LEVI A LA POINTE DE SAIRE – FR2500085**

NOM	RECIFS ET MARAIS ARRIERE-LITTORAUX DU CAP LEVI A LA POINTE DE SAIRE
CODE	FR2500085
SURFACE	15 385 ha
DESCRIPTION	D'une superficie totale de plus de 15 000 ha, le site englobe la pointe nord-est du Cotentin et se compose d'une succession de pointes rocheuses et de marais en arrière des cordons littoraux. La partie marine présente des zones de récifs et platiers rocheux abritant une grande biodiversité.
MILIEUX CONCERNES	96% : Mer, Bras de Mer 1% : Dunes, Plages de sables, Machair 1% : Galets, Falaises maritimes, Ilots 1% : Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières 1% : Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygana
QUALITE ET IMPORTANCE	Cette zone est notamment justifiée par la présence importante de l'habitat d'intérêt communautaire « Récifs », en bon état de conservation. En effet, les substrats rocheux sous-marins offrent une stratification variée de communautés algales et animales, ils présentent ainsi une grande biodiversité. Ces récifs et platiers rocheux présentent, au sein du site, une diversité de formes topographiques favorables au développement de niches écologiques riches en biodiversité. Les forêts marines abritent une faune et une flore variées. En effet, par analogie aux forêts terrestres, chaque strate présente à elle seule une diversité et une richesse biologique justifiant la sélection du site. De plus, cet habitat est important pour certaines espèces animales d'intérêt commercial. Outre les habitats rocheux, le site présente un certain nombre d'ensembles sédimentaires sableux, ciblés comme habitats d'intérêt communautaire à travers l'habitat générique « Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine ». Ces accumulations sous-marines de sables peuvent prendre l'aspect de véritables dunes, dites dunes hydrauliques, souvent composées de sables coquilliers assez grossiers. Bien que relativement pauvres sur le plan biologique en terme de diversité, elles hébergent des espèces typiquement inféodées à ce type de formation. On note également la présence de certaines espèces de mammifères marins d'intérêt communautaire, comme le Grand Dauphin, le Marsouin commun, le Phoque gris et le Phoque veau-marin.
VULNERABILITE	L'intérêt écologique du site est tributaire de la pérennisation des pratiques agricoles extensives, de la préservation de la qualité physico-chimique des eaux douces arrière-littorales et d'une gestion adaptée du niveau des eaux des marais arrière-littoraux. De plus les facteurs suivants représentent une menace pour le site :

- Erosion marine et migration des cordons de sables grossiers vers le marais provoquant de fréquentes incursions de l'eau de mer ;
- Fréquentation touristique ;
- Extractions de matériaux, remblais, apports de terre ou décharges sauvages potentielles.

Par ailleurs, en ce qui concerne la zone marine, le certain nombre d'activités anthropiques s'y exercent et menacent le site. Il conviendra de les identifier plus finement dès la phase de gestion. Leurs effets sur la conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire, qu'ils soient positifs, négatifs ou neutres, restent à apprécier par l'amélioration des connaissances dans le cadre de l'élaboration puis de la mise en œuvre du document d'objectifs du site ou de l'évaluation des incidences des éventuels projets à venir.

Les champs de Laminaires, qui ont prévalu dans la proposition du site, constituent un habitat septentrional potentiellement menacé par le réchauffement climatique.

▫ **TATIHOU – SAINT-VAAST-LA-HOUGUE – FR2500086**

NOM	TATIHOU – SAINT-VAAST-LA-HOUGUE
CODE	FR2500086
SURFACE	852 ha
DESCRIPTION	Le site est situé sur la côte orientale de la presqu'île du Cotentin. Il est constitué de trois entités principales qui caractérisent la physionomie des lieux : la rade de Saint-Vaast-La-Hougue, l'île de Tatihou et l'anse du Cul de Loup. La rade de Saint-Vaast-La-Hougue s'ouvre sur une large baie qui s'étend de la pointe de la Saire à La Hougue, îlot granitique rattaché au continent par un cordon littoral doublé d'une jetée. A quelques centaines de mètres de Saint-Vaast-La-Hougue domine l'île de Tatihou isolée seulement à marée haute. Enfin le site se termine au sud par l'anse du Cul de Loup, vaste estran abrité par La Hougue, situé au sud-ouest de la commune de Saint-Vaast-La-Hougue et bordant la commune de Quettehou et Morsalines.
MILIEUX CONCERNES	3% : Mer, Bras de Mer 90% : Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes (incluant les bassins de production de sel) 3% : Marais salants, Prés salés, Steppes salées 4% : Galets, Falaises maritimes, Ilots
QUALITE ET IMPORTANCE	Le site présente une population remarquable d'espèce patrimoniale. De plus, l'habitat "bancs de Zostera", visé par la convention OSPAR, est présent sur ce site.
VULNERABILITE	La qualité du site est tributaire de la préservation de la dynamique des courants et des marées et du maintien de la qualité des eaux littorales. Par ailleurs, le développement des activités ostréicoles et les décharges sauvages ponctuelles constituent des menaces pour le site.

▫ **MARAI DU COTENTIN ET DU BESSIN – BAIE DES VEYS – FR2500088**

NOM	MARAI DU COTENTIN ET DU BESSIN – BAIE DES VEYS
CODE	FR2500088
SURFACE	32 974 ha
DESCRIPTION	Le site comprend les marais continentaux du Cotentin et du Bessin, la Baie des Veys et les polders associés. Il couvre 32 974 ha au titre de la Directive Habitats, inclus dans le territoire du Parc naturel régional, beaucoup plus vaste.
MILIEUX CONCERNES	7% : Mer, Bras de Mer 1% : Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes (incluant les bassins de production de sel) 1% : Marais salants, Prés salés, Steppes salées 1% : Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes) 90% : Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières
QUALITE ET IMPORTANCE	La baie des Veys et les marais du Cotentin constituent un site d'importance internationale abritant régulièrement plus de 20.000 oiseaux d'eau. La baie des Veys, incluse dans ce SIC, abrite une population résidente de phoque veau-marin (<i>Phoca vitulina</i>). L'habitat "bancs de <i>Zostera</i> ", visé par la convention OSPAR, est présent sur ce site.
VULNERABILITE	La diversité écologique des zones humides est tributaire du maintien du niveau des eaux et d'une agriculture extensive durable.

▫ **BAIE DE SEINE OCCIDENTALE – FR2502020**

NOM	BAIE DE SEINE OCCIDENTALE
CODE	FR2502020
SURFACE	45 566 ha
DESCRIPTION	D'une superficie de près de 45 000 ha, la zone bénéficie d'une forte diversité biologique ayant justifié sa désignation et son intégration au réseau européen. Situé dans les eaux côtières des départements de la Manche et du Calvados, ce site marin a la particularité d'abriter les îles Saint-Marcouf comme seule portion terrestre.
MILIEUX CONCERNES	99% : Mer, Bras de Mer 1% : Galets, Falaises maritimes, Ilots

QUALITE ET IMPORTANCE	L'intérêt écologique majeur du site consiste en la présence d'habitats sableux peu profonds, généralement abrités de la houle mais soumis à un fort hydrodynamisme lié aux courants de marée. Ces ensembles sédimentaires restent sous l'influence des systèmes estuariens de la baie de Seine, mais à moindre échelle que pour la partie orientale de la baie. Ceci contribue à l'existence de milieux sablo-vaseux riches sur le plan de la biodiversité. De plus, un certain nombre de platiers rocheux et les îles Saint-Marcouf, de nature gréseuse, contribuent à la richesse du site. Le site se justifie également par la présence de certaines espèces de mammifères marins d'intérêt communautaire, et notamment le Grand Dauphin qui fréquente le secteur. Il est à noter également que la baie des Veys abrite la seconde colonie française de Phoques veau-marin. Il s'agit d'un des trois sites de reproduction de l'espèce en France. On note également la présence d'autres espèces d'intérêt communautaire, comme le Marsouin commun et le Phoque gris. Toutefois, la diversité et l'abondance halieutique de ce secteur de la baie de Seine constitue une zone d'alimentation probable pour ces mammifères marins, au comportement souvent côtier. Plusieurs espèces de poissons migrateurs d'intérêt communautaire remontent les cours des rivières débouchant en baie des Veys, dont la Vire, pour se reproduire. Toutefois, l'absence de données avérées pour le milieu marin n'a pas permis de les considérer comme significatives pour le site.
VULNERABILITE	S'agissant d'un site proche de la côte, un certain nombre d'activités anthropiques s'y exercent (pêche professionnelle et de loisirs, activités portuaires, sports nautiques, zone d'abri pour les navires) et peuvent présenter une menace pour le site. Il conviendra donc d'identifier les activités plus finement dès la phase de gestion. Leurs effets sur la conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire, qu'ils soient positifs, négatifs ou neutres, restent à apprécier par l'amélioration des connaissances dans le cadre de l'élaboration puis de la mise en œuvre du document d'objectifs du site ou de l'évaluation des incidences des éventuels projets à venir.

▫ **HAVRE DE SAINT-GERMAIN-SUR-AY ET LANDES DE LESSAY – FR2500081**

NOM	HAVRE DE SAINT-GERMAIN-SUR-AY ET LANDES DE LESSAY
CODE	FR2500081
SURFACE	4 056 ha
DESCRIPTION	D'une superficie de près de 45 000 ha, la zone bénéficie d'une forte diversité biologique ayant justifié sa désignation et son intégration au réseau européen. Situé dans les eaux côtières des départements de la Manche et du Calvados, ce site marin a la particularité d'abriter les îles Saint-Marcouf comme seule portion terrestre.
MILIEUX CONCERNES	30% : Mer, Bras de Mer 20% : Rivières et Estuaires soumis à la marée, Vasières et bancs de sable, Lagunes (incluant les bassins de production de sel) 50% Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Phrygane
QUALITE ET IMPORTANCE	Les Landes de Lessay ont été classées site d'intérêt européen (niveau de valeur : international) dans l'inventaire des tourbières de France fait en 1981 par l'Institut Européen d'Ecologie de Metz, à la demande du Ministère de l'Environnement.

VULNERABILITE	Le site est connu pour revêtir une importance communautaire pour une espèce d'orchidée : le Spiranthe d'été (<i>Spiranthes aestivalis</i>). Le site présente d'autres espèces importantes de flore et de faune qui pourraient nécessiter une protection réglementaire au niveau national ou régional.
	<p>Les principales menaces sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Progression non maîtrisée des fourrés au niveau des dunes ; - Fréquentation importante au niveau des espaces littoraux sensibles contribuant notamment à la dégradation des cordons dunaires ; - Mitage de l'espace landeux par destruction directe des milieux (mise en culture, ...) ; - Dynamique de fermeture des landes basses à bruyères et des tourbières par les ligneux (pins, ...) ; - Intérêt écologique des milieux humides (mares, bas-marais, tourbières, ...) tributaire de la préservation du niveau et de la qualité des eaux ; - Dépôts et remblais ponctuels potentiels sur le site.

131

PRESENTATION DES CRITERES, INDICATEURS ET MODALITES DE SUIVI

Ce chapitre identifie les critères, indicateurs et modalités retenus pour apprécier, après adoption du plan de déplacements urbains, les résultats des actions engagées et les réajuster si celles-ci viennent s'écarter des objectifs initialement prévus. Ils doivent également permettre d'identifier les impacts négatifs imprévus et assurer, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées. (Art. R122-20.7 du Code de l'Environnement).

Il est à noter que les indicateurs de suivi identifiés dans cette partie sont pour la plupart transversaux. Ils permettent le suivi des incidences globales de l'ensemble des actions sur l'environnement et non pas d'une action en particulier.

Les projets de la politique de déplacements impactant l'ensemble des thématiques environnementales de manière plus ou moins importante, les indicateurs de suivi proposés pour le PDU du Cotentin seront déclinés au travers des thèmes suivants :

- **Développement du territoire** (corrélation entre développement urbain et économique avec celui des transports en commun, d'égalité d'accès...)
- **Santé publique** (qualité de l'air, environnement sonore, exposition aux risques, sécurité, accessibilité à tous...)
- **Ressources et changement climatique** (consommation énergétique des ménages, développement des modes actifs, ressource en eau, déchets...)
- **Cadre de vie** (consommation d'espaces, rupture des corridors, qualité des liaisons, valorisation du patrimoine, découverte du paysage...)

132

1. Développement du territoire

Thèmes	Indicateurs	Etat 0	Date de donnée Etat 0	Fréquence des calculs	Source
Habitat – Equipements	Taux de motorisation des ménages sur le territoire	1,31 véhicules/ménages	2015	10 ans	INSEE
	Evolution des densités urbaines aux abords des arrêts structurants des transports en commun	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération
	Evolution de la fréquentation des lignes de transport en commun	Cherbourg-en-Cotentin : 6,6 millions de voyageurs	2016	3 ans	Zephir (comptage)
	Evolution du linéaire de voiries requalifiées et apaisées	Cherbourg-en-Cotentin : 77 km de piste cyclable	2009	3 ans	Diagnostic PDU / Schéma Directeur Cyclable de Cherbourg-en-Cotentin
	Pourcentage des zones d'emplois desservies par au moins un arrêt de transport en commun performant (bus à fréquence élevée...)	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération
	Nombre d'entreprises qui bénéficient d'un PDE/PDIE	<i>dac*</i>	-	3 ans	Gestionnaire des parcs d'activités / Communauté d'agglomération
	Part des déplacements domicile-travail effectué en véhicule léger	84%	2016	3 ans	INSEE / EDVM SCoT du Cotentin
Populatif	Evolution du nombre de points d'arrêts de TC accessibles aux PMR	<i>dac*</i>	-	3 ans	PDU / Itinéo Access

**dac* : il est proposé de créer cette donnée dans le cadre du suivi des effets du PDU.

2. Santé publique

Les transports ont un impact indéniable sur la santé publique. Les émissions de GES, le bruit et la sécurité liés aux déplacements sont les éléments incontournables à prendre en considération dans un projet de Plan de Déplacements Urbains. Les indicateurs proposés ci-dessous permettent de suivre l'évolution de ces 3 paramètres :

Thèmes	Indicateurs	Etat 0	Date de donnée Etat 0	Fréquence des calculs	Source
Qualité de l'air	Evolution annuelle de la fréquentation de réseau de transports en commun	Cherbourg-en-Cotentin : 6,6 millions de voyageurs	2016	3 ans	Zephir (comptage)/Diagnostic du PDU
	Evolution de la part des déplacements multimodaux	<i>dac*</i>	-	10 ans	Enquête ménage / PDU
	Evolution du taux de couverture théorique du réseau de transport urbain	73%	2019	3 ans	Communauté d'agglomération
	Evolution de la fréquentation des gares du territoire (nombres de montées/descentes)	<i>dac*</i>	-	3 ans	Données SNCF
	Evolution de la part modale dédiée aux vélos	1,6% des déplacements des habitants	2019	10 ans	Enquête ménages et déplacements
	Evolution des locations de vélos sur le territoire	<i>dac*</i>	-	3 ans	Latitude Manche
	Evolution du nombre de stationnement vélo implantés	Environ 240 places de stationnement recensées	2011	3 ans	Communauté d'agglomération
	Evolution du linéaire d'aménagements cyclables existants	77 km de piste cyclable	2009	3 ans	Diagnostic PDU / Schéma Directeur Cyclable de Cherbourg-en-Cotentin

	Evolution de la part modale dédiée à la marche	25,7% de la part modale des déplacements	2019	10 ans	Enquête ménage / PDU
	Nombre d'aires de covoiturage et d'autopartage mis en services	Absence d'offre d'autopartage 16 aires structurées de covoiturage 14 aires informelles	2018	3 ans	Communauté d'agglomération
	Evolution de la part modale « voiture passager »	<i>dac*</i>	-	10 ans	Enquête ménages
	Nombres de bornes de recharge de véhicules électriques implantées	35 bornes implantées sur le territoire	2017	2 ans	Syndicat Départemental d'Énergies de la Manche
Bruit	Nombres d'études de déplacements réalisées et/ou lancées durant la durée du PDU	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération
	Superficie des zones apaisés et des aménagements dédiés au partage de l'espace	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération
	Nombre de place de P+R créées	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération
	Nombre de journées de formation à la pratique des transports en commun et du vélo	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération
	Nombre d'expérimentation mises en place en faveur d'une solution logistique alternative à la route (PDE, aménagements d'aires de covoiturage, ...)	1 (TAD année 2019)	-	3 ans	Communauté d'agglomération

Sécurité	Evolution de l'accidentologie impliquant les mobilités douces (piétons et cyclistes notamment)	9% d'accidents impliquant des piétons 4% impliquant des cyclistes	2009 - 2015	5 ans	Diagnostic du PDU
	Evolution de l'accidentologie (nombres d'accidents et nombre accidents mortels)	1 061 accidents 56 accidents mortels	2009 - 2015	5 ans	Diagnostic du PDU
	Nombre d'opération de réaménagement/requalification/sécurisation réalisées	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération

* *dac* : il est proposé de créer cette donnée dans le cadre du suivi des effets du PDU.

3. Ressources et changement climatique

Les besoins en mobilité ont explosé depuis les dernières décennies dans notre société, impliquant la consommation d'énergies fossiles, des émissions de GES, la détérioration de la qualité de l'eau, l'artificialisation des sols, etc. Les indicateurs proposés ci-dessous reprennent ces thématiques en permettant de suivre les impacts du projet sur l'environnement et notamment les ressources naturelles disponibles.

Thèmes	Indicateurs	Etat 0	Date de donnée Etat 0	Fréquence des calculs	Source
Consommation	Evolution des trafics sur les axes principaux	<i>dac*</i> Véhicules par fonction de voies	-	3 ans	Enquêtes dédiées (comptage) / PDU
	Part des véhicules peu carbonés ou décarbonés dans le parc de bus existant	<i>dac*</i>	-	3 ans	Réseau ARTIS

	Part des véhicules particuliers peu carbonés ou décarbonés dans le parc de véhicules des résidents	<i>dac*</i>	-	10 ans	Enquête ménages / Diagnostic du PDU
GES	Niveau des émissions GES liées au trafic routier (évolution du trafic routier – véhicules légers et poids lourds)	<i>dac*</i>	-	3 ans	ORECAN
Eaux	Qualité des eaux superficielles et des eaux souterraines	Mauvais état qualitatif et bon état quantitatif	2017	3 ans	Agence de l'eau Seine-Normandie
Sols	Consommation d'espaces naturels	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération
	Evolution de l'occupation du sol dédiée aux aménagements routiers	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération

* *dac* : il est proposé de créer cette donnée dans le cadre du suivi des effets du PDU.

4. Cadre de vie

Le déploiement d'un réseau de transport qu'il soit routier, ferroviaire, piétonnier ou cyclable n'a pas seulement des impacts positifs sur la mobilité mais également sur la valorisation du paysage et du patrimoine. Les besoins en déplacement sont en effet autant liés aux déplacements quotidiens qu'aux déplacements de loisirs. Les indicateurs proposés ci-dessous ont vocation à déterminer les évolutions liées à la qualité des paysages engendrées par le PDU :

Thèmes	Indicateurs	Etat 0	Date de donnée Etat 0	Fréquence des calculs	Source
Pays	Evolution de l'offre de stationnement	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération

	Nombre d'entrées de ville requalifiées durant la période du PDU	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération
	Linéaire de parcours modes doux permettant la découverte du paysage et du patrimoine	<i>dac*</i>	-	3 ans	PDU / Schéma mode doux
Biodiversité	Potentiel écologique des différents cours d'eau	Fort	2017	3 ans	Agence de l'eau Seine-Normandie
	Nombre de ruptures dans les corridors écologiques et les noyaux de biodiversité liées aux projets d'infrastructures de transport	<i>dac*</i>	-	3 ans	SCoT et suivi des études d'impact des projets
	Linéaire de pistes cyclables intégrées à la trame verte et bleue du territoire	<i>dac*</i>	-	3 ans	Communauté d'agglomération et communes du territoire

* *dac* : il est proposé de créer cette donnée dans le cadre du suivi des effets du PDU.

Ce chapitre répond à l'obligation fixée au R122-20-8 du Code de l'Environnement qui précise la nécessité d'une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré.

1. Philosophie de l'évaluation environnementale du PDU du Cotentin

La Communauté d'Agglomération du Cotentin a souhaité que les ambitions environnementales et notamment l'évolution environnementale viennent nourrir le PDU de façon itérative et concertée afin de renforcer la place du développement durable dans le projet et de compléter les travaux existants. Cette démarche proactive a eu pour objectif d'intégrer l'ensemble des objectifs initiés dans les lois « Grenelle de l'environnement » et la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte :

- Le changement climatique et la transition énergétique au travers de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de maîtriser les consommations énergétiques liées au domaine du transport, viendront alimenter les réflexions afin d'apporter une vision plus durable des déplacements ;
- L'approche sensible de la mobilité a également été au cœur des réflexions afin de repositionner l'humain au cœur du projet et d'engager des réflexions transversales entre aménagement du territoire, urbanisme et adaptation de l'offre de transports.

Les auteurs de l'évaluation environnementale ont contribué à nourrir le PDU afin que la prise en compte de l'environnement ne soit pas appréhendée comme une contrainte pour le projet mais davantage comme un cadre, voire une opportunité. L'objectif final étant de s'assurer que la mise en œuvre du Plan ait bien été anticipée afin d'atteindre un optimum environnemental. Il s'agissait bien, à terme, de faire apparaître la plus-value de la mise en œuvre du PDU sur un certain nombre de thématiques importantes pour le territoire et en lien plus ou moins direct avec la mobilité, comme par exemple la santé humaine (qualité de l'air, nuisance sonore...), l'artificialisation des sols, les risques pour les milieux naturels...

2. Analyse de l'état initial de l'environnement, identification des enjeux environnementaux et caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées par le PDU

L'état initial de l'environnement s'articule autour de thèmes strictement environnementaux (Paysage et cadre de vie ; Habitats et milieux naturels ; Sobriété territoriale ; Risques, nuisances, pollution et santé publique) et sur lesquels la thématique des transports et des mobilités dans le cadre du PDU pourrait avoir des impacts. L'état initial de l'environnement a donc été réalisé sous le prisme de la thématique des transports et de la mobilité pour faire ressortir les principaux enjeux en lien avec l'ensemble des thématiques environnementales. En favorisant cette approche, ce sont la mobilité et l'humain lui-même qui ont été au cœur de l'élaboration de l'état initial de l'environnement.

Dans cette optique, chacune des thématiques environnementales, récurrentes à ces deux démarches environnementales, ont été traitées, de manière à mettre en évidence la corrélation entre les mobilités et la préservation de l'environnement en lien également avec le concept du bien-être. Ainsi, lors de cette première étape, les risques, les nuisances, les émissions de polluants et la vulnérabilité face au changement climatique ont été abordées de manières globales et spécifiques aux déplacements au regard de leurs impacts sur le cadre de vie des habitants. Ils représentent également des enjeux de santé publique pour le territoire.

3. Le scénario « au fil de l'eau » et l'analyse comparative du scénario de développement

Afin de guider les décideurs du territoire dans la définition de leur projet d'avenir, l'élaboration d'un scénario dit « au fil de l'eau » a été menée. Cela consiste en la prolongation des dynamiques territoriales observées au cours des années précédentes, tout en ne faisant pas abstraction des politiques d'ores et déjà mises en œuvre et pour infléchir ces tendances. Cet exercice permet d'obtenir une vision prospective du territoire en l'absence du PDU en cours d'élaboration. Ce scénario constitue un référentiel devant guider les acteurs locaux pour définir un projet répondant bien aux enjeux identifiés et adaptés à sa sensibilité.

2 scénarios ont été étudiés dans le cadre de l'élaboration :

- Le scénario fil de l'eau : basé sur les tendances démographiques sans évolution de la répartition modale.
- Le scénario ambitieux : avec une diminution de la part de l'automobile au profit des modes alternatifs.

L'analyse suivante a consisté à l'évaluation des incidences possibles des deux scénarios de développement envisagés pour le PDU. Ainsi, d'après les hypothèses sur lesquelles se basaient chaque scénario, les incidences de mise en œuvre de ces scénarios sur plusieurs thématiques environnementales, ont été évaluées.

Afin de caractériser chaque scénario, leurs impacts sur les émissions de GES et sur les émissions de polluants atmosphériques (NOx, PM, COVNM) ont été analysés. Pour évaluer ces émissions, l'outil Bilan Carbone de l'ADEME et les normes EURO ont été utilisés. A partir de ces données, un bilan a été réalisé pour chaque scénario. Les émissions de GES et de polluants ont été calculées à partir des distances parcourues par mode de transport.

4. Analyse des effets notables probables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et compléments issus de l'évaluation environnementale

Les problématiques qui ont permis de guider cet exercice sont :

- Quelles sont les incidences potentielles prévisibles des objectifs du PDU sur l'environnement ? Comment les incidences négatives peuvent-elles être évitées, réduites ou en dernier recours compensées ?
- Quelles sont les incidences potentielles prévisibles des actions du PDU sur l'environnement ? Comment les incidences négatives peuvent-elles être évitées, réduites ou en dernier recours compensées ?

Cette analyse des incidences prévisibles de la mise en œuvre du PDU a été réalisée en plusieurs temps :

- **Une analyse du plan d'actions** – Pour évaluer les incidences du projet de PDU sur l'environnement, une analyse thématique des effets notables probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement au travers des actions ont été réalisées. Des tableaux ont été utilisés afin d'assurer l'exhaustivité de l'analyse des incidences des actions du PDU sur l'environnement. Chaque action a été croisée avec les différentes thématiques environnementales. Pour chaque incidence, ses caractéristiques ont également été définies : positive/négative, directe/indirecte, permanente/temporaire et court/moyen/long terme.
- **Les incidences sur les sites Natura 2000** – Les incidences du projet sur les sites Natura 2000 ont été évaluées. Après l'identification de la sensibilité et des enjeux de conservation du site, il s'agissait de s'assurer que les choix d'implantation des infrastructures et de mise en œuvre des autres actions étaient adéquats et qu'ils n'induisaient donc pas d'incidences négatives.

- **Les zones susceptibles d'être impactées** – Enfin, en parallèle des incidences thématiques, une partie est consacrée à l'analyse des caractéristiques des zones susceptibles d'être impactées par la mise en œuvre du document. Des zones ont été déterminées en fonction des nouveaux projets et aménagements. Ces aménagements, prévus par le PDU, sont localisés plus ou moins précisément selon leur degré d'avancement permettant ainsi leur analyse.

141

RESUME NON TECHNIQUE

L'évaluation environnementale du Plan de Déplacements Urbains (PDU) intègre un résumé non technique permettant au public non spécialiste d'identifier les enjeux environnementaux prioritaires liés au territoire et les moyens mis en œuvre dans ce plan pour y répondre. Le résumé comprend une synthèse :

- De l'état initial de l'environnement ;
- Des incidences positives et négatives liées à la mise en œuvre du PDU ;
- Des effets notables de la mise en œuvre des actions du PDU et des mesures prises.

142

1. Synthèse du profil environnemental du territoire

Thèmes	Documents cadres	Atouts/potentialités	Faiblesses / risques	Enjeux croisés avec le PDU
Paysage et cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SRCE ▪ SRADDET ▪ Charte du Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin 	<ul style="list-style-type: none"> - Une forte diversité des paysages - Un paysage bocager typique du paysage normand au centre de la presqu'île relativement préservée de l'urbanisation et des infrastructures routières - Un développement de réseau piéton et cyclable encourageant les paysages emblématiques de la presqu'île, particulièrement les paysages côtiers et de marais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des paysages périurbains en augmentation et parfois peu qualitatifs impactant notamment les paysages littoraux et arrière littoraux - Un développement industriel au niveau de la presqu'île de la Hague induisant des dégradations paysagères - Des infrastructures routières impactant le paysage notamment en entrées de ville de l'agglomération cherbourgeoise - Un développement côtier touristique favorisant la pression sur le paysage littoral et des marais 	<ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte des spécificités de chaque unité paysagère dans les aménagements des réseaux ferrés et routiers du territoire - Prise en compte des spécificités architecturales locales dans les aménagements des réseaux de transports et la construction de bâtiments annexes - Prise en compte des ensembles patrimoniaux et urbains dans l'aménagement des réseaux de transports en vue de préserver la qualité des co-visibilités et d'assurer leur mise en valeur - Valorisation du tissu bâti s'inscrivant réellement dans la tradition du Cotentin, notamment dans les communes de Cherbourg-Octeville, de la Hague et de Valognes - Assurance d'une gestion des flux de mobilité en adéquation avec les sites touristiques remarquables paritairement les sites UNESCO. - Valorisation des paysages depuis les axes routiers fréquentés et les entrées de ville.
Habitats et milieux naturels	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SRCE ▪ SRADDET ▪ SCoT ▪ Charte du Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin 	<ul style="list-style-type: none"> - Des ensembles écologiques riches et nombreux en lien particulièrement avec les milieux aquatiques (marais, côte, réseau hydrographique) - Des ensembles écologiques identifiés et préservés sur l'ensemble du territoire 	<ul style="list-style-type: none"> - Des infrastructures routières sources de ruptures écologiques particulièrement la RN13 et la voie ferrée ; - La RN13 séparant la presqu'île en deux ensembles écologiques séparés ; - Un développement urbain en progression au nord de la presqu'île - Des transports de marchandises et de matières dangereuses dans des sites sensibles (Natura 2000 notamment) 	<ul style="list-style-type: none"> - Protection des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques au regard du risque de fragmentation attendu par le développement du réseau routier et ferroviaire existant et projeté, particulièrement au Nord de la presqu'île entre les agglomérations de Cherbourg et la Hague. - Amélioration des continuités écologiques dans les zones de ruptures écologiques existantes notamment en lien avec les voies N13, D318, D 650, D900, D901, D902 et la voie ferroviaire en vue de réduire les risques de fractures entre Est et Ouest du territoire notamment. - Prise en compte des espaces naturels littoraux dans l'aménagement du réseau routier et du

				développement de la mobilité douce, favorisé par le développement touristique
				<ul style="list-style-type: none"> - Réduction de l'artificialisation des sols liée au développement du réseau routier et ferroviaire dans les espaces naturels et agricoles et également dans le tissu urbain, particulièrement à Cherbourg-Octeville.
Sobriété territoriale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SRCAE ▪ SRADDET ▪ PCAET (en cours) 	<ul style="list-style-type: none"> - Un territoire peu artérialisé avec une surface agricole importante - Une ressource en eau potable suffisante - Un réseau d'assainissement collectif en constante amélioration - Une production de déchets maîtrisée par une gestion départementale efficace - Baisse sensible des émissions de GES et des consommations énergétiques dans le secteur des transports - Une efficacité énergétique supérieure au reste de la région. 	<ul style="list-style-type: none"> - Une consommation des sols renforcée dans l'agglomération cherbourgeoise et dans le secteur des Pieux - Une ressource en eau de qualité moyenne - Un manque de gestion différenciée des eaux pluviales - Un réseau routier et ferré au trafic dense sur lequel sont transportés des matières dangereuses localisées sur des masses d'eau juge prioritaires - Un réseau routier, facteur d'artificialisation des sols, participant à la pollution des eaux de pluie - Une augmentation de la production de gravats liée pour partie aux travaux d'infrastructures. - Le secteur des transports, deuxième secteur responsable des émissions de GES et de la consommation énergétique, il est le premier secteur émetteur de GES à Cherbourg-en-Cotentin et le premier secteur énergivore dans le secteur de la Hague. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction de l'artificialisation des sols induit indirectement par des choix de déplacement facilitant ou encourageant l'éloignement des lieux de vie aux secteurs d'emploi notamment au Nord et l'Ouest de la presqu'île et le long de la N13 entre Cherbourg et la Valognes. - Renforcement de l'efficacité énergétique et climatique de l'agglomération notamment au travers le secteur des transports, deuxième secteur émetteur de gaz à effet de serre et consommateur d'énergie. - Réduction de la dépendance des transports aux énergies fossiles - Veille aux aménagements qualitatifs des voies routières (et ferroviaires) en vue de réduire les risques de pollutions liés aux transports de marchandises sur le réseau hydrographique et les zones humides, notamment le long de la RN13 et du site RAMSAR. - Prise en compte des risques de pollution liés à l'écoulement des eaux de pluie et pollutions sur les voies routières et aires de stationnement notamment dans les secteurs Sud-Est (secteur Carteret-Saint Sauveur le Vicomte), Nord-Ouest (secteur de Barfleury) et l'aire urbaine de Cherbourg qui présentent chacun des fragilités distinctes en matière de pollution des eaux - Réduction des écoulements des eaux pluviales sur les surfaces artificialisées liés aux déplacements (routes, aires de stationnement, ...) notamment dans l'aire urbaine de Cherbourg et la pointe de la Hague pour ne pas fragiliser la capacité de traitement des stations d'épuration.

				<ul style="list-style-type: none"> - Optimisation des réseaux routiers, cyclables et piétons en vue de réduire la production de déchet induit à moyen et long terme et assurer à défaut leur valorisation.
<p>Risques, nuisances, pollution et santé publique</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PRSE ▪ PRSQA ▪ Plan de Préventions des Risques Littoraux ▪ Plan de Prévention des Risques Multiples ▪ SDAGE – SAGE ▪ Plan national santé environnement ▪ Classement des infrastructures sonores 	<ul style="list-style-type: none"> - Un territoire peu soumis au risque d'effet de chaleur urbain - Une accidentologie limitée sur la presqu'île - Des eaux de baignade de bonne qualité - Des risques liés à l'eau (inondation, submersion, ...) connus - Des risques technologiques limités - Peu d'habitants dans les zones de bruits liés à l'aéroport et au réseau routier et ferrée 	<ul style="list-style-type: none"> - Un réchauffement climatique pouvant aggraver les risques naturels et de santé publique connu - Des points noirs accidentogènes notamment dans l'agglomération de Cherbourg en lien avec les piétons et cyclistes et en lien avec les principales voies routières et sites industriels - Des risques de mouvements de terrain identifiés mais mal connu - Un risque « engin de guerre » non maîtrisable - Un réchauffement climatique pouvant engendrer la dégradation des voiries et des chemins de fer (dilatation, ...) et leur inondation plus ou moins permanente. - Des habitants de centre d'agglomération particulièrement soumis aux bruits liés aux principaux boulevards de l'agglomération de Cherbourg - Le secteur des transports, deuxième secteur contributeur aux émissions de polluants atmosphériques - Cherbourg-en-Cotentin est particulièrement touchée par les risques de pollution atmosphériques 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances sonores dans les zones urbaines déjà soumises à ce risque - Limitation de l'urbanisation le long des axes routiers sources de nuisances sonores notamment dans les communes au Nord de la presqu'île dont l'urbanisation est principalement linéaire. - Encouragement aux aménagements de stationnement et de voirie favorable à la réduction des risques d'inondation et de submersion - Prise en compte des risques de mouvements de terrain dans la construction et l'aménagement des réseaux routiers existants - Prise en compte des transports de matières dangereuses dans la gestion des flux sur l'agglomération du Cotentin en vue de réduire les risques pour l'environnement et la population, notamment au sein de l'unité urbaine de Cherbourg et depuis les sites nucléaires - Anticipation du changement climatique dans les aménagements et flux à venir au regard du renforcement des risques naturels attendus et au vu d'un risque de fragilisation de la santé humaine - Réduction des accidents routiers au niveau des principaux échangeurs des axes structurants, des entrées de ville et de certaines zones industrielles - Anticipation du développement des modes doux au sein de Cherbourg-en-Cotentin en vue d'y réduire les risques d'accidents et les risques de dépassements du seuil d'alerte de pollution - Réduction des polluants atmosphériques liés à la combustion des moteurs à combustible fossile

2. Exposé des effets notables probables de la mise en œuvre du plan de déplacements urbains et mesures prises

1. INCIDENCES DE LA STRATEGIE DU PDU

Le scénario retenu devrait, par la réduction de la part modale de la voiture, permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, atténuant le phénomène de changement climatique. Par ailleurs, la réduction du développement de la voiture limitera l'aménagement de nouveaux axes routiers artificialisant les sols et dégradant les paysages et les milieux naturels. Aussi, le développement des modes doux permettra d'améliorer le cadre de vie des habitants en réduisant la place de la voiture et les nuisances sonores associées. Toutefois, une attention particulière devra être portée sur les milieux naturels, la biodiversité et les paysages lors de l'aménagement des aires de covoiturage ou bien d'infrastructures de transport en commun.

2. INCIDENCES DU PLAN D' ACTIONS

INCIDENCES POSITIVES

Population et mode de vie

Le plan d'actions vise à réduire l'utilisation de la voiture au profit des modes alternatifs permettant de diminuer les nuisances sonores. Cela améliorera nécessairement le cadre de vie des habitants, en particulier la population en ville qui profitera d'un cadre de vie plus apaisé. Aussi, le développement des transports en commun et des modes doux devrait avoir un impact fort sur l'amélioration des modes de vie des populations.

Le développement des villes en lien avec le développement de la mobilité avec la mise en place de stations intermodales sera également un facteur d'amélioration du cadre de vie de la population du fait d'une accessibilité facilitée.

Enfin, le développement des modes doux en particulier du vélo, via notamment un Schéma Directeur Cyclable, sera l'opportunité de favoriser la sécurité des utilisateurs. La communication et la sensibilisation auprès des habitants concernant ces mesures permettront d'assurer de meilleures conditions de vie aux habitants.

Qualité de l'air / Energie / Emissions de GES

Le plan d'actions vise à réduire l'utilisation de la voiture pour un report modal sur des mobilités plus durables. Le développement des transports en commun et en particulier celui du vélo au détriment de la voiture permettront une nette diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques mais également des consommations énergétiques. Ces réductions entraîneront une amélioration de la qualité de l'air sur le territoire et surtout en ville.

La meilleure organisation des transports sur le territoire, prévue par le plan d'actions, aura les mêmes effets et pour conséquences une meilleure qualité de l'air.

Biodiversité

La réduction du trafic routier sur les différents axes du territoire sera bénéfique pour la biodiversité. En effet, les automobiles représentent un risque de mortalité pour les animaux.

Le développement des modes doux et l'aménagement de zones apaisées inciteront les pratiques décarbonées. Les aménagements de modes doux étant couramment support de la mise en place de végétation, à plus long terme, ces éléments assureront le renforcement du maillage vert du territoire.

Paysage et patrimoine

Les actions définies dans le Plan de Déplacement vont dans le sens de la valorisation des paysages et des patrimoines. En effet, en facilitant les déplacements alternatifs à la voiture, le territoire verra le trafic routier diminuer assurant une amélioration du paysage. De plus, la pratique des Transports en Commun et des modes actifs permettra aux utilisateurs d'observer le paysage et le patrimoine local, ce qu'ils n'auraient pas nécessairement pu faire s'ils avaient été en voiture.

Par ailleurs, la réduction de la place de la voiture en ville permettra la requalification des espaces publics qui pourront être plus qualitatifs, améliorant directement le cadre de vie et les paysages urbains du territoire.

Risques

Un usage réduit de la voiture et donc des axes routiers moins fréquentés permettront de réduire les accidents sur les routes, que ce soit avec les animaux, avec d'autres véhicules ou avec des cyclistes. Aussi, une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier du Cotentin limitera le trafic dans les zones résidentielles, réduisant les nuisances sonores et le risque lié au transport de matière dangereuse pour la population.

Consommation d'espaces

Le développement des transports en commun et des modes doux pourra inciter à la construction de la ville dans la ville et au renouvellement urbain, réduisant le phénomène d'étalement urbain.

Ressource en eau

La réduction du trafic routier au profit du train, des transports en commun ou des modes alternatifs (covoiturage notamment), via l'intermodalité, devrait permettre à long terme de réduire la charge en hydrocarbures et polluants divers sur les voiries, et donc leur transfert vers les cours d'eau par ruissellement. Cela devrait assurer une réduction des pollutions des nappes d'eau superficielles et souterraines.

INCIDENCES NEGATIVES

Biodiversité

Les divers projets liés au plan d'actions, infrastructures liées aux transports en commun, aires de covoiturage ou pistes cyclables, pourront engendrer, en fonction de leur implantation, une artificialisation des sols. Cette consommation d'espace aura plusieurs impacts négatifs sur le territoire.

Tout d'abord, ces aménagements entraîneront une diminution de la séquestration carbone annuelle, réalisée par les sols et la végétation présente. Par ailleurs, l'artificialisation de ces sols pourra être à l'origine de la dégradation / destruction ou de la fragilisation de milieux naturels. De plus, le développement du vélo et des espaces de voies cyclables pourrait engendrer des perturbations pour la biodiversité du fait de la mise en place de nouvelles infrastructures sur des espaces naturels en milieu urbain.

L'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île pourrait entraîner une certaine attractivité touristique pour le territoire. Le développement du tourisme sur le territoire exercerait une pression supplémentaire sur les milieux naturels et la biodiversité.

- *Toutefois, le Plan de Déplacement prévoit, pour une majorité des stations intermodales, d'utiliser les parkings déjà existants sur le site, limitant ainsi la dégradation d'espaces naturels et donc de la biodiversité.*

Paysage et patrimoine

Le développement des modes alternatifs pourra avoir un impact négatif sur les paysages et le patrimoine. En effet, l'implantation d'aires de covoiturage pourrait impacter la qualité paysagère des espaces environnants, car elles s'intègrent difficilement dans le paysage si des traitements paysagers spécifiques ne sont pas mis en œuvre.

- *Le développement des modes doux prévus par le PDU pourrait, au contraire, être un support de mise en valeur et de développement des paysages et du patrimoine sur le territoire. Notamment, les abords des pistes cyclables pourront être végétalisés, et permettre la découverte des paysages du territoire. Aussi, l'implantation des aires de covoiturage se fera principalement sur des parkings existants et cette requalification pourra être l'opportunité d'améliorer l'insertion paysagère du site.*

Santé humaine (risques, nuisances, qualité de l'air)

Le développement ferroviaire et des transports en commun aura un impact négatif sur la santé humaine. En effet, il génèrera un développement des nuisances aux abords des voies ferrées supportant ce report et donc l'augmentation du transit ferroviaire mais également au niveau des espaces en amont des secteurs de rassemblement des transports en commun (trafic plus important qu'aujourd'hui). Les habitants dans ces secteurs devraient donc être exposés à des nuisances (sonores et de qualité de l'air) plus importantes qu'aujourd'hui (augmentation des besoins en stationnement à proximité des gares).

- *Malgré ces nuisances potentielles, le Plan de Déplacements devrait engendrer, de par ses actions, une réduction importante des nuisances et pollutions de l'air liées aux véhicules particuliers. Ainsi, globalement le projet de PDU aura un impact positif en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air.*

Consommation d'espaces

Le projet développé par le plan d'action du Plan de Déplacements risque d'avoir des impacts négatifs sur la consommation d'espace du territoire, si aucune mesure de maîtrise n'est prise. En effet, l'amélioration de la desserte des communes périphériques par les transports en commun pourrait induire le développement du tissu urbain de ces communes et donc entraîner une artificialisation des sols par l'étalement urbain.

Par ailleurs, en fonction de l'implantation des stations intermodales et des aires de covoiturage, de nouveaux espaces seront artificialisés, augmentant la consommation d'espace du territoire. Les aménagements prévus pour des parkings de rabattement et certains projets de transports collectifs pourront aussi impliquer de nouvelles surfaces imperméabilisées.

- *Globalement, le projet de PDU s'appuie sur des infrastructures existantes, ce qui limite la consommation d'espace. En ce qui concerne les autres projets induisant une consommation, un travail pourra être réalisé sur les matériaux utilisés pour le revêtement. En effet, des revêtements plus perméables auront un impact moindre sur l'environnement.*

Ressource en eau

La ressource en eau sera également impactée par le projet du plan d'actions. L'amélioration de la desserte des communes périphériques, les aménagements de parkings de rabattement et d'aires de covoiturage ou encore certains projets de transports collectifs risquent d'entraîner une artificialisation des sols et une augmentation des ruissellements, potentiellement pollués, à gérer. Enfin, les chantiers afin d'aménager ou créer les différents projets vont augmenter la production de déchets qui pourraient engendrer des pollutions du sol et des eaux de surface.

- *Le projet de PDU s'appuie principalement sur des infrastructures existantes ce qui ne devrait donc pas augmenter les ruissellements. Toutefois, pour les projets impliquant une artificialisation des sols, un travail devra être fait sur les matériaux pour le revêtement. En effet, des revêtements plus perméables auront un impact moindre sur la gestion de la ressource en eau.*



BILAN DE LA CONCERTATION



SOMMAIRE

UNE DÉMARCHE PARTAGÉE

LA CONCERTATION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN (PDC)

ELABORATION ET CO-CONSTRUCTION DU PDC

1 // Diagnostic

- Réunion de lancement
- Atelier thématique
- Atelier territoriaux PLH, PCAET, PDC

2 // Élaboration de la stratégie et des scénarios

- Atelier stratégie
- Bureau communautaire - Choix du scénario stratégique

3// Plan d'actions

- Ateliers thématiques de construction du Plan d'Actions

ACCOMPAGNEMENT DE L'ÉLABORATION DU PDC PAR DES EXPÉRIMENTATIONS

1 // Expérimentation d'une navette électrique gratuite de centre-ville

2 // Expérimentation de transport à la demande dynamique

CONCERTATION PRÉALABLE

1 // Les outils d'information mis en œuvre

- Articles
- Exposition pédagogique
- Parking Day
- Site internet
- Vademecum à destination des élus

2 // Les outils de concertation mis en œuvre

- Plateforme « J'en parle » : consultation et cartographie
- Conseil de développement : ateliers et saisine
- Semaine de la Mobilité
- Réunions publiques
- Conférence des maires
- Ateliers – exposition à destination des techniciens

SYNTHÈSE DES REMARQUES

1 // Aménagements cyclables

2 // Transports urbains

3 // La place du piéton

4 // L'intermodalité

5 // Le covoiturage

BILAN DE LA CONCERTATION

ANNEXES

UNE DÉMARCHE PARTAGÉE

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit, selon les termes de l'article 28 de la Loi d'Orientation sur les transports Intérieurs du 30 décembre 1982, « les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains ».

Le PDU vise à élaborer une stratégie d'organisation des déplacements à l'échelle du territoire de la Communauté d'agglomération du Cotentin, Autorité Organisatrice des Transports Urbains, c'est pourquoi il était important que cette démarche soit co-construite avec les acteurs et usagers concernés.

La Communauté d'agglomération du Cotentin a fait le choix stratégique d'un processus partenarial ouvert et transparent, afin que le PDU approuvé par le Conseil d'Agglomération au terme de la procédure d'élaboration constitue un document partagé par les acteurs en charge de sa mise en œuvre.

L'article L. 1214-14 du Code des transports précise que, lors de l'élaboration d'un PDU, l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains doit associer les services de l'État, de même que les régions et les départements au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport ou de gestionnaires d'un réseau routier et, le cas échéant, le président de l'établissement public en charge du SCoT, sont associés à l'élaboration du PDU.

L'article L. 1214-14 du Code des transports dispose que « Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L141-1 du Code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet ».

La Communauté d'agglomération du Cotentin a souhaité aller au-delà de ces obligations légales en allant plus loin que dans sa déclaration d'intention en matière de concertation et de co-construction.

LA CONCERTATION DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN (PDC)

La Communauté d'agglomération du Cotentin a par ailleurs eu l'ambition d'inscrire le PDC dans une démarche volontaire de concertation et d'expertise, qui permette tant l'intervention du citoyen que l'apport des professionnels et des techniciens. Suivant des modalités annoncées dans sa déclaration d'intention, la Communauté d'agglomération du Cotentin a ainsi opté pour une démarche de concertation reposant sur la combinaison de divers dispositifs :

- Un appel à participation de la population via une plateforme numérique de contribution du plan de déplacements du Cotentin. Une communication spécifique sera réalisée vers la population pour l'informer de la mise en ligne de la plateforme ;
- Une cartographie numérique participative ;
- Une saisine du conseil de développement représentant la société civile ;
- Un séminaire des élus du territoire sur les actions opérationnelles ;
- Une réunion publique

Un « livre blanc de la concertation » a été constitué et mis à disposition du public sur les sites internet des pôles de proximité de la Communauté d'agglomération du Cotentin (ex-site des communautés de communes) puis sur le site internet de la Communauté d'agglomération du Cotentin quand celui-ci a été opérationnel, ainsi que sur la plateforme numérique participative.

Les modalités des animations de concertation (lieux, horaires, déroulements) ont été communiquées au public au moins 15 jours à l'avance sur les sites internet des pôles de proximité de la Communauté d'agglomération du Cotentin puis sur le site internet quand celui-ci a été opérationnel.

ELABORATION ET CO-CONSTRUCTION DU PDC

Comme indiqué en introduction, La Communauté d'agglomération du Cotentin a souhaité aller au-delà de ces obligations légales en matière de concertation et de co-construction. Par conséquent, le présent chapitre présentera phase par phase les moyens et outils mis en place en dehors des obligations légales.

1 // Diagnostic

Réunion de lancement

La réunion du 15 septembre 2017 à Saint-Sauveur-le-Vicomte a permis d'officialiser le lancement de la démarche PDC auprès des acteurs du territoire : élus de l'agglomération, associations du territoire, exploitants TC, services de l'Etat, chambres consulaires, CD50, région Normandie...

Cette rencontre avait pour objectif principal de présenter les modalités de la démarche PDC (contexte, objectifs, étapes, calendrier...) mais également de permettre aux différents acteurs et partenaires de la démarche de se rencontrer et se fédérer autour de ce projet commun.



Atelier thématique

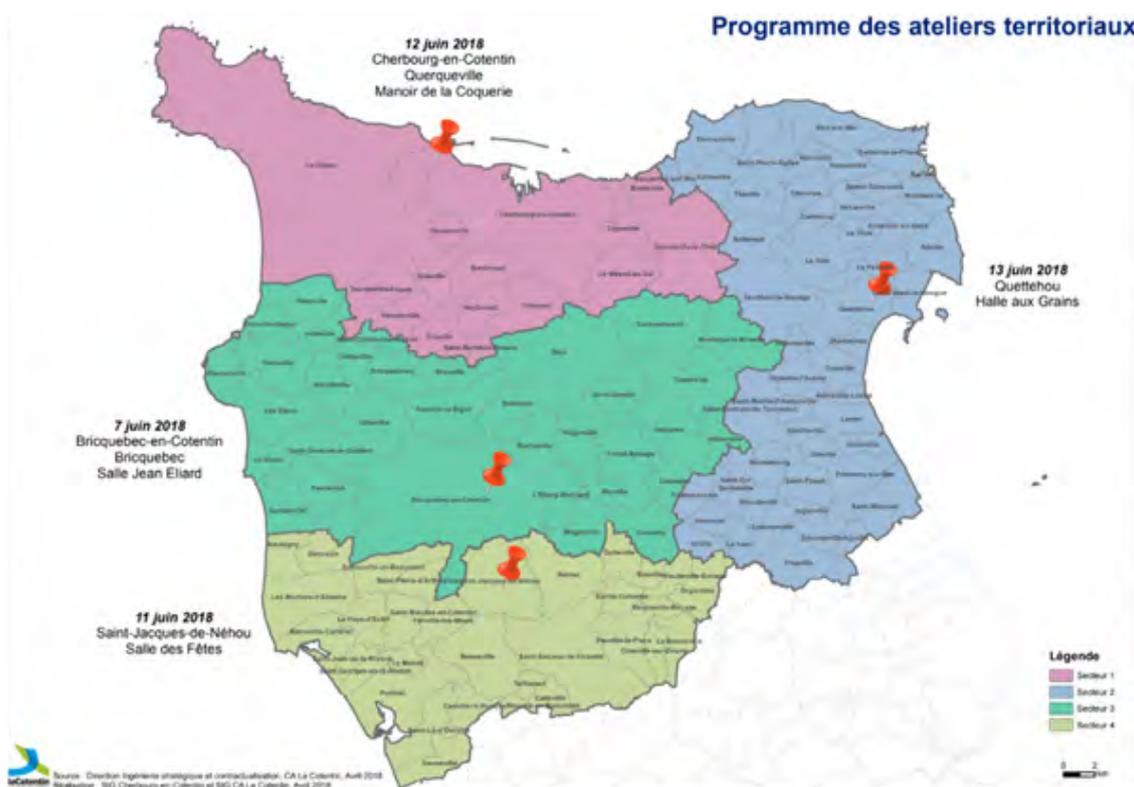
L'objectif global de cet atelier qui s'est déroulé le 23 avril 2018 à Valognes était de partager des constats et des enjeux thématiques sur le territoire et ses liens avec les territoires extérieurs. La richesse de cette rencontre était notamment due à la diversité des structures invitées : Agglomération du Cotentin, Manche Tourisme, ADEME Normandie, Région Normandie, Pôles de proximité, FNAUT Normandie, Keolis, CCI Ouest Normandie, Plan de Mobilité, Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin...

Cet atelier s'est déroulé en 3 temps :

- Un premier temps en plénière avec un rappel de la démarche et des objectifs du PDC ainsi qu'une présentation des principaux constats du diagnostic sur l'état actuel du territoire et sur l'organisation globale des déplacements ;
 - Un travail en atelier participatif avec 3 groupes travaillant sur 3 thématiques différentes :
 - Atelier 1 : Comment intensifier la pratique des modes doux et autres alternatives à l'autosolisme ?
Vélo, marche, covoiturage, électromobilité, management de la mobilité, communication
 - Atelier 2 : Comment développer et mieux coordonner les réseaux de transports collectifs ?
Transport collectif urbain, ferroviaire, interurbain, local (TAD, initiatives locales y compris transport privé), offre touristique, intermodalité (PEM)
 - Atelier 3 : Comment mieux organiser l'espace public et améliorer le cadre de vie ?
Stationnement, circulation routière, accessibilité, transports de marchandises, environnement
 - Une séquence de restitution collective
- Cette rencontre a ainsi permis de déterminer, hiérarchiser et spatialiser les enjeux de mobilité du territoire.

Atelier territoriaux PLH, PCAET, PDC

Les démarches PLH, PCAET et PDC partagent un calendrier et des enjeux communs. Par conséquent, une série de 4 ateliers territorialisés (carte ci-dessous) a été organisée afin de mettre en cohérence les réflexions autour de certaines thématiques aux enjeux liés comme la mobilité et l'émission de gaz à effet de serre. Ces rencontres étaient dédiées à l'ensemble des élus du territoire.



Les 4 ateliers se sont déroulés sous le même format. Dans un premier temps, la dynamique et les constats des diagnostics des territoires concernés par chaque atelier (socio-démographie, structuration du territoire de chaque secteur d'atelier, grandes tendances habitat, mobilité, etc.) ont été présentés en plénière aux participants.

Ensuite, les élus ont pu s'exprimer et contribuer à travers 3 ateliers tournant de 40 minutes (un pour chaque plans). Enfin, les rencontres se sont achevées par une restitution globale.

Ces 4 rencontres ont permis d'aboutir à une synthèse globale de ces ateliers pour le volet PDC à travers plusieurs thématiques : le réseau viaire, le stationnement, les transports collectifs, les modes actifs, la voiture partagée et l'électromobilité.

2 // Élaboration de la stratégie et des scénarios

Atelier stratégie

Cette réunion organisée le 12 décembre 2018 à Valognes sous forme d'ateliers de travail lançait la deuxième étape d'élaboration de la stratégie du Plan de déplacements du Cotentin. Cette rencontre était destinée aux élus du territoire ainsi qu'aux partenaires de la démarche : DREAL, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Région, ADEME, Conseil départemental, SCoT, CCI, FNAUT...

A partir des constats du diagnostic et des orientations ressorties lors de la phase 1, l'objectif de cette réunion était d'identifier et de prioriser des pistes d'actions pouvant répondre à ces orientations.

Ainsi, la rencontre a débuté par un rappel de la démarche et des objectifs du PDC, une synthèse du diagnostic et des enjeux identifiés, les orientations définies.

Ensuite, en temps de travail collectif sur table, les participants ont été invités à se répartir en 6 sous-groupes et à travailler en trois temps :

- hiérarchiser les 10 orientations proposées selon un ordre de priorité
- identifier les pistes d'actions pour y répondre
- identifier 2 actions à réaliser à court terme parmi les actions proposées.

Enfin, en plénière, un temps de restitution collective a été réalisé. A partir de ce travail de co-construction, le bureau d'étude Item a rédigé un panel d'actions socles et 3 scénarios, qui ont été présentés lors du Bureau communautaire du 14 mars.

Bureau communautaire - Choix du scénario stratégique

A l'occasion du bureau communautaire du 14 mars, la stratégie du Plan de Déplacements du Cotentin, dit « PDC », a été présentée par le bureau d'étude Item, retenu pour accompagner la communauté d'agglomération pendant toute la démarche.

Les 3 scénarios présentés lors de cette rencontre sont basés sur un répertoire commun d'actions socles, notamment :

- Le bus Nouvelle Génération
- Le renforcement des 2 gares ferroviaires du territoire par une logique de pôle d'échange multimodal
- La mise à l'étude des projets de contournement

L'objet de la séance n'était pas de choisir un scénario in extenso. Ils constituaient un support, des exemples génériques de ce qui pourrait être mis en œuvre sur le territoire. Dès lors, ils ont permis d'alimenter le débat, susciter une réflexion pour aboutir aux principes d'un scénario co-construit et partagé à l'issue de la séance. A partir des éléments actés, le bureau d'étude a rédigé le scénario définitif, qui a fait l'objet d'une validation avant que ne s'engagent la troisième phase (consistant en la construction du plan d'actions) et la concertation.

3 // Plan d'actions

Ateliers thématiques de construction du Plan d'Actions

Ces réunions organisées sous forme d'ateliers de travail ont lancé la troisième étape du Plan de déplacements du Cotentin.

A partir du choix du scénario définissant la stratégie du Plan de Déplacements du Cotentin, lors de la phase 2, les participants ont travaillé sur les actions à mettre en œuvre. L'objectif était ainsi d'approfondir ces actions, dont la philosophie avait été identifiée durant la phase 2, de construire et d'affiner leurs contours de mise en œuvre.

Pour y parvenir cette étape s'est déroulée sous la forme d'ateliers de travail regroupant à la fois élus, partenaires, grands employeurs du territoire et associations. Ces ateliers ont été distingués selon quatre grandes thématiques :

- Quelle offre de mobilité de proximité ? – Le 5 juin à Cherbourg-en-Cotentin ;
- Quel réseau de transports à l'échelle du Cotentin ? – Le 13 juin à Bricquebec-en-Cotentin ;
- Vers une mobilité accessible pour tous – Le 18 juin à Cherbourg-en-Cotentin, atelier spécifique réunissant uniquement les associations membres de la commission intercommunale d'accessibilité (invitées aux autres ateliers également) ;
- Quelle place pour la voiture dans la mobilité de demain ? – Le 19 juin à Saint-Pierre-Eglise.

ACCOMPAGNEMENT DE L'ÉLABORATION DU PDC PAR DES EXPÉRIMENTATIONS

Une navette électrique gratuite de centre-ville à Cherbourg-en-Cotentin et un service de Transport à la demande pour une durée de 6 mois sur le Pôle de Proximité de la Saire ont été des tests pour voir ce qui fonctionnait et ce qui ne fonctionnait pas avant l'achèvement du PDC. En effet, ce document cadre devra nécessairement amplifier la place accordée aux mobilités douces et se construire avec le temps, en concertation avec les habitants et les usagers.

1 // Expérimentation d'une navette électrique gratuite de centre-ville

L'objectif de ce dispositif, mis en place du 1er juillet au 21 septembre 2019 à Cherbourg-en-Cotentin, était de permettre d'améliorer la desserte du cœur de ville et de ses commerces avec des rotations toutes les quinze minutes. Pouvant transporter une vingtaine de personnes, la navette était également géo localisable via une application dédiée «Pysae».

L'expérience aura été concluante avec un total de 15630 montées en 12 semaines. La navette a enregistré une moyenne de 233 montées par jour et 1400 par semaine avec une progression constante tout au long de l'expérimentation. Ce véhicule devait également répondre aux besoins des touristes ou croisiéristes et inciter les habitants venant de la périphérie à stationner leurs véhicules aux abords de La Cité de la Mer avant de se rendre dans le centre-ville.

Bien que le profil des usagers de ce service soit difficile à définir, la forte fréquentation rencontrée tout au long de l'expérimentation par les arrêts «La Cité de la Mer» et «Embarcadère» situé quai Lawton Collins, montre que cet objectif a été approché, sinon atteint.



2// Expérimentation de transport à la demande dynamique

L'agglomération a souhaité tester, du 1er juillet au 31 décembre 2019, un nouveau moyen de mobilité permettant aux usagers de bénéficier d'un réseau plus dynamique avec un fonctionnement plus souple et mieux adapté à leurs besoins. Ce véhicule de 9 places a desservi, selon la demande des utilisateurs, 22 points d'arrêts sur l'ensemble du territoire de La Saire (Bretteville, Digosville, le Mesnil-au-Val).

La navette a ainsi permis de rallier Turlaville et le réseau urbain au tarif en vigueur, valable en correspondance. L'utilisateur pouvait réserver son trajet à tout moment grâce à l'application dédiée «La Saire TàD». Au bout de trois mois de fonctionnement, marqué par une réunion publique de bilan à mi-parcours, ce dispositif a montré qu'il répondait clairement à une demande avec près de 1 800 voyageurs pour 1 379 trajets. Ce service montre aussi une réelle complémentarité avec le réseau urbain. A la clôture de l'expérimentation, près de 4200 voyages y ont été effectués



CONCERTATION PRÉALABLE

1 // Les outils d'information mis en œuvre

Articles

L'élaboration du PDC a fait l'objet de plusieurs articles dans le Cotentin Mag et dans le livre interne des agents de la Communauté d'agglomération notamment pour communiquer autour de la plateforme participative « J'en parle ». Des articles parus dans la presse locale (La Presse de la Manche) ont également permis de communiquer sur l'avancement du PDC et sur les rendez-vous de la concertation.



"J'en parle" : le Cotentin lance sa plateforme participative

Dans le cadre du Projet de Territoire de l'agglomération et de l'élaboration du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), du Programme Local de l'Habitat (PLH) et du Plan de Déplacement du Cotentin (PDC), la Communauté d'agglomération vous donne l'occasion de vous exprimer sur les politiques qui seront déployées sur le territoire durant les prochaines années. Habitat, déplacements, lutte et adaptation au changement climatique dans le Cotentin... autant de thématiques auxquelles vous pourrez contribuer tout au long de l'élaboration de ces trois démarches de planification territoriale.

Donnez votre avis, posez des questions et faites des propositions afin que l'agglomération construise des politiques adaptées aux besoins d'aujourd'hui et de demain. **Rendez-vous sur le site : <https://cotentin.new.jenparle.net>**

Exposition pédagogique

L'élaboration du PDC a donné lieu à une exposition, dont l'intégralité des panneaux n'est pas encore réalisée :

- le premier panneau de l'exposition explique la démarche (objectifs, enjeux, étapes...). Ce panneau a notamment été exposé lors des parking days ;
- 4 panneaux supplémentaires viendront prochainement compléter l'exposition en présentant les éléments clés du diagnostic, les orientations et le plan d'actions du PDC.

A travers cette exposition, la Communauté d'agglomération du Cotentin s'attache à sensibiliser le public à l'élaboration du PDC et à expliquer de manière pédagogique et synthétique les points-clés de chaque étape. Par ailleurs, le premier panneau de cette exposition a notamment permis de communiquer sur les moyens d'information et d'expression autour du PDC, comme la plateforme « J'en parle » par exemple.

Parking Day

Ce format consiste à exporter la concertation dans l'espace public le temps d'une demi-journée afin d'aller au contact de la population.

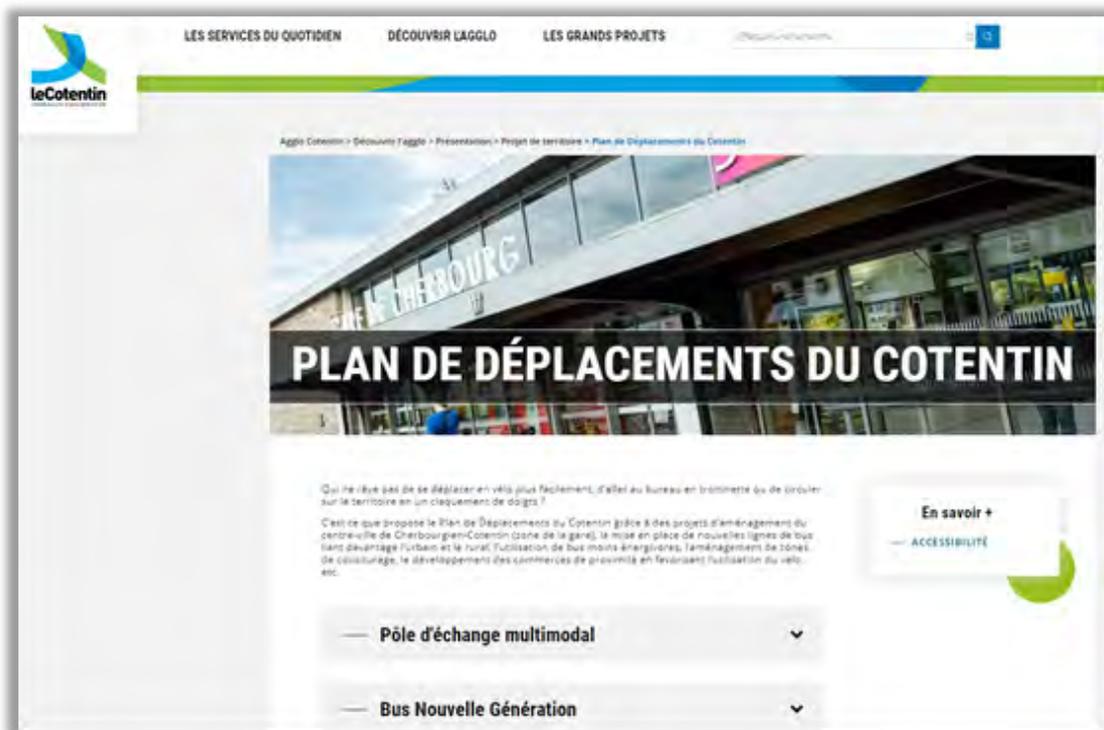
Mis en œuvre sur les marchés à Cherbourg-en-Cotentin le 19 octobre 2019 et à Les Pieux le 20 octobre 2019, ce format convivial incite à l'échange.

Les objectifs de ces permanences étaient multiples :

- Informer le grand public sur la démarche PDC, notamment à l'aide du panneau d'exposition ;
- Expliquer les choix opérés (cadre législatif, stratégie territoriale) et répondre aux questions des habitants ;
- Les inviter à formuler leurs remarques sur le par courrier et sur la plateforme numérique participative.



Un page dédiée au PDC a été créé sur le site internet de la Communauté d'agglomération où l'ensemble des citoyens peut trouver des informations sur la démarche.



Vademecum à destination des élus

Pour ce Plan de Déplacements, l'Agglomération a souhaité informer le plus largement possible l'ensemble des acteurs du territoire, pas seulement les habitants. C'est pourquoi les élus ont également régulièrement été informés des avancées de la démarche, notamment via la diffusion aux élus de l'agglomération et de la ville de Cherbourg-en-Cotentin d'un vademecum sur les projets de Plan de déplacement du Cotentin et de Bus Nouvelle Génération.



2 // Les outils de concertation mis en œuvre

Plateforme « J'en parle » : consultation et cartographie

La Communauté d'Agglomération du Cotentin a élaboré de façon concomitante trois grands documents de planification que sont le Plan de Déplacements du Cotentin (PDC), le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et le Programme Local de l'Habitat (PLH).

Ces documents revêtent une dimension stratégique pour l'aménagement futur du territoire, et c'est pourquoi la Communauté d'agglomération a souhaité mobiliser le grand public via une plateforme participative afin de recueillir leurs avis et leur permettre de contribuer à la construction du Cotentin de demain. Cette plateforme a ainsi fait office de « livre blanc » de la concertation pour le PDC.

Concernant le PDC, la plateforme a mis à disposition des citoyens des éléments d'information sur la démarche (définition, objectifs, étapes...) ainsi que les documents du projet (rapport de diagnostic complet, matrice plan d'actions PDC, atlas territoriaux...). La plateforme proposait aussi à ceux qui le souhaitaient de donner leur avis sur le PDC.



LE PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN

Engagé depuis septembre 2017, le Plan de Déplacements du Cotentin, dit PDC, a fait l'objet durant l'année 2018 d'un état des lieux et d'un diagnostic, destiné à mettre en exergue les enjeux du territoire de l'agglomération en matière de transports et déplacements. Cette phase constitue une « photographie » à l'instant T des mobilités sur notre territoire.

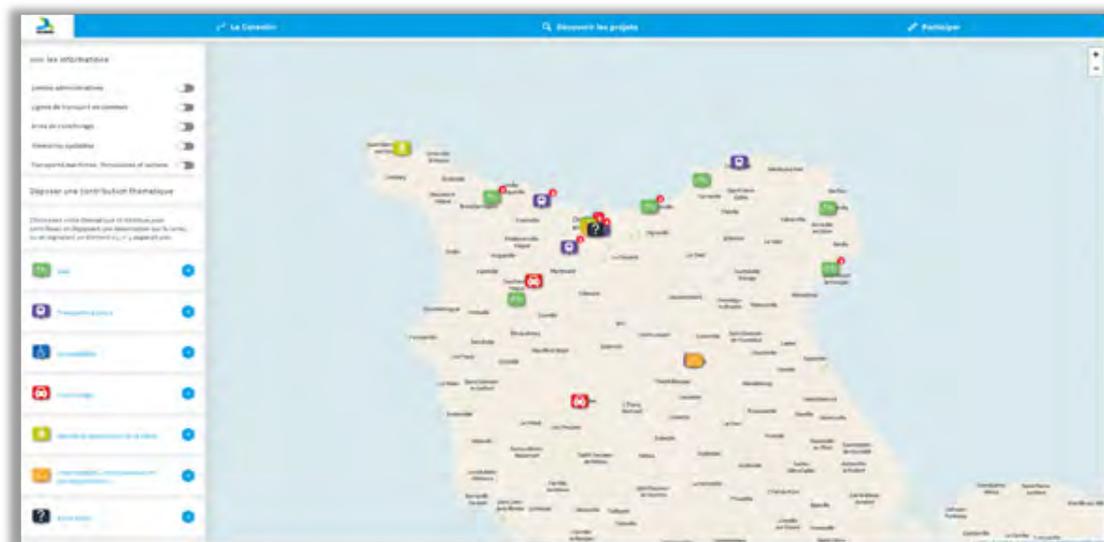
Menée en concertation avec élus du territoire et acteurs de la société civile, cette phase a permis d'établir une stratégie à partir de laquelle se décline un programme d'actions, dont une première mouture a été travaillée à nouveau en concertation avec élus, associations, partenaires et grandes entreprises du territoire, au cours du printemps 2019.

Afin d'aboutir à un Plan de déplacements largement concerté, ambitieux et adapté aux enjeux et aspirations de notre territoire, la Communauté d'agglomération sollicite votre avis à travers sa plateforme JenParle.

Le PDC
Qu'est-ce que c'est ?

Donnez votre avis !
Sur le plan de déplacements du Cotentin

Outre cette consultation, la plateforme « J'en parle » permettait aussi aux habitants de s'exprimer à travers une cartographie participative des mobilités où ils pouvaient localiser sur le territoire leurs observations (besoins, difficultés...) selon plusieurs thématiques : vélo, transports publics, etc.



Ainsi, la plateforme numérique de consultation a recueilli 4 observations sur le PDC, tandis que la cartographie participative a reçu 68 contributions. Une réponse a été apportée à chaque observation.

Les thématiques qui apparaissent dans les 4 observations sur le PDC sont, en grande partie le développement et la sécurisation de la pratique du vélo et dans une moindre mesure les transports publics avec une observation évoquant la notion de gratuité.

Concernant la cartographie participative, les contributions se répartissent de la façon suivantes :

- 46 remarques sur le thème du vélo. La majorité de ces contributions concerne des besoins en matière d'aménagement cyclable : création ou prolongement de pistes, implantation de stationnement... En lien avec ces demandes, beaucoup d'habitants alertent sur un besoin de sécurisation de la pratique du vélo à certains endroits du territoire.
- 9 remarques sur le thème des transports publics. La majorité des remarques concernent la vitesse et la desserte des bus.
- 2 remarques soulignant l'enjeu du développement du covoiturage.
- 9 remarques sur le thème de la marche et de l'apaisement la voirie. Les observations se focalisent sur la sécurisation et la valorisation de la place du piéton, notamment en centre-ville, ainsi que, en relation, l'amélioration de la qualité des espaces publics.
- 2 remarques sur le thème de l'intermodalité avec un besoin de porte vélo dans les bus et la synchronisation des bus et des trains.

Conseil de développement : ateliers et saisine

Saisi par la Communauté d'agglomération du Cotentin lors du bureau du 14 mars 2019, conformément à la loi, le Conseil de développement a été appelé à donner son avis sur le Plan de Déplacements du Cotentin qui lui a été soumis.

Après avoir présenté au Conseil de développement les modalités de la démarche PDC (objectifs, enjeux, étapes...) et une synthèse du diagnostic en séance plénière, deux ateliers en groupe de travail ont été organisés. Propres au Conseil de développement, ces ateliers ont permis de formaliser l'avis du Conseil de développement, en travaillant sur les orientations du PDC et sur la structure de la stratégie et du plan d'actions. L'animation était assurée par le secrétaire, le rapporteur de séance, et les techniciens de l'agglomération responsables du Conseil de développement. Le technicien de l'agglomération assurant le suivi de l'élaboration du PDC était présent pour fournir un appui pédagogique.

Les deux ateliers ont permis de formaliser et rédiger un projet d'avis, présenté et validé en séance plénière. L'avis définitif, joint en annexe de ce bilan de la concertation, a été exposé au Bureau communautaire, qui en a pris acte, le 28 novembre 2019. La réponse de la Communauté d'agglomération du Cotentin figure également en annexe de ce bilan à la suite de l'avis.

Depuis sa création le 1er janvier 2017, la Communauté d'agglomération du Cotentin organise chaque année son édition de la Semaine européenne de la Mobilité, en lien notamment avec les associations du territoire. En dehors des dates habituelles européennes du 16 au 22 septembre, des actions sont organisées afin de prolonger l'évènement.

Permettant d'évoquer les solutions alternatives à la voiture individuelle et d'échanger avec les citoyens sur leur vision des mobilités, des conférences publiques, directement en lien avec le Plan de déplacements du Cotentin, ont été organisées. Ainsi, la réunion de lancement le 15 septembre 2017, une conférence sur le thème des PDU et de l'intermodalité le 14 septembre 2018, ou encore la réunion publique sur l'autopartage le 16 septembre, inscrits aux programmes des semaines de la mobilité, ont permis au grand public de s'informer et de s'exprimer sur le PDC et sur les thématiques qu'il traite.

VENDREDI 14 SEPTEMBRE

18H30 PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN : SOIRÉE CONFÉRENCE ET ÉCHANGES

Soirée de conférences et d'échanges sur le thème des transports et des mobilités dans le cadre du Plan de Déplacements du Cotentin. Intervenant de Xavier Lopez, chargé d'études mobilité au sein de l'Agence d'Urbanisme de Caen Normandie : "l'intermodalité", au conseil des villes et de Marie Laire, spécialiste dans le domaine de Plans de Déplacements pour le compte du conseil Équipe.

19h30 - 20h30 - Conférence de clôture et de lancement du PDC. Un verre d'apéro.

Cinéma Le Richelieu, rue général De Gaulle, Réville - Nombre de places limitées, réservation par mail : forum@lecotentin.fr

SAMEDI 15 SEPTEMBRE

JOURNÉE SKATEBOARD

10H-12H MAINTIÈRE INITIATION

À partir de 6 ans, inscription gratuite sur place, en fonction des places disponibles. Prix de matériel et de protections gratuit. Bouffe et restauration sur place.

Page Facebook : [Asso 48 Roi Cuc](https://www.facebook.com/Asso48RoiCuc)

Skatepark Nécessite, Cherbourg-en-Cotentin

14H APRÈS-MIDI COMPÉTITION

Inscription au magasin Studio, 7 rue de la conférence, Cherbourg-en-Cotentin la semaine précédente, et sur place jusqu'à 18h en fonction des places disponibles. Autorisation parentale nécessaire pour les mineurs.

Skatepark Nécessite, Cherbourg-en-Cotentin

10H VÉLOYSISTE

Vélovoile de 22 km, en lien avec les Journées du Patrimoine. Arrêt aux gites cordillères. Sur réservation auprès de l'Office de Tourisme de Cherbourg (02 33 81 52 52). Limité à 50 places.

13H30-16H30 JOURNÉE DU TRANSPORT PUBLIC ET DES DÉPLACEMENTS DOUX

PLACE DU GÉNÉRAL DE GAULLE, CHERBOURG-EN-COTENTIN

ATELIER RÉPARATION VÉLO

Régulation de vélos et information sur le projet de Maison du Vélo, ouvert à tous.

Page Facebook : [AgglomerationCotentin](https://www.facebook.com/AgglomerationCotentin)

DIMANCHE 16 SEPTEMBRE

10H BALADE DE LA MOBILITÉ EN FAMILLE

Rallée de 1 km ouverte à tous - parents, familles multigénérationnelles, vélos adaptés... Organiser dans le cadre des 20 rendez-vous. Admis. Informations et inscriptions sur le site : www.audreyau.fr

Possibilité d'inscription sur place (4€).

Espace sport nature Lande Saint-Gabriel, commune déléguée de Tourlaville.

MERCREDI 19 SEPTEMBRE

14H-17H INITIATION AU SKATEBOARD

À partir de 6 ans, inscription gratuite sur place. Prix de matériel et de protections gratuit.

Page Facebook : [Asso 48 Roi Cuc](https://www.facebook.com/Asso48RoiCuc)

Skatepark de Basseville-Catzelet

Réunions publiques

Deux premières réunions publiques ont été organisées en septembre 2019, permettant d'évoquer avec les citoyens les mobilités, notamment l'autopartage et le transport à la demande dans le cadre du PDC.



La réunion du 16 septembre 2019, inscrite au programme de la semaine européenne de la mobilité 2019, avait pour thème l'autopartage. Cette réunion publique a été l'occasion d'évaluer la pertinence des solutions d'autopartage et plus globalement de questionner la place de l'automobile dans un territoire comme le Cotentin. Les participants ont notamment soulevé la nécessité de repenser le rapport à l'automobile afin de favoriser les modes plus partagés ainsi que les autres modes de transport. Un participant a également évoqué l'éventualité d'un partage de flottes de véhicules avec le monde de l'entreprise, et insisté sur la nécessité de travailler en étroite collaboration entre les grands employeurs et l'autorité organisatrice de la mobilité.

La seconde réunion publique, liée à l'expérimentation d'un service de transport à la demande dynamique, s'est déroulée à Digosville le 19 septembre 2019. Elle ne figurait pas au programme de la semaine de la mobilité en tant que telle, mais a été annoncée dans la presse et par prospectus avec l'appui des communes concernées. L'objet de la réunion était de faire un bilan de l'expérimentation à mi-parcours après les deux mois d'été. Les participants se sont exprimés en faveur du service, mais ont également remonté les difficultés survenues depuis le lancement, notamment en matière de ponctualité, d'ergonomie, de sécurité des arrêts ou encore d'un éventuel manque de points d'arrêt. Plus globalement, les participants ont également fait part de leur rapport aux transports en commun compte-tenu de la configuration de ce territoire peu dense. Si la plupart se déclarent favorable à un niveau de desserte plus élevé, ils conviennent du fait qu'il est difficile de desservir le territoire par un grand nombre de lignes régulières. Ainsi, la solution de transport à la demande dynamique leur semble adaptée. Par ailleurs, en relation avec des difficultés ponctuelle de retard du véhicule, de nombreux usagers ont déclaré préférer bénéficier d'une fréquence légèrement moins élevée que celle élevée de l'expérimentation, au bénéfice d'une ponctualité garantie. Enfin, l'information en temps réel est un paramètre demandé unanimement, permettant à chaque usager de s'organiser en fonction d'éventuels aléas survenant en cours de service. L'information et la pédagogie ont été considérés comme indispensables à la qualité de service de la future offre de transport de l'agglomération, les participants estimant qu'elles favorisent davantage le report modal en réduisant les incertitudes que peuvent avoir les usagers potentiels.

Conférence des maires

Le 21 octobre 2019, une présentation transversale a été réalisée auprès des maires des communes membres de la Communauté d'Agglomération du Cotentin :

- Schéma de Cohérence Territoriale
- Plans Locaux d'Urbanisme intercommunal
- Schéma d'Accueil des Entreprises et l'Etude d'Aménagement Commercial et du parc hôtelier
- Programme Local de l'Habitat
- Plan Climat Air Energie Territorial
- Plan de Déplacements du Cotentin

L'objectif était de présenter l'avancement de ces différentes démarches, intrinsèquement liées, et de donner la parole aux Maires. Concernant le PDC, la présentation et les discussions étaient axées sur les actions opérationnelles.

Ateliers – exposition à destination des techniciens

Afin de prolonger la démarche de co-construction du Plan de Déplacements du Cotentin, deux ateliers-exposition techniques ont été organisés par la Communauté d'agglomération du Cotentin.

Réunissant les techniciens des communes et de l'agglomération, ces ateliers ont permis d'échanger autour du projet de PDC et de l'ambition de l'agglomération en matière de mobilités. Ils ont également permis de confronter les ambitions stratégiques du PDC vis-à-vis des différents contextes locaux en lien avec l'expertise des techniciens communaux et des autres services de l'agglomération, stratégiques ou territoriaux.

Ces échanges ont notamment permis d'affiner la construction du plan d'action du PDC, et d'établir un premier contact avec les partenaires techniques préfigurant ainsi l'animation territoriale du plan de déplacements pour les années à venir.

SYNTHÈSE DES REMARQUES

Lors des rencontres publiques et par le biais de la consultation numérique (« livre blanc » et cartographie participative), de nombreux citoyens ont pu exprimer leurs remarques. Ce chapitre fait la synthèse thématique des avis exprimés tout au long de cette démarche de concertation ainsi que des réponses apportées par le PDC .

1 // Aménagements cyclables

La plupart des avis font état d'un besoin de développement des infrastructures cyclables (pistes, stationnements...) mais également de sécurisation de cette pratique, que ce soit pour la pratique quotidienne ou que ce soit pour le tourisme.

Des aménagements cyclables en nombre et en qualité suffisants sont indispensables au développement de ce mode de transport pour des trajets du quotidien. La Communauté d'agglomération du Cotentin, qui est Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) mais n'est pas compétente en matière de voirie, doit affirmer un rôle d'animateur territorial, d'expert de la mobilité auprès des communes et des autres gestionnaires de voirie, à l'échelle de son ressort territorial. A ce titre, elle envisage l'élaboration d'un schéma directeur cyclable communautaire (Orientation 8, action 8.1). Ce dernier, qui s'appuiera sur les différents plans vélo et études mis en place par les communes, le département et les offices du tourisme, proposera un maillage cyclable à différentes échelles au sein du territoire de l'agglomération.

Il s'agira notamment d'identifier des grands itinéraires permettant de relier les principales communes (qu'elles soient urbaines ou rurales) entre-elles. Le plan se déclinera à l'échelle des villes afin de proposer également un maillage de proximité. Il pourrait également constituer un référentiel sur la qualité minimale souhaitée des infrastructures (largeurs, connexions, traversées de routes, continuités, carrefours, etc...). L'ensemble des mobilités cyclables devra être pris en compte, que ce soit pour des déplacements utilitaires, de loisirs, ou encore de cyclotourisme.

Afin de stimuler la pratique du vélo, le maintien d'excellentes conditions de sécurité et de circulation est fondamental. Les conditions de sécurité peuvent en premier lieu être favorisées par le déploiement d'aménagements cyclables en voie dédiée, d'une qualité optimale. Cet objectif sera notamment poursuivi au travers de l'élaboration d'un schéma directeur cyclable communautaire (orientation 8, action 8.1). Une cohabitation pacifiée entre les différents modes de transports accroît fortement le sentiment de sécurité et la sécurité en elle-même. L'orientation 10 du Plan de Déplacements du Cotentin, et notamment l'action 10.3, décrit notamment la communication que l'agglomération souhaite mettre en place afin d'inciter au respect des réglementations et de réduire les incivilités au profit de comportements courtois et respectueux envers l'ensemble des usagers.

Enfin, des mesures d'accompagnement et de communication auprès des cyclistes (actions 10.1, 10.2, 10.3, 11.1) pourront être mis en place afin de les sensibiliser aux bonnes pratiques, mais également d'accompagner les usagers novices dans l'apprentissage de la mobilité du quotidien à vélo. Le développement d'une « culture » du vélo au sein de l'agglomération participe également de la sécurisation de ce mode. Enfin, les exemples précis abordés dans les contributions à cette plateforme seront communiqués aux communes concernées.

2 // Transports urbains

Les principaux retours vis-à-vis des transports urbains concernent l'amélioration de leur desserte et de leur fréquence à l'échelle de l'agglomération. Certains citoyens indiquent également que la création de voies dédiées aux bus serait un atout.

Dans une perspective de création d'un réseau unique à l'échelle du territoire de la Communauté d'agglomération du Cotentin (orientation 1), le réseau urbain sera amené à évoluer. L'action 2.1 vise la refonte de ce dernier en un réseau de bus nouvelle génération à horizon 2023.

Outre l'amélioration de la performance des bus (cadence, régularité, confort, amplitude horaire élargie), l'action vise de façon générale une amélioration de la qualité de service, y compris en matière de sécurité vis-à-vis des autres usagers de la route. Ce réseau de lignes fortes et cadencées sera complété de lignes complémentaires et de transport à la demande dynamique, en articulation avec les lignes interurbaines. Le territoire sera ainsi maillé d'une offre cohérente et complémentaire.

L'objectif du futur réseau de la Communauté d'agglomération du Cotentin est notamment que chaque secteur bénéficie d'une offre de transports, dans une logique à plusieurs échelle. Ces offres de transports peuvent prendre la forme d'une ligne régulière (qu'elle soit urbaine ou interurbaine) ou de transport à la demande dynamique dans les zones les moins denses. Les quatre actions de l'orientation 2 visent ainsi l'articulation de transports de proximité par bassin de vie avec des transports à l'échelle de l'agglomération voire régionale.

3 // La place du piéton

Les attentes en matière de sécurité sont extrêmement prégnantes pour les déplacements piétons. En effet, ceux-ci souhaitent pouvoir se réapproprier le territoire et en particulier les centres-villes, longtemps conçus pour la voiture.

A l'instar du vélo, la sécurisation des déplacements piétons peut être fortement améliorée par des aménagements de bonne qualité, favorisant la cohabitation des différents modes de transport. Cet objectif est notamment poursuivi par le Plan de déplacements du Cotentin au travers de l'orientation 7 du plan d'action.

L'action 7.1 vise à promouvoir une amélioration de la qualité des espaces publics, afin notamment de favoriser la marche, et donc la sécurité des déplacements piétons. L'action 7.2 vise au développement de plan modes actifs à l'échelle des communes, incluant notamment la thématique de la sécurité des déplacements piétons. Les cas précis abordés par les contributions seront communiqués aux communes concernées.

4 // L'intermodalité

Les citoyens sont conscients que le développement par silo des différents modes de déplacements ne suffit pas pour améliorer leur pouvoir de mobilité. En effet, certains avis indiquent un besoin de lien entre les différents modes de transport (porte-vélo dans les bus, concordance entre horaires des trains et des bus...).

La nécessité de repenser l'offre de transports de l'agglomération afin de garantir une plus grande cohérence et de renforcer l'intermodalité est un enjeu fort du plan de déplacements du Cotentin.

L'action 2.3 fixe les principes du futur réseau cible pour ses lignes interurbaines, qui irrigueront de manière plus importante les centralités telles que la gare de Valognes. A ce titre, l'action 3.2 entend transformer cette dernière en pôle d'échange multimodal (PEM), équipement permettant de connecter au mieux les différents modes de transports entre eux. Au-delà de ce lien, une meilleure intermodalité passe par une adaptation des horaires, notamment des lignes interurbaine afin qu'elles correspondent aux horaires de train. Le cas de la desserte du Val de Saire, évoqué par cette contribution, est bien identifié. Ce travail de mise en correspondance est à réaliser en partenariat avec la région Normandie et les opérateurs ferroviaires.

Les actions 12.2 et 12.3 visent, entre autres objectifs, à renforcer les relations avec ces entités dans le but de garantir des correspondances entre les lignes de l'agglomération, les lignes régionales (train et autocar) et nationales (train et autocar).

Par ailleurs, l'intégration de racks vélos sur les bus du réseau urbain est un dispositif permettant de combiner l'usage de deux modes de déplacement et constitue un service en faveur de l'intermodalité et du report modal au profit des modes de transports alternatifs à la voiture. La Communauté d'Agglomération du Cotentin est favorable à la mise en place de service poursuivant cet objectif, elle doit cependant se faire dans un cadre sécuritaire et ne doit pas pénaliser le fonctionnement du réseau. L'aspect sécuritaire est aujourd'hui mis avant par l'exploitant du réseau : un rack vélo à l'avant du bus accroît la dangerosité en cas de choc frontal et induit une perte de visibilité pour le conducteur. L'installation d'un rack vélo à l'arrière ne permet pas au conducteur de constater la bonne fixation du vélo par le passager sans sortir du véhicule.

Dans les deux cas, il faut également noter de possibles impacts sur la régularité du bus pour les temps de prise en charge et dépose du vélo. Néanmoins, la Communauté d'Agglomération du Cotentin pourrait à terme étudier ces procédés, notamment sur les autocars (transports interurbains), où sa mise en œuvre semble plus adaptée et plus pertinente également. A noter que l'action 8.2 du plan de déplacements du Cotentin envisage un déploiement ambitieux de stationnement vélo sécurisé, notamment près des arrêts de transports publics, permettant de combiner plus facilement vélo et transports en commun sur un même trajet.

5 // Le covoiturage

Des participants font le constat que la voiture reste un moyen de déplacement indispensable pour de nombreux citoyens, notamment en zone rurale où l'offre de mobilité est plus limitée. Par conséquent, certains souhaitent développer le covoiturage pour limiter l'impact de la voiture.

L'automobile partagée sous toutes ses formes, notamment le covoiturage, participent pleinement de la vision des mobilités portée par le Plan de Déplacements du Cotentin, au travers de l'orientation 9 de son plan d'actions.

Pensé tant en complémentarité qu'en articulation avec les autres modes de transports dans une logique d'intermodalité, le covoiturage est un vecteur important de réduction de l'autosolisme (déplacement d'une personne seule dans son automobile). Le covoiturage pourrait être intégré pleinement au réseau de transports en commun (Action 9.1), en complément sur les axes très fréquentés, ou encore dans les secteurs peu desservis par les transports publics, ou lorsque les horaires des déplacements ne correspondent pas à ceux des transports publics.

En outre, l'intégration du covoiturage au réseau de transports en commun permettrait de les associer sur un même déplacement (c'est « l'intermodalité »), via notamment les stations intermodales (Action 3.3). Enfin, la mise en place d'un réseau de points d'autostop organisé, dit aussi participatif (Action 9.4), est envisagée en partenariat avec les communes et les associations du territoire. A portée davantage sociale et solidaire, cette pratique permet, en identifiant des arrêts de transports en commun ou des points le long de certains axes, de sécuriser la pratique de l'autostop.

BILAN DE LA CONCERTATION

La Communauté d'agglomération du Cotentin a organisé la concertation pendant toute la durée de l'élaboration du PDC. Les moyens de concertation et d'information déclinés ont permis d'informer les habitants et les acteurs du territoire aux temps forts du projet et ont garanti la transparence de la démarche d'élaboration du PDC.

L'implication des habitants, acteurs locaux, partenaires et élus à travers la participation aux différentes réunions et ateliers, via la plateforme numérique dédiée, la saisine du Conseil de développement... a permis de recueillir leurs avis et remarques. Ceux-ci ne remettent pas en cause le projet de PDC.

L'ensemble des remarques formulées a été pris en compte et des réponses précises sont aujourd'hui intégrées au document. Ainsi, le projet de PDC a été finalisé en tenant compte de la parole des habitants.

Il convient alors d'arrêter le bilan de la concertation, préalablement à l'arrêt du projet de PDC.

ANNEXES

DÉCLARATION D'INTENTION



Réalisation d'un plan de déplacements urbains

Déclaration d'intention (Article L-121-18 du code de l'environnement)

Communauté d'agglomération du Cotentin

La déclaration d'intention doit comporter les informations suivantes :

- 1° Les motivations et raisons d'être du projet ;
- 2° Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;
- 3° La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;
- 4° Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- 5° Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;
- 6° Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public.

1° Les motivations et raisons d'être du projet

La Communauté d'agglomération du Cotentin a l'obligation réglementaire de réaliser un plan de déplacements urbains (PDU), en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), valable sur son ressort territorial.

Il s'agit d'une démarche de planification territoriale visant à tendre vers une mobilité durable, à la fois stratégique et opérationnelle, qui vise à :

- Permettre une meilleure circulation des biens et des personnes ;
- Réduire l'impact environnemental des déplacements motorisés (émissions de gaz à effet de serre, dépendance énergétique) ;
- Améliorer la qualité de vie des habitants ;
- Sécuriser les déplacements ;
- Diminuer les coûts de déplacement ;
- Répondre aux attentes d'une population en vieillissement
- Eviter l'étalement urbain.

Ces objectifs visent, en fil rouge, à réduire le trafic automobile, et se déclinent en 11 objectifs réglementaires faisant l'objet d'un plan d'actions.

La Communauté d'agglomération a souhaité appeler cette démarche « Plan de déplacements du Cotentin ». En effet, bien qu'étant réglementairement un PDU, elle a souhaité par cette appellation insister sur le fait que le plan doit prendre en compte la réalité à la fois urbaine et rurale de son territoire, et s'appliquera tant sur ses secteurs les plus urbains que sur les secteurs les moins denses.

Le plan de déplacements est un processus de long terme, établi pour une durée de 5 à 10 ans, et doit être révisé en cas d'extension du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

2° Le plan ou le programme dont il découle

Le Plan de déplacements urbains a été créé par la loi d'orientation des transports intérieurs dite « LOTI » du 30 décembre 1982, et définit la politique de déplacements d'une autorité organisatrice des transports (AOT), avec des objectifs et des actions à court et moyen terme. Cette loi a connu plusieurs modifications qui s'appliquent désormais au PDU :

- Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, qui rend obligatoire l'instauration d'un PDU dans les villes de plus de 100000 habitants ;
- Loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000, qui vise une meilleure articulation entre urbanisme, habitat et mobilités. La loi précise les rapports de compatibilité entre les documents de planification (SRADDET, SCoT, PLUi) ;
- Loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005, qui impose une considération accrue des problématiques de l'accessibilité, au travers d'une annexe accessibilité dans les PDU, qu'elle crée ;
- La loi relative à la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, remplace la notion d'AOT par la notion d'AOM ;
- Loi Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015, qui remplace la notion de périmètre des transports urbains (PTU) par celle de ressort territorial, permettant d'élargir le périmètre de la compétence transports et mobilités en dehors des zones urbaines les plus denses. Elle renforce le rôle de la région en créant le Schéma régional du développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), dont le PDU doit être compatibles.

En tant que plan de déplacements urbains, le plan de déplacements du Cotentin (ou PDC) répond à ces obligations réglementaires, et s'articule de manière cohérente avec les plans et programmes de planifications tenant lieu sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Cotentin, avec lesquels s'impose un rapport de compatibilité. « Etre compatible avec » signifie ne pas être en contradiction avec les options fondamentales. Au niveau régional, le PDC doit être compatible avec le SRADDET (schéma régional du développement durable et d'égalité des territoires) de la région Normandie. Au niveau local, le PDC doit être compatible avec le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) du pays du Cotentin, le PCAET (Plan climat air énergie territorial). Les futurs PLUi (Plan local d'urbanisme intercommunal) infra-communautaires de la Communauté d'Agglomération du Cotentin devront être compatibles avec PDC.

3° La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

La liste des communes affectées par le projet sont les communes de la Communauté d'agglomération du Cotentin. Elles sont réparties dans neuf pôles de proximité et les communes nouvelles de La Hague et de Cherbourg-en-Cotentin :

Pôle de proximité	Commune	Code postal
La Hague	LA HAGUE	50442
Pieux	BENOISTVILLE	50340
	BRICQUEBOSCO	50340
	FLAMANVILLE	50340
	GROSVILLE	50340
	HEAUVILLE	50340
	HELLEVILLE	50340
	LE ROZEL	50340
	PIERREVILLE	50340
	LES PIEUX	50340
	SAINT-CHRISTOPHE-DU-FOC	50340
	SAINT-GERMAIN-LE-GAILLARD	50340
	SIOUVILLE-HAGUE	50340
	SOTTEVILLE	50340
SURTAINVILLE	50270	

	TREAUVILLE	50340
Cote des Isles	BARNEVILLE-CARTERET	50270
	BAUBIGNY	50270
	CANVILLE-LA-ROCQUE	50580
	DENNEVILLE	50580
	FIERVILLE-LES-MINES	50580
	LA HAYE-D'ECTOT	50270
	LE MESNIL	50580
	LES MOITIERS-D'ALLONNE	50270
	PORTBAIL	50580
	SAINT-GEORGES-DE-LA-RIVIERE	50270
	SAINT-JEAN-DE-LA-RIVIERE	50270
	SAINT-LO-D'OURVILLE	50580
	SAINT-PIERRE-D'ARTHEGLISE	50270
	SENOVILLE	50270
	SORTOSVILLE-EN-BEAUMONT	50270
SAINT-MAURICE-EN-COTENTIN	50270	
Cherbourg en Cotentin	CHERBOURG-EN-COTENTIN	50108
La Saire	DIGOSVILLE	50110
	BRETTEVILLE-EN-SAIRE	50110
	LE MESNIL-AU-VAL	50110
Cœur du Cotentin	BREUVILLE	50260
	BRICQUEBEC-EN-COTENTIN	50260
	BRIX	50700
	COLOMBY	50700
	L'ETANG-BERTRAND	50260
	HUBERVILLE	50700
	LIEUSAIN	50700
	MAGNEVILLE	50260
	MONTAIGU-LA-BRISETTE	50700
	MORVILLE	50700
	NEGREVILLE	50260
	RAUVILLE-LA-BIGOT	50260
	ROCHEVILLE	50260
	SAINT-JOSEPH	50700
	SAUXEMESNIL	50700
	SOTTEVAST	50260
	TAMERVILLE	50700
	VALOGNES	50700
	YVETOT-BOCAGE	50700
Douve et Divette	COUVILLE	50690
	HARDINVEST	50690
	MARTINVEST	50690
	NOUAINVILLE	50690
	SAINT-MARTIN-LE-GREARD	50690
	SIDEVILLE	50690
	TEURTHEVILLE-HAGUE	50690
	TOLLEVAST	50470
	VIRANDEVILLE	50690
St Pierre Eglise	BRILLEVAST	50330
	CANTELOUP	50330
	CARNEVILLE	50330
	CLITOURPS	50330
	FERMANVILLE	50840
	GATTEVILLE-LE-PHARE	50760
	GONNEVILLE-LE THEIL	50330
	MAUPERTUS-SUR-MER	50330
	SAINT-PIERRE-EGLISE	50330
	THEVILLE	50330
	TOCQUEVILLE	50330
	VAROUVILLE	50330

	LE VAST	50630
	VICQ-SUR-MER	50330
Val de Saire	ANNEVILLE-EN-SAIRE	50760
	AUMEVILLE-LESTRE	50630
	BARFLEUR	50760
	CRASVILLE	50630
	MONTFARVILLE	50760
	MORSALINES	50630
	OCTEVILLE-L'AVENEL	50630
	LA PERNELLE	50630
	QUETTEHOU	50630
	REVILLE	50760
	SAINTE-GENEVIEVE	50760
	SAINT-VAAST-LA-HOUGUE	50550
	TEURTHEVILLE-BOCAGE	50630
	VALCANVILLE	50760
	LE VICEL	50760
	VIDECOSVILLE	50630
Montebourg	AZEVILLE	50310
	ECAUSSEVILLE	50310
	EMONDEVILLE	50310
	EROUDEVILLE	50310
	FLOTTEMANVILLE	50700
	FONTENAY-SUR-MER	50310
	FRESVILLE	50310
	LE HAM	50310
	HEMEVEZ	50700
	JOGANVILLE	50310
	LESTRE	50310
	MONTEBOURG	50310
	OZEVILLE	50310
	QUINEVILLE	50310
	SAINT-CYR	50310
	SAINT-FLOXEL	50310
	SAINT-GERMAIN-DE-TOURNEBUT	50700
	SAINT-MARCOUF-DE-L'ISLE	50310
	SAINT-MARTIN-D'AUDOUVILLE	50310
	SORTOSVILLE	50310
URVILLE-BOCAGE	50700	
	VAUDREVILLE	50310
Vallée de l'Ouve	BESNEVILLE	50390
	BINIVILLE	50390
	LA BONNEVILLE	50360
	CATTEVILLE	50390
	CROSVILLE-SUR-DOUVE	50360
	GOLLEVILLE	50390
	HAUTTEVILLE-BOCAGE	50390
	NEHOU	50390
	NEUVILLE-EN-BEAUMONT	50250
	ORGLANDES	50390
	RAUVILLE-LA-PLACE	50390
	REIGNEVILLE-BOCAGE	50390
	SAINTE-COLOMBE	50390
	SAINT-JACQUES-DE-NEHOU	50390
	SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE	50390
		TAILLEPIED

4° Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

L'élaboration du plan de déplacements du Cotentin débouche sur la mise en œuvre d'un programme d'actions. Les actions porteront notamment sur les objectifs généraux cités plus, et répondront aux 11 objectifs réglementaires des PDU fixés par la loi :

- Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
- Organiser le stationnement sur voirie et dans les parcs publics ;
- Diminuer le trafic automobile ;
- Garantir l'équilibre durable entre besoins en matière de mobilité et facilité d'accès ;
- Renforcer la cohésion sociale et urbaine ;
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements à travers un partage de la voirie équilibré ;
- Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- Améliorer le transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
- Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération, et des livraisons des marchandises ;
- Réaliser, configurer et localiser les infrastructures pour les véhicules électriques ou hybrides.

Ce projet vise ainsi à améliorer l'environnement et le cadre de vie des habitants et de tous les acteurs du Cotentin, en réduisant la pression liée au trafic automobile au profit de pratiques de déplacements plus durables, multimodales et intermodales : modes actifs (marche, vélo, etc...), transports en commun, voiture partagée (autopartage, covoiturage).

Le plan de déplacements du Cotentin doit faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (articles L.122-4 et L.122-5 du code de l'environnement). Elle vise à assurer la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires. Elle doit permettre de présenter le meilleur compromis entre les objectifs du plan de déplacements et les autres enjeux environnementaux identifiés sur le territoire.

6° Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public

La concertation préalable a pour objectif la co-construction de ce plan de déplacements afin d'assurer une mise en œuvre partagée de son programme d'actions avec l'ensemble des acteurs identifiés.

Suite à un travail préparatoire en interne et avec des acteurs du territoire en 2018, le dispositif de concertation prévu est le suivant :

- Un appel à participation de la population via une plateforme numérique de contribution du plan de déplacements du Cotentin. Une communication spécifique sera réalisée vers la population pour l'informer de la mise en ligne de la plateforme ;
- Une cartographie numérique participative
- Une saisine du conseil de développement représentant la société civile ;
- Un séminaire des élus du territoire sur les actions opérationnelles ;
- Une réunion publique

Un « livre blanc de la concertation » sera constitué et mis à disposition du public sur les sites internet des pôles de proximité de la Communauté d'agglomération du Cotentin (ex-site des communautés de communes) puis sur le site internet de la Communauté d'agglomération du Cotentin en cours d'élaboration.

Les modalités des animations de concertation (lieux, horaires, déroulements) seront communiquées au public au moins 15 jours à l'avance sur les sites internet des pôles de proximité de la Communauté



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA MANCHE

(5)

Technique
SDT

Courrier arrivé le

05 JUL. 2019

Bureau courrier CAC

2019-14774

SAINT-LO, le 3 juillet 2019

Service de la coordination des politiques publiques
et de l'appui territorial
Bureau de l'environnement et de la concertation publique
Affaire suivie par Elodie MARTEL
Réf. n°
Tél : 02 33 75 47 35
elodie.martel@manche.gouv.fr

LE PRÉFET DE LA MANCHE

à

**Monsieur le président de la Communauté
d'agglomération Le Cotentin**

Objet : Déclaration d'intention :
– Plan climat-air-énergie ;
– Plan de déplacements urbains

Réf. : – La déclaration d'intention concernant la réalisation d'un plan climat-air-énergie en date du 12 février 2019 ;
– La déclaration d'intention concernant la réalisation d'un plan de déplacement urbains en date du 12 février 2019.

J'ai l'honneur de vous informer que la publication des déclarations d'intention concernant la réalisation d'un plan climat-air-énergie (PCAET) et la réalisation d'un plan de déplacement urbains (PDU) s'est terminée le 25 juin 2019 sans que le public n'ait fait valoir son droit d'initiative, tel que prévu à l'article L121-17 du code de l'environnement.

Vous pouvez dès à présent mettre en œuvre le dispositif de concertation avec le public mentionné dans les déclarations d'intentions afin d'élaborer le PCAET et le PDU.

Mes services restent naturellement à votre disposition pour vous apporter tous les renseignements complémentaires que vous jugeriez utiles.

Pour le Préfet,
le Secrétaire Général

Fabrice ROSAY

Texte introductif pour chaque site internet :

Déclarations d'intention relatives au plan climat air énergie territorial du Cotentin et au plan de déplacement du Cotentin

Conformément à l'ordonnance du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, il est porté à la connaissance du public la réalisation d'un plan climat air énergie territorial et d'un plan de déplacement sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Cotentin.

Les modalités de mise en œuvre du plan climat air énergie territorial sont définies par les articles L229-26, R229-51 et suivants du code de l'environnement. Celles relatives au plan de déplacement du Cotentin sont régies par les articles L1214-1 et suivants du code des transports

La Communauté d'agglomération du Cotentin engage l'élaboration de ces deux plans mais la réussite de leur construction requiert l'implication de tous les acteurs du territoire, ce qui nécessite la mise en place de diverses modalités de concertation qui doivent être portées à la connaissance du public (article R229-53 du code de l'environnement).

En application de l'article L.121-18 du code de l'environnement, la Communauté d'agglomération du Cotentin réalise donc deux déclarations d'intention relatives à la consultation du public dans le cadre de l'élaboration de ces deux plans.

Ces déclarations d'intention sont publiées et téléchargeables durant un délai de quatre mois à compter de l'avis de publication sur le site de la préfecture et les sites suivants :

- <http://www.manche.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Consultation-du-public/>
- <https://www.cherbourg.fr/>
- <http://www.lahague.com/>
- <http://douveetdivette.fr>
- <http://www.cc-lespieux.fr/>
- <http://www.cotedesisles.com/>
- <http://www.coeur-cotentin.fr/>
- <http://cc-saint-pierre-eglise.fr/>
- <http://www.val-de-saire.com/>
- <http://www.comcom-montebourg.fr/>

En application de l'article 121-17 du code de l'environnement, un droit d'initiative est ainsi ouvert, autorisant quiconque à demander au préfet de la Manche l'organisation d'une concertation préalable respectant les modalités fixées aux articles L121-16 et L.121-16-1.

Ce droit d'initiative est à exprimer dans un délai de quatre mois à compter du **12 février 2019** :

- **par voie postale :**

DDTM 50- 477, boulevard de la Dallée - BP 60355- 50015 SAINT-LO Cedex

- **par voie électronique à l'adresse : ddtm-sadt-at@manche.gouv.fr**

Ajouter le lien pour télécharger la déclaration d'intention en pdf

**SAISINE DU CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT**

PROJET DE RAPPORT AU BUREAU

BUREAU DU 28 NOVEMBRE 2019

OBJET : Avis du Conseil de Développement sur le Plan de Déplacement du Cotentin

Exposé

Le conseil de développement a été saisi par le bureau communautaire du 14 mars 2019 pour rendre un avis sur le futur Plan de déplacements du Cotentin, conformément à l'esprit de la loi, qui indique que le conseil de développement doit être consulté sur l'élaboration des documents de prospective et de planification résultant du projet de territoire.

Les membres du conseil de développement se sont organisés pour répondre dans les délais à la saisine des élus de l'agglomération au fur et à mesure de l'élaboration du Plan de déplacements. Il a été, d'ailleurs, remarqué que le travail sur un plan en construction est peut-être plus fastidieux, mais plus valorisant pour les membres du conseil du développement puisqu'ils pourront potentiellement influencer sur celui-ci

Ainsi, le diagnostic du Plan de déplacements a été présenté en séance plénière le 24 avril 2019 en présence du vice-président de l'agglomération délégué au transport, M. Noel LEFEVRE.

A partir de cette présentation, 25 volontaires se sont inscrits dans un groupe de travail spécifique à la démarche. Deux ateliers se sont déroulés les 9 septembre et 3 octobre, pour travailler respectivement sur les orientations du plan et sur le plan d'actions.

Ce travail a abouti sur une synthèse générale, présentée lors de l'assemblée plénière du 7 novembre 2019, correspondant à l'avis formel du conseil de développement sur le plan de déplacement et joint en annexe au présent exposé. Les membres du conseil de développement ont validé à l'unanimité la proposition de rendre un avis favorable sur le Plan de déplacements. Il a toutefois été émis quelques réserves sur certaines formulations, et il a été énoncé quelques prérequis conditionnant, aux yeux du conseil de développement, la réussite de ce plan.

Le Bureau communautaire est invité à prendre acte de l'avis du conseil de développement sur le Plan de Déplacements du Cotentin.

PLAN DE DEPLACEMENT DU COTENTIN

Saisi par la Communauté d'agglomération du Cotentin, conformément à la loi, le Conseil de développement est appelé à donner son avis sur le plan de déplacement du Cotentin qui lui a été soumis. Au cours des travaux menés par un groupe de travail issu du conseil, il est apparu essentiel au groupe de souligner en préambule que la mobilité est un facteur majeur pour s'intégrer socialement et professionnellement. Chacun doit pouvoir se déplacer en fonction de ses besoins, de ses moyens. C'est porteur de cohésion sociale, de développement économique. Les enjeux environnementaux et climatiques sont à intégrer étroitement dans la construction d'un plan bâti pour le 21 siècle. Un plan de déplacement est aussi un moyen de créer une identité territoriale, spécifique, grâce à une offre connue et reconnue, acceptée et diverse. Le conseil est invité à prendre connaissance des travaux approfondis relatés ci-dessous, conduits en atelier et en bureau.

Accéder à une connaissance unique et partagée

Ils sont nombreux ceux qui voulant se déplacer ne connaissent pas l'offre éparse, hétérogène. Bouger, cela s'apprend et une plateforme unique apparaît incontournable pour faciliter l'accès à tous les usagers existants et potentiels. Une action spécifique vers la jeunesse est à prévoir. Cette plateforme s'adosserait à des maisons de la mobilité, installées dans des gares par exemple, déclinant l'offre, la tarification, facilitant ainsi l'intermodalité et la nécessaire mutualisation de tous les acteurs (bus scolaires, entreprises, associations). Si le citoyen est invité à mieux se déplacer, il devrait en être de même de services publics mobiles allant au-devant des habitants, diminuant ainsi certains besoins de déplacement, animant les territoires en répondant aux interrogations des administrés.

Les déplacements doux : le vélo un exemple à soutenir

Le retour du vélo comme moyen de déplacement est considéré aujourd'hui comme un élément majeur dans l'évolution de la mobilité. Chacun souligne l'importance de mettre en œuvre les moyens nécessaires à son intégration dans la vie locale. Non seulement la pratique doit être encouragée par la création et le développement de pistes cyclables sécurisées, élément essentiel, par des parkings adaptés, notamment dans les lieux de l'intermodalité, mais aussi par un véritable plan dans toute restructuration à venir de la voirie tant en milieu urbain que rural. Le Cotentin pourrait devenir, notamment en matière touristique, un

territoire d'excellence dans ce domaine. Un programme pluri annuel reste à définir.

Offrir à chacun les moyens de sa mobilité

L'offre de transports en commun ne peut pas se résumer à Cherbourg en Cotentin. L'extension du réseau urbain à certaines zones périphériques (Bretteville en Saire, Urville Nacqueville, Martinvast...) est une approche à ne pas négliger pour diminuer la présence de la voiture dans les espaces urbains et offrir une alternative. Le service de transport à la demande est une réponse qui reste à harmoniser sur l'ensemble des pôles. Des événements particuliers et répétitifs comme les marchés sont à intégrer dans un plan de déplacement pour soutenir l'activité des bourgs. Tous ces projets passeront par une harmonisation des différentes dessertes par les acteurs du déplacement sur le territoire quels qu'ils soient et mènera à la création d'un billet unique sur la Communauté, avec une approche sociale, n'excluant personne. Le transport ferroviaire a un rôle fondamental à jouer, véritable colonne vertébrale qui irrigue le Cotentin de Carentan à Cherbourg en passant par Valognes. Les horaires de train doivent rester compatibles avec les contraintes des salariés et la fréquence est à renforcer.

La voiture, un usage à rationaliser

Le plan de déplacement n'est pas un plan punitif contre la voiture. Ce mode de déplacement est à accompagner pour le rationaliser notamment entre lieux de résidence et lieux de travail plutôt concentrés dans le nord-ouest. De nombreuses aires de covoiturages ont été créées. Elles sont parfois au bord de la saturation. Si d'autres sont nées de manière sauvage, elles répondent néanmoins aux besoins des usagers et doivent être confortées et reconnues. Des zones d'accueil des voitures aux entrées principales de l'agglomération, desservies par les transports en commun, sont un moyen de limiter toutes les pollutions liées à la voiture. Le réseau routier est dense et mérite une attention particulière pour le maintenir en état. Sa hiérarchisation sera un élément supplémentaire pour déterminer les différentes fonctions des voies permettant le développement de zones apaisées tant en secteur urbain que rural.

Les orientations du bureau de la Communauté d'Agglomération

Deux orientations du bureau de la Communauté d'agglomération font l'objet de réserves. Ces deux orientations sont déclinées ainsi :

« - compléter le maillage routier actuel afin d'aller vers une meilleure hiérarchisation du réseau du Cotentin

- mettre en œuvre les conditions nécessaires pour que le vélo devienne un réflexe pour les déplacements de courte distance. »

Le terme « compléter », synonyme d'ajouter, est considéré comme une volonté affichée de réaliser de nouvelles voies consommatrices d'espace, notamment

agricoles, et porteur d'étalement urbain. Le réseau existant est déjà très dense. C'est d'abord sur son amélioration, sa transformation, son évolution qu'il faut se pencher. Il apparaît nécessaire de s'interroger sur certains contournements envisagés avant d'investir des sommes considérables dans des équipements dont la pertinence pourrait être remise en cause rapidement avec l'évolution de la mobilité.

En ce qui concerne le vélo, l'approche ne peut pas se résumer à une notion de réflexe. C'est l'offre multiple, adossée à un plan vélo sur le court, moyen et long terme, intégrant la sécurité des déplacements, des parcs adaptés et sécurisés, qui soutiendra la pratique du vélo.

Les enjeux

Le conseil de développement a ensuite étudié les enjeux retenus par le bureau de la Communauté d'agglomération

Enjeu 1 : Mailler le territoire par une desserte efficace en transports en commun

Le terme transports en commun dans ce titre ne semble pas adapté. S'agissant d'un plan intégrant toutes les mobilités il est réducteur. Si la démarche vers l'utilisateur est soulignée, avec une politique tarifaire lisible, attractive et solidaire, avec un système de billettique et d'information multimodales, l'aspect communication avec la mise en œuvre de la marque mobilité reste à définir. La recherche d'une offre adaptée à la diversité est un des éléments d'adhésion au projet. Garantir les correspondances entre services locaux et lignes régionales est structurant comme la création de stations intermodales.

Enjeu 2 : Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale

Les actions de mise en place d'une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier apparaissent comme un atout sous réserve des coûts, de l'engagement des partenaires tels que l'Etat, des projets à préciser notamment sous l'angle environnemental. Les actions d'amélioration des transports et de livraison des marchandises favoriseront les flux de circulation et auront un impact majeur sur la qualité de vie dans les cœurs urbains. L'utilisation du stationnement comme levier de report modal et d'attractivité encouragera l'autopartage et le covoiturage avec le risque, à maîtriser, du coût du stationnement. Les actions relatives au confortement des centralités par des aménagements favorables à la marche et aux déplacements de proximité sont retenues en prenant en compte les spécificités locales (ruralité, hameau, bourg, péri-urbain et urbain). Les déplacements à pied doivent être encouragés et facilités. La problématique des personnes à mobilité réduite est à intégrer dans la réflexion. Le développement d'un écosystème en faveur de l'usage renforcé du vélo, d'autres modes compatibles et émergents, est validé. Il reste à vérifier si la demande de recharge

des véhicules électriques en ville est suffisamment forte, sachant qu'en rural la problématique est autre du fait d'une présence quasi généralisée de l'habitat individuel avec garage ou espace de stationnement privatif.

Enjeu 3 : Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité

Le développement du covoiturage avec les zones dédiées suffisantes est un dispositif favorisant l'usage partagé. Le déploiement d'une flotte d'autopartage posera un problème de gestion, de coût et sa pertinence reste à vérifier. La promotion de transports solidaires qui existent déjà à petite échelle est à encourager. Le déploiement d'une stratégie de sensibilisation et d'accompagnement des déplacements est un enrichissement avec une application uniforme pour tous les transports en valorisant l'existant. Rester attentif à la fracture numérique nécessite de mettre en place un N° de téléphone unique aux côtés d'une plateforme de service numérique. Les plans de mobilité des entreprises et des administrations est un facteur de mutualisation des déplacements et un soutien à l'emploi. Œuvrer en faveur de l'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île crée les conditions de développement d'une économie touristique renforcée et c'est une opportunité dans le contexte du Brexit. L'attractivité du Cotentin passe aussi par une desserte continue à 110km/h sur la RN 13.

Les pré requis et les conditions de la réussite

Le conseil émet un avis favorable avec les réserves ci-dessous, en insistant sur le fait que la crédibilité et la réussite de l'ensemble des actions supposent la réunion de plusieurs éléments.

1. L'approche sociale est une des composantes essentielles à respecter. La mobilité reste un facteur majeur d'insertion dans la société et contribue également à l'attractivité du territoire.
2. La dimension environnementale, climatique, notamment en rapport avec la qualité de l'air, est aussi à rappeler pour resituer ce débat qui s'inscrit dans un changement de paradigme.
3. Dans une vision de développement durable, le volet économique est une composante à part entière du plan, favorisant la circulation des marchandises, soutenant les échanges tout en respectant la philosophie générale du projet.
4. Le conseil s'interroge globalement sur la faisabilité financière du plan, lié à des acteurs publics, nécessitant des accords politiques, des maquettes financières à construire. Il en va de la crédibilité du projet notamment en direction des populations concernées qui n'accepteront pas d'être oubliées. Les promesses devront être tenues sur la base d'une approche programmatique à définir.

5. Une hiérarchisation des actions, adossée à leurs coûts respectifs, serait un atout supplémentaire permettant l'affectation des fonds aux enjeux définis comme prioritaires. La concentration des crédits sur quelques axes, en début de période, serait un risque pour l'ensemble du plan privé de ses moyens de réalisation.
6. Un plan d'une telle ampleur sur tout le territoire suppose une élaboration fine et partagée pour éviter sa remise en cause au gré de pressions multiples, notamment pendant certaines périodes. Si le plan n'a pas vocation à être pérenne, son architecture principale doit être solide pour ne pas être remise en cause systématiquement.
7. La maîtrise de la consommation des espaces est réaffirmée comme la volonté de stopper le recul des terres agricoles, limiter l'imperméabilisation des sols et éviter des investissements inutiles sur le moyen, long terme
8. L'appropriation du plan est un élément majeur de sa réussite adossée à une communication s'adressant à tous, débarrassée d'une terminologie réservée aux experts.

Le Président du CODEV

Jean Yves Desquesnes

Avis du conseil de développement de l'agglomération – Réponse du maître d'ouvrage

Annoncée dans la délibération de prescription du Plan de déplacements du Cotentin (PDC), la consultation du conseil de développement a été formalisée officiellement par une saisine du bureau communautaire le 14 mars 2020. La Communauté d'agglomération du Cotentin (CAC) remercie son conseil de développement pour son implication et son travail dans le cadre de cette saisine.

Après une présentation en séance plénière, deux ateliers en groupe de travail composé de volontaires ont été organisés. Le maître d'ouvrage du PDC leur a mis à disposition les documents de la phase diagnostic, de la phase de scénarios, ainsi que la matrice des fiches actions, liste hiérarchisée reprenant les titres des enjeux, orientations et actions du plan d'actions. Les participants ne disposaient donc pas du contenu des fiches en tant que tel. D'une part celles-ci, à ce stade du projet, n'étaient pas entièrement rédigées, devant notamment être modifiables à la suite des observations liées à la concertation. D'autre part, cette méthodologie avait pour but de favoriser les débats et la créativité des participants. Il s'agissait notamment de permettre aux participants de confronter la structure du plan d'actions et ses titres, à leur propre vision du territoire et des mobilités.

Ainsi, certaines observations formulées en atelier figuraient dans le contenu déjà rédigé, d'autres ont pu alimenter et compléter la rédaction du plan d'action. La hiérarchisation des actions a abouti définitivement à la suite des différents temps de concertation. L'argumentaire qui suit a pour but d'expliquer la philosophie du PDC au regard des observations, autant que de montrer en quoi l'avis du conseil de développement a permis d'alimenter le travail du maître d'ouvrage.

Le Plan de Déplacements du Cotentin : un document de planification partenarial

Le PDC est Réglementairement un plan de déplacements urbains. Il constitue à ce titre un document de planification, devant être compatible avec le Schéma de Cohérence territoriale du Cotentin (SCoT), et s'imposant à son tour aux futurs Plan locaux d'urbanisme intercommunaux dans un rapport de compatibilité. En tant que document de planification, structurant en matière d'aménagement du territoire, il se doit de répondre aux enjeux nationaux qui guident l'ensemble des politiques publiques : équité territoriale, solidarité, inclusion, lutte contre le changement climatique et préservation de l'environnement. Il contribue localement à l'application de ces principes pour son champ de compétences, les transports et mobilités.

Comme document de planification, le PDC fait droit, et orientera la stratégie de l'agglomération en matière de transports et mobilités pour les 10 prochaines années. Son approbation par le conseil communautaire, à l'issue des consultations obligatoires et sous réserve d'avis favorable, est un engagement fort de la collectivité. En le concertant durant toute son élaboration, et en le soumettant aux consultations obligatoires, celle-ci s'assure qu'il est partagé et co-construit avec l'ensemble des acteurs et partenaires. Elle s'assure ainsi que ses actions seront déployées.

En tant que document stratégique, le Plan de déplacements du Cotentin veille à l'établissement d'une politique cohérente en matière de transports et mobilités, que les actions dépendent des compétences propres de la Communauté d'agglomération du Cotentin, maître d'ouvrage ou qu'elles dépendent des compétences de ses partenaires. Par essence, le PDC est un document partenarial. La Communauté d'agglomération du Cotentin veillera, dans l'animation du PDC, à consolider les relations avec ses

partenaires, notamment les communes, la région, le département, les associations, ou encore les services de l'Etat et les grandes entreprises.

Par les liens forts noués avec les partenaires, par les liens avec les autres documents de planification, le PDC contribue également à la création de l'identité territoriale de la CAC, jeune entité créée le 1^{er} janvier 2017. Ainsi, la création d'un réseau unique, et plus largement d'une marque mobilités propre à la CAC participent de l'émergence d'une identité.

L'émergence d'un réseau unique multimodal

L'émergence d'un réseau unique multimodal à l'échelle du Cotentin est un enjeu fondamental dans la réponse aux besoins de déplacements des habitants. Le Plan de Déplacements du Cotentin poursuit cet objectif, en rupture avec l'approche traditionnelle des transports publics. En effet, il s'agit là de considérer l'ensemble des mobilités, qu'elles soient privées (vélo, marche, covoiturage, etc...) ou publiques (transport à la demande, transports urbains et interurbains) comme participant d'un même système intégré, dans la perspective de réduction de la part de l'autosolisme. La mobilité est considérée comme un service, que la collectivité anime et organise.

La création d'une marque est la première étape de ce projet. Elle doit permettre de réunir sous une même identité l'ensemble des outils et modes de transports, avec l'objectif de rendre visible et lisible l'ensemble des modes alternatif à l'automobile individuelle. Cela implique notamment que pourraient être mis en place, en plus des services de transports en commun, des outils tels que :

- Des stations intermodales, équipements réunissant plusieurs offres de transport et services en un même lieu ;
- Une plateforme d'information et de communication multicanaux (numérique, physique, téléphonique) ;
- Une billettique multimodale et une intégration tarifaire de plusieurs modes de transport ;
- Adossé à la plateforme, une animation sur le terrain destiné à l'accompagnement des usagers ;
- Une application et/ou un site de calcul d'itinéraire intégrant l'ensemble des modes disponibles ;
- Associée au point précédent, une plateforme de covoiturage du quotidien ;
- Un service d'autopartage ;
- De la location de vélos ;
- En lien avec les communes, des services de transport à vocation solidaire (autostop organisé, navettes spécifiques, etc...)
- Des navettes de centre-ville...

Si cette liste ne constitue pas la feuille de route de la CAC en matière de transports et mobilités, elle donne un aperçu des solutions disponibles permettant la mise en place d'un réseau « mobilité » multimodal à même de répondre aux enjeux du 21^e siècle. Au-delà de ces outils, pertinents à l'échelle locale, la CAC doit s'efforcer d'intégrer les offres de transport à plus grande échelle portées notamment par la Région Normandie. Le train doit ainsi être pris en compte par le futur réseau de l'agglomération et en favoriser l'accès depuis l'extérieur, que ce soit par une prise en compte des horaires dans une optique de déplacements du quotidien, par la promotion d'offre à vocation touristique, voire par une éventuelle intégration tarifaire.

Une mobilité pour tous

A l'heure de la transformation digitale de la société, le Plan de Déplacement du Cotentin doit s'efforcer d'accompagner cette irruption du numérique dans les mobilités. Toutefois, il doit éviter l'écueil du tout-numérique, dans une volonté d'intégrer tous les publics et toutes les catégories de population par la multiplication des canaux d'information. A l'instar de l'expérimentation de transport à la demande dynamique, menée en 2019 sur le pôle de proximité de la Saire, le futur système mobilité de l'agglomération devra intégrer des canaux plus traditionnels, comme une plateforme téléphonique ou des communications au format papier (prospectus, presse). Le maintien de ces canaux, associé à une présence sur le terrain, demeure le moyen le plus efficace pour garantir une diffusion des informations universelle et l'intégration de tous au futur système mobilité du Cotentin. Ils permettent de favoriser la mise en place d'une solidarité territoriale et intergénérationnelle.

L'inclusion des personnes en situation de handicap est également pensée, au travers du plan d'action du PDC, ainsi qu'au travers de l'annexe accessibilité. Dans l'esprit de la loi dite Handicap du 11 février 2005, les transports sont considérés comme étant par essence accessibles à tous types de handicap, qu'ils soient mentaux, physiques ou cognitifs.

Le système porté par le PDC devra s'efforcer d'être lisible, inclusif, solidaire, intergénérationnel, accessible et multimodal.

La CAC note que le conseil de développement, au travers de son avis, estime que l'appropriation du PDC par la population sera conditionnée à l'emploi d'un vocabulaire qui ne soit pas technique et « d'une terminologie réservée aux experts ». Le PDC, en tant que document réglementaire, ne peut se soustraire à l'emploi de termes techniques parfois codifiés. Toutefois, la CAC a pleinement conscience que sa communication en dehors des documents du PDC devra impérativement faire preuve de pédagogie, de lisibilité et de simplicité.

Des infrastructures tous modes

Bien que la Communauté d'agglomération du Cotentin, maître d'ouvrage du PDC, ne dispose pas de la compétence voirie, ce dernier intègre l'évolution des infrastructures du territoire. Dans le prolongement des thématiques évoquées précédemment, les infrastructures sont envisagées dans leur ensemble et accessibles à tous les modes de transports. Dès lors la hiérarchisation du réseau routier et le complément du maillage actuel, évoqués par l'avis du conseil de développement, ne doivent pas être considérés comme une volonté d'aménager davantage d'infrastructures consommatrices d'espace. Ces orientations intègrent la nécessité de renforcer la prise en compte des modes alternatifs à l'automobile individuelle au sein du maillage actuel, nécessitant parfois des interventions sur la voirie en complément des voies automobiles existantes. De nombreuses infrastructures, cyclables notamment, peuvent être aménagées à partir du maillage actuel.

Le souhait de mettre en place des équipements spécifiques (aires de covoiturage, stationnement déporté, stations intermodales notamment) est porté au sein du PDC. La Communauté d'agglomération du Cotentin veillera, lors des aménagements de ce type d'infrastructures, à maintenir une sobriété en matière de consommation foncière et d'artificialisation des sols. La mutualisation et l'évolution de l'existant doivent être poursuivis dans la mesure du possible, au-delà du strict respect des principes réglementaires en matière d'urbanisme et de protection de l'environnement.

Par la mise en place d'un schéma directeur vélo, la Communauté d'agglomération se postera dans son rôle d'animateur territorial auprès des différents gestionnaires de voirie. En raison de la densité du

maillage routier de la Manche, souligné par l'avis du conseil de développement, il visera entre-autres son évolution et son amélioration. En effet, seule l'amélioration des infrastructures cyclables (en qualité et en quantité) permettra de soutenir une pratique du vélo comme mode de déplacement à part entière, sur de courtes et moyennes distances, voire ponctuellement sur de plus longues.

Le vélo comme mode de déplacement crédible et efficient

Fortement appuyée par l'avis du conseil de développement, la pratique du vélo comme mode de déplacement à part entière l'est également par le Plan de Déplacements du Cotentin. Evoqué ci-dessus, la mise en place d'un schéma directeur vélo à plusieurs échelles est l'un des aspects d'une politique cyclable efficiente. Il doit être complété par le développement d'animations et de services associés, visant notamment le report de nombreuses personnes vers ce mode de transport. Le stationnement vélo varié (sécurisé, couvert, de courte durée), le développement de vélo-écoles ou encore l'organisation d'évènements tels que la semaine européenne de la mobilité sont des exemples d'actions qui viseraient à favoriser l'émergence d'un écosystème « vélo utilitaire et du quotidien ».

A ce titre, l'orientation consistant à faire du vélo « un réflexe pour les déplacements du quotidien » doit bien être interprétée comme la volonté de l'agglomération de mettre en place l'ensemble des conditions (confort, sécurité, services, itinéraires) permettant de faire du vélo une alternative crédible aux autres modes sur les courtes et moyennes distances. C'est bien l'émergence de conditions propice qui permettra d'ancrer la pratique du vélo comme un « réflexe » pour certains motifs de déplacements sur ces distances.

La hiérarchisation et le financement des actions

Le conseil de développement s'interroge sur les capacités de financement des actions par la CAC et sur la dimension programmatique des actions. Le plan d'actions du PDC a fait l'objet d'une rédaction définitive à la suite des temps de concertation. La hiérarchisation des actions et leur programmation dans le temps ont notamment été alimentées par ceux-ci. Il est à noter que le PDC, certes document de planification, a une vocation stratégique. Dès lors, il ne constitue pas en tant que tel une feuille de route opérationnelle, ses actions étant dès lors inscrites dans un calendrier dit « grandes mailles » selon 3 échéances temporelles :

- Réalisation dans les 2 ans ;
- Réalisation à horizon 2 à 5 ans ;
- Réalisation à horizon 5 ans et plus.

Pour chaque action, le calendrier opérationnel devra être précisé lors desancements et au fur et à mesure de la réalisation du PDC. Le coût de chaque action procède de la même logique et constitue une évaluation initiale qu'il conviendra d'affiner à leur entrée en phase opérationnelle. Toutefois, le maître d'ouvrage a inscrit un plan d'action en prenant en compte ses capacités de financement à long terme, notamment liées aux ressources potentielles issues du versement transports, amené à évoluer en versement mobilités dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. Prélevé uniquement dans le périmètre de Cherbourg-en-Cotentin à l'heure actuelle, l'extension de son assiette à l'échelle de l'agglomération (prévue réglementairement dans les 12 ans qui suivent sa création) est la condition sine qua non permettant le financement des actions du PDC. Au-delà de l'extension territoriale du versement mobilités, l'agglomération du Cotentin dispose de marges de manœuvre en matière de taux (1,1% actuellement pour un taux maximal de 2%) qu'elle pourrait également mobiliser.

**PLATEFORME ET
CARTOGRAPHIE
NUMÉRIQUE
PARTICIPATIVE**

PLATEFORME ET CARTOGRAPHIE NUMÉRIQUE PARTICIPATIVE

PARTICIPEZ EN LIGNE ! COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU COTENTIN



 Le Cotentin

 Découvrir les projets

 Participer

Édito : le mot du président

Mesdames, Messieurs,

La Communauté d'Agglomération du Cotentin élabore actuellement trois grands documents de planification que sont le Plan de Déplacements du Cotentin (PDC), le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et le Programme Local de l'Habitat (PLH), et vient de lancer une étude d'aménagement commercial et du parc hôtelier du Cotentin.

Ces documents ont évidemment une dimension stratégique pour l'aménagement de notre territoire, et c'est pourquoi j'ai souhaité vous mobiliser via cette plateforme participative afin de recueillir votre avis et vous permettre de contribuer à la construction du Cotentin de demain.

L'élaboration de ces stratégies doit nous permettre de franchir une étape dans la construction du Cotentin. Il m'apparaît donc essentiel que nous puissions nous projeter à l'échelle du territoire pour envisager un certain nombre de problématiques. Pour autant, je souhaite aussi que nous préservions les identités et les spécificités territoriales. L'équilibre entre ces deux approches garantira la cohérence, mais également la cohésion de notre territoire.

Le Cotentin doit assurément se faire avec vous !

Jean - Louis VALENTIN

Président de la Communauté
d'Agglomération du Cotentin

L'actualité de l'Agglo



Agglo du Cotentin

@leCotentin

Quel exercice médical après les études, les aides financières et projet professionnel, le cadre de vie. Soirée thématique pour les jeunes internes en médecine. Rencontres et échanges avec des praticiens.
[#santéencotentin](#) [#lepointdujour](#)



13, 



Agglo du Cotentin

@leCotentin

La très belle escale de @LHERMIONE_SHIP cet été à @CherbourgEnCot a été élu ce soir 3ème événement phare de l'année par @LaPresseManche ! Une manifestation qui a encouragé le rayonnement du #Cotentin et de #LaManche bien au delà de nos frontières !
[#attractivité](#) [#cotentinunique](#)

PARTICIPEZ EN LIGNE !

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU COTENTIN



Le Cotentin

La Fiche d'identité

Le Projet de Territoire

La Communauté d'Agglomération du Cotentin a élaboré des documents de planification que sont le Plan de Déplacements du Cotentin (PDC), le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et le Programme Local de l'Habitat (PLH). Elle souhaite lancer une étude d'aménagement commercial et du parc hôtelier du Cotentin.

Ces documents ont évidemment une dimension stratégique pour l'aménagement de notre territoire, et c'est pourquoi j'ai souhaité vous solliciter afin de recueillir votre avis et vous permettre de participer à leur élaboration de demain.

L'élaboration de ces stratégies doit nous permettre de franchir une étape dans la construction du Cotentin. Il m'apparaît donc essentiel que nous puissions nous projeter à l'échelle du territoire pour envisager un certain nombre de problématiques. Pour autant, je souhaite aussi que nous préservions les identités et les spécificités territoriales. L'équilibre entre ces deux approches garantira la cohérence, mais également la cohésion de notre territoire.

Le Cotentin doit assurément se faire avec vous !

Découvrir les projets

L'étude d'aménagement commercial et du parc hôtelier du Cotentin

Le Plan de Déplacements du Cotentin (PDC)

Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)

Participer

Comment donner son avis ?

Votre avis sur l'étude d'aménagement commercial et du parc hôtelier

La carte participative des mobilités

Votre avis sur le plan de déplacements du Cotentin

Votre avis sur le programme local de l'habitat

Votre avis sur le plan climat air énergie territorial

La très belle escale de @LHERMIONE_SHIP cet été à @CherbourgEnCot a été élu ce soir 2ème d'un sondage réalisé par @Paysan.com

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN



Engagé depuis septembre 2017, le Plan de Déplacements du Cotentin, dit PDC, a fait l'objet durant l'année 2018 d'un état des lieux et d'un diagnostic, destiné à mettre en exergue les enjeux du territoire de l'agglomération en matière de transports et déplacements. Cette phase constitue une « photographie » à l'instant T des mobilités sur notre territoire.

Menée en concertation avec élus du territoire et acteurs de la société civile, cette phase a permis d'établir une stratégie à partir de laquelle se décline un programme d'actions, dont une première mouture a été travaillée à nouveau en concertation avec élus, associations, partenaires et grandes entreprises du territoire, au cours du printemps 2019.

Afin d'aboutir à un Plan de déplacements largement concerté, ambitieux et adapté aux enjeux et aspirations de notre territoire, la Communauté d'agglomération sollicite votre avis à travers sa plateforme JenParle.

Le PDC

Qu'est-ce que c'est ?

Donnez votre avis !

Sur le plan de déplacements du Cotentin

Pour aller plus loin

[matrice plan d'actions PDC](#)



[Synthèse du diagnostic](#)



VOTRE AVIS SUR LE PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN



Avis sur la stratégie en matière de déplacements sur le Cotentin
DU 12/11/2019 AU 12/12/2019

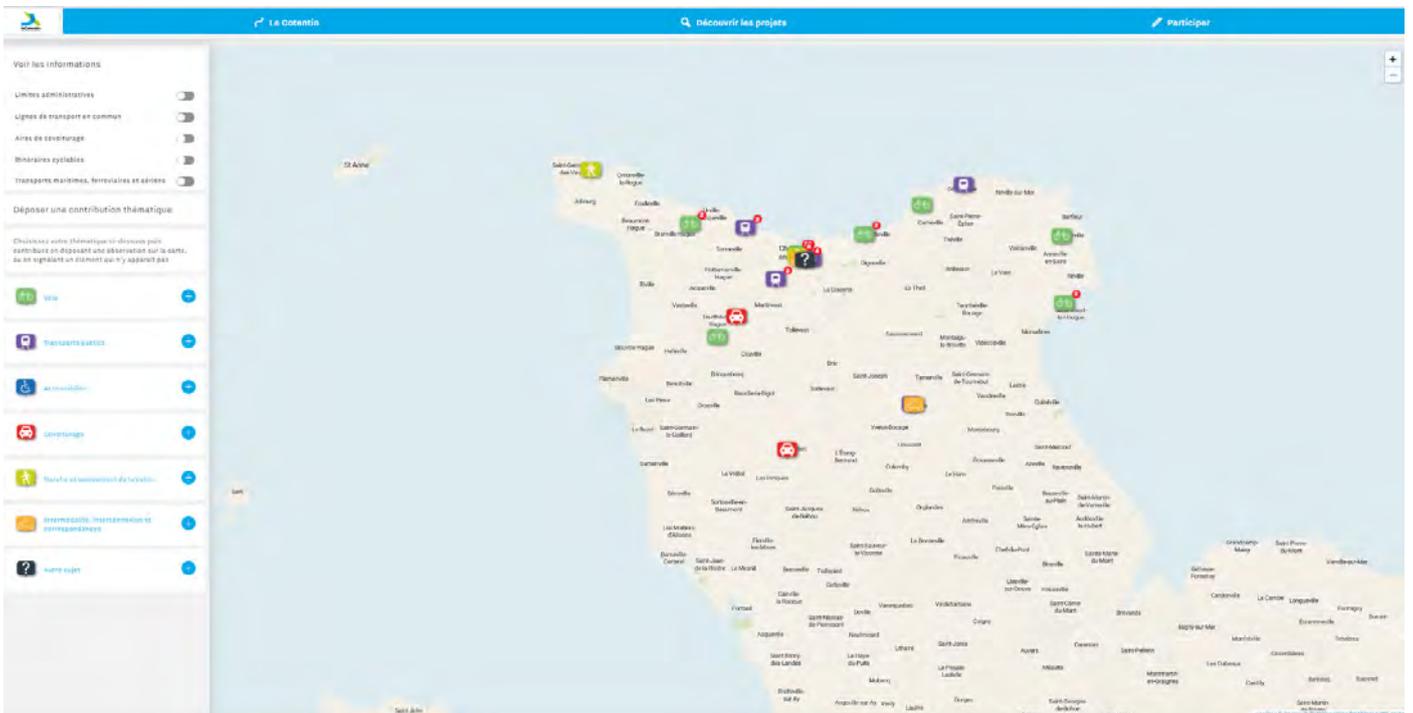
Venez découvrir la matrice du [plan d'actions](#) du Plan de Déplacement du Cotentin et exprimer votre avis !

Engagé depuis septembre 2017, le Plan de Déplacements du Cotentin, dit PDC, a fait l'objet durant l'année 2018 d'un état des lieux et d'un diagnostic, destiné à mettre en exergue les enjeux du territoire de l'agglomération en matière de transports et déplacements. Cette phase constitue une « photographie » à l'instant T des mobilités sur

[Pour aller plus loin](#)

[Synthèse du diagnostic](#) →

[Plan d'actions Plan de déplacement](#) →



Le Cotentin

Découvrir les projets

Participer

Choisissez votre thématique ci-dessous puis contribuez en déposant une observation sur la carte, ou en signalant un élément qui n'y apparaît pas

- Vélo
- Transports publics**
- Accessibilité
- Covoiturage
- Marche et apaisement de la voirie
- Intermodalité, interconnexion et correspondances

Améliorer cette carte

ARTICLES

ARTICLES

L'ACTUALITÉ

Agglomération. Les modes de transport en questions

Le Cotentin lance son Plan de déplacements

Vendredi, la communauté d'agglomération Le Cotentin organisait à Saint-Sauveur-le-Vicomte une soirée de conférence pour l'inauguration du lancement de son Plan de déplacements, afin d'améliorer l'articulation entre les modes de transport.

La démarche a été engagée le 29 juin, lors d'un conseil communautaire de l'agglomération Le Cotentin : un plan de déplacements à l'échelle du territoire va être lancé. Dans le cadre de la semaine de la mobilité, du 15 au 24 septembre, ce lancement a été symboliquement inauguré par une soirée à Saint-Sauveur-le-Vicomte, pour laquelle étaient présents des élus locaux et des partenaires institutionnels de l'agglomération : ils ont ensemble assisté à une double conférence suivie d'un temps d'échange.

Les experts invités à intervenir étaient Guy le Bras, du Groupement des autorités responsables de transport, le GART, et Eric Chareyron, du groupe Keolis. L'association GART (association d'élus po-

litiques) a été fondée en 1980 pour agir en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à l'usage de la voiture. Le groupe Keolis, spécialisé dans le transport de voyageurs, mène depuis 2007 une observation de la mobilité sur l'ensemble du territoire français.

Eric Chareyron a plus particulièrement étudié les habitudes des gens du Cotentin dans leurs modes de déplacements. GART a récemment publié une étude sur la mobilité dans les villes moyennes. À partir de leur conclusion, Le Cotentin s'apprete à construire son Plan de déplacements, ensemble de mesures qui devront optimiser les déplacements et les offres de transports sur le territoire.

Mix et pragmatisme

À l'issue de cette soirée à Saint-Sauveur-le-Vicomte, le président de l'agglomération Jean-Louis Valentin, nous fait part des principales conclusions : « 1 : Agir avec beaucoup de pragmatisme et mettre en place un plan de déplacements avec beaucoup de concertation avec tous ceux qui partagent l'espace public. 2 : Trouver un bon mix entre la voiture et les autres modes de déplacement. Il ne faut pas faire de l'antivoiture primaire. »

L'agglomération du Cotentin s'apprete à un travail sur deux

ans. Elle désignera prochainement un bureau d'étude, qui mettra en place des groupes de concertation, afin de travailler sur l'élaboration du plan. Il devrait être finalisé en 2019.

« Ce qui ne nous interdit pas, entre-temps, de prendre de premières mesures et de montrer la direction », précise Jean-Louis Valentin. À l'appui des analyses faites par le groupe Keolis sur le Cotentin, plusieurs axes d'évolution des réseaux de transport et d'actions liées à ces changements à venir sont déjà définis.

Cinq axes principaux, que nous détaille le président du Cotentin : « Extension du réseau de transport public ur-

bain vers les villes limitrophes, travail sur les liaisons entre les bourgs centres, solution de tarification pour améliorer l'offre et attirer les usagers, création d'une offre combinée entre train et bus sur la liaison Cherbourg-Vallognes, amélioration de la signalétique et meilleure information et cartographie. Il y a un important travail à faire de porter à connaissance ce qui existe. Je voudrais y ajouter un volet sécurité routière, notamment en milieu rural. »

G. L.



Eric Chareyron (Keolis) a étudié de prêt les modes de transports dans le Cotentin.



Dans la salle, élus locaux mais aussi partenaires institutionnels de l'agglomération.

MICRO-TROTTOIRS

Paris organisera les JO 2024

Paris a obtenu officiellement, le 13 septembre, l'organisation des Jeux olympiques 2024. La victoire est venue après l'accord entre le Comité international olympique (CIO) et la dernière ville rivale, Los Angeles, qui s'arroge les JO quatre ans plus tard. Qu'en pensez-vous ?

« Ce n'est pas une surprise ! »



Charlie
Gueteur sémaphorique
Cherbourg-en-Cotentin

« C'est une bonne nouvelle même si ce n'est pas une surprise ! Cot évincement va faire la promotion de la France dans le monde. Sur le plan sportif, c'est une bonne nouvelle pour tous les gens qui s'intéressent aux sports. Mais c'est surtout sur le plan économique que ce sera positif. L'hôtellerie, la restauration, le tourisme en général bénéficieront des retombées des jeux olympiques, d'autant plus qu'ils ne se dérouleront pas seulement à Paris mais dans d'autres villes de France ! »

« Vous parlez d'une surprise.

« Tous les sportifs vont se réjouir »



Séverine
Auxiliaire de vie,
Cherbourg-en-Cotentin

« Que les jeux olympiques se déroulent en France ne peut être à première vue qu'une bonne nouvelle. Tous les sportifs vont se réjouir de voir les meilleurs athlètes du monde entier s'affronter chez nous. C'est une grande fête ! Mais, en avais nous les moyens ? Actuellement, on ne parle que de faire des économies ! Les organisateurs sont rassurants. Bientôt, cela va faire venir du monde qui va dépenser de l'argent, mais est-ce que les comptes seront positifs ? »

« Je suis très heureux »

TRANSPORTS. Le Baromètre des villes cyclables a placé Cherbourg à la 14^e place sur 60 dans sa catégorie

Les vélos tracent leur chemin à Cherbourg

D'APRÈS LE BAROMÈTRE des villes cyclables, présenté dans les détails il y a plusieurs jours, la ville de Cherbourg-en-Cotentin se hisse à la 14^e place des villes de 50 à 100 000 habitants, parmi 60 autres collectivités recensées.

« C'est une bonne place, concède Louis Poutas, élu en charge des mobilités douces à Cherbourg-en-Cotentin. Nous avons une volonté politique autour des transports doux de façon générale, avec des projets en cours et déjà plusieurs réalisations. Les voyants sont au vert. »

Plus de 50 kilomètres de pistes cyclables sont déjà praticables à l'échelle de la collectivité : « On peut bien sûr améliorer le réseau, mais la base est là, avec un maillage satisfaisant. Nous menons un travail pour réaliser plusieurs jonctions, comme ça a été le cas récemment à La Glacière », enchaîne l'élu.



→ Plus de 50 kilomètres de pistes cyclables sont actuellement praticables à l'échelle de l'agglomération cherbourgeoise.

La voie du Homet, projet phare

Le Cherbourgeois espère bien grignoter quelques places lors de la prochaine étude d'ampleur réalisée par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Il compte notamment sur la réalisation de plusieurs chantiers, très attendus par la communauté cycliste. Avec en premier lieu, la voie douce du Homet, partant de la gare SNCF pour rejoindre le réseau cyclable au niveau de la rue de l'Abbaye. Un chantier très attendu et qui a pris du retard.

« C'est le plus gros dossier qui nous occupe. Le projet existe, mais la réalisation prend un peu plus de temps que prévu, le temps de gérer les questions de domanialité. On aimerait que les gens puissent s'y promener dans deux ans, mais je reste prudent. » Un projet qui permettrait de relier l'est à l'ouest de Cherbourg-en-Cotentin, tout en évitant les points noirs actuels, comme celui du carrefour de la gare SNCF par exemple.

« Nous travaillons aussi, en parallèle du dossier concernant le bus nouvelle génération, sur une liaison entre la place Napoléon et le quai Law-

ton-Collins, en passant par les quais. Le but est vraiment de casser la coupure entre l'est et l'ouest, même si la passerelle joue déjà un rôle en ce sens. »

Parmi les actions incitant les citoyens à pédaler : la circulation en contresens cyclable ou l'installation d'arceaux pour

stationner les vélos.

« On peut toujours faire mieux »

« On peut toujours faire mieux », ajoute Louis Poutas. Nous avons également réalisé une étude auprès de nos 2 500

personnels pour connaître leurs besoins et attentes en matière de transport. On sait aussi que géographiquement, le vélo n'est pas toujours simple ici, avec de bonnes côtes à grimper et la météo. Certains s'en accommodent très bien, surtout avec le développement du vélo électrique. Lors de l'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare, un espace d'accueil sécurisé et dédié aux cyclistes est envisagé, tout comme l'arrivée de cinq vélos à hydrogène, sous l'impulsion du Département. Autant d'éléments qui devraient permettre à Cherbourg-en-Cotentin de passer à la vitesse supérieure.

Carole LE GOFF

► Pour obtenir tous les détails de l'étude, avec les points forts et les points faibles de Cherbourg-en-Cotentin, vous pouvez consulter le site de cette enquête : www.parlons-velo.fr.

Une Maison du vélo en projet

L'association Pignons sur rue se mobilise pour « inciter les gens qui hésiteraient à sauter le pas à remonter sur un vélo », comme le résume Frédéric Mautalent, membre actif de l'association. Elle mène aussi, depuis plusieurs mois, un travail pour permettre à une Maison du vélo de voir le jour à Cherbourg. « On aimerait fédérer la communauté cycliste autour d'un lieu, reprend Frédéric Mautalent. Nous sommes actuellement à la recherche d'un local pour stocker vélos et pièces. »

Sur place, les cyclistes, de tout niveau, pourraient être guidés dans leurs réparations par les bénévoles de l'association, avant de remonter en selle. « On souhaite aussi, avec nos moyens, dynamiser le centre-ville. On ne sou-

haite toutefois pas concurrencer les professionnels du cycle, bien au contraire. On aimerait en fait orienter les cyclistes vers eux pour l'achat des pièces et de l'outillage par exemple. »

Le projet de l'association a été récompensé il y a peu par le Prix Émergence de l'économie sociale et solidaire décerné par la communauté d'agglomération du Cotentin.

En attendant de disposer d'un lieu fixe, l'association se fait connaître en participant à des manifestations locales, comme au Relais des 4 châteaux ce week-end. « Nous aurons un stand au R4C où nous effectuerons des réparations et des réglages pour ceux qui en auront besoin. »

14^e place

Les classements du Baromètre national des villes cyclables, réalisés grâce à la participation nationale de plus de 110 000 usagers, sont sortis. Cherbourg-en-Cotentin se classe 14^e sur 60 dans la catégorie des villes de 50 à 100 000 habitants. Arrivent en tête de peloton les villes de La Rochelle, Chambéry, Versailles et Lorient.

« En favorisant l'accès à tous les types de transport, on accroît l'attractivité de notre ville. On ne veut pas chasser les voitures, mais permettre à tous les usagers de cohabiter.

LOUIS POUTAS
élu en charge des mobilités douces.

209 réponses

Dans ce baromètre, seules les villes ayant obtenu un minimum de 50 réponses ont pu être intégrées au classement. À Cherbourg, 209 personnes ont donné leur avis sur la circulation à vélo. Elles ont attribué une note de 3,24 sur 6. La meilleure note s'éleva à 3,81 et la plus modeste à 1,98.

Atelier le 21 avril

Vous souhaitez vous remettre en selle, mais n'avez pas forcément les outils, les connaissances ou la patience pour réparer votre vélo ? L'atelier organisé à la MJC La Brèche, en partenariat avec Pignons sur rue, est fait pour vous ! Rendez-vous de 10 à 12 heures, le samedi 21 avril, dans les locaux de la MJC pour recevoir des conseils et effectuer de petites réparations sur place. Ces rencontres sont programmées les 3^es samedis du mois. Infos au 02 33 44 86 04.

À Vélorution, les bénévoles planchent sur un « plan vélo »

YVES UHEL, président de l'association Vélorution, décrit un état global du réseau cherbourgeois « plutôt satisfaisant ». Lors de réunions mensuelles, l'association recense tous les points qui pourraient nécessiter des améliorations. « En l'espace de 10 ans, il y a eu plusieurs améliorations et un réseau de plus en plus étendu. Ensuite, on veille à la bonne circulation, car avoir un réseau étendu, c'est bien, mais il faut qu'il soit de qualité. »

L'association porte aussi un regard averti sur les infrastructures d'autres villes, avec l'objectif de transposer les démarches intéressantes. « On aimerait développer des alternatives aux sections compli-



→ Parmi les points noirs cités par les associations : les quais.

quées, comme c'est le cas au pont tournant par exemple. On veut proposer des idées de notre côté et élaborer un plan

vélo pour la ville, et même à l'échelle du Cotentin. On est au tout début de notre collecte, mais on sent que l'époque est

favorable au développement des transports doux. On tient à prendre pleinement part à la réflexion. » Et parmi ces idées, l'installation de garages sécurisés dédiés aux vélos. « Cela permet d'éviter les vols de cycles, qui sont quand même réels, et en même temps de donner un signal valorisant pour ce moyen de déplacement », indique Yves Uhel.

La sécurité avant tout

La gestion de la circulation avec les voitures reste une priorité pour Vélorution : « On sent que la cohabitation est parfois difficile. On se pose aussi beaucoup de questions concernant la sécurité des

usagers. Certains nous disent qu'ils n'osent pas reprendre le vélo à cause de cela. On aimerait vraiment réfléchir sur ce sujet. » Cas pratique hier, en fin de journée sur le quai de Calligny à Cherbourg : « Les cyclistes préfèrent rouler le long des quais utilisés par les piétons, qui peuvent être glissants, plutôt que de se mêler aux voitures. Cette zone n'est pas suffisamment sécurisée, cela fait 10 ans qu'on le dit, mais rien n'a changé ! », déplore Laurent Herbert.

Les bénévoles veillent à ce que les aménagements dédiés aux cyclistes soient suffisamment visibles au quotidien, les stationnements suffisants et une bonne pratique garantie.

DÉPLACEMENT. Une enquête lancée sur leurs modes de déplacements, 219 foyers manchois interrogés

Vos moyens de transport intéressent l'Insee

DEPUIS quelques jours, l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) s'est lancé dans une vaste enquête de récolte de données.

Depuis la fin avril et durant un an, plus de 21 000 logements sur le territoire national vont être interrogés sur leurs déplacements quotidiens ou saisonniers, en voiture, transport en commun, marche... Parmi eux, 219 foyers dans la Manche, situés sur les communes d'Agon-Coutainville, La Croix-Avranchin, Hardinvast, Macey, Picauville, Saint-Georges-Montocq, Saint-Lô, Sotteville et Vessey. À Hardinvast, un affichage à la mairie explique le but de cette étude et les conditions de sa réalisation.

Alors que pour certains le train et le bus font partie du quotidien, d'autres roulent uniquement en voiture. En ville, mais pas seulement, le vélo retrouve également de plus en plus d'adeptes.

C'est dans le but de mieux cerner les pratiques et les diversités selon les territoires que les questions qui seront posées concerneront le nombre de véhicules possédés, mais aussi l'utilisation ou non des transports publics, les motifs



→ La voiture reste le principal moyen de locomotion des Cotentinois.

de déplacement, la possession d'abonnements...

Observer l'évolution des pratiques

La dernière enquête de ce type réalisée par l'Institut de sondage date d'il y a dix ans.

Dix années durant lesquelles des évolutions ont été constatées, tant au niveau des exigences environnementales que de l'émergence de nouveaux moyens de déplacement. « La covolanture est un élément dont il faut tenir compte dans nos aménage-

ments. En France quatre trajets sur cinq se font avec un seul passager. Si on tient compte de ces pratiques, cela pourrait avoir un impact par exemple sur les places de stationnement », indique Manuel Léger, chargé de mission sur le plan de déplacement du Cotentin,

actuellement en pleine élaboration (lire ci-dessous).

À la fin de cette étude, les différentes tendances pourront ainsi être confirmées par les chiffres.

Carole LE GOFF

67 % des trajets

D'après une étude réalisée pour la Communauté d'agglomération du Cotentin, 67 % des trajets, tous motifs confondus, effectués par les habitants des 132 communes du territoire, se font en voiture. 4 % sont réalisés grâce aux transports en commun et 28 % via la marche ou le vélo. C'est similaire à la moyenne nationale.

Des vélos à hydrogène bientôt en service

Après Saint-Lô, qui a accueilli les dix premiers vélos à hydrogène en décembre dernier, la Ville de Cherbourg-en-Cotentin va elle aussi disposer d'un parc de dix vélos. L'installation se fera au niveau du port Chartereyne et permettra aux visiteurs de tester ce moyen de transport doux et écologique. La mise en service devrait se faire d'ici cet été. Avec ce moyen de transport, le département de la Manche souhaite impulser une dynamique dans le développement de ce moyen de locomotion et l'usage de l'hydrogène.

« Améliorer l'offre de service et la multimodalité »

L'ACTUALISATION des données nationales sur le transport est en cours de collecte, mais la communauté d'agglomération du Cotentin dispose d'informations sur les déplacements des usagers. De précieux éléments qui permettent à la collectivité d'œuvrer sur son « plan de déplacement du Cotentin », un plan d'action obligatoire dans toutes les structures réunissant une population supérieure à 100 000 habitants. Ce document oriente les actions en matière de transport sur les dix prochaines années dans les 132 communes du territoire.

Une enquête auprès de plus de 4 000 personnes a déjà dégagé les principaux axes de fréquentation et les moyens de transport majoritairement utilisés. Un cabinet d'étude poursuit actuellement le recueil de données et l'élaboration de ce document directeur, réalisé en concertation avec les élus. Sans surprise, les principaux pôles de circulation sont liés à l'activité économique : Les Pieux, la Hague, Cherbourg et Valognes sont les zones entraînant le plus de déplacements, majoritairement en voiture.

Réduire la part de la voiture

« Il faut avoir conscience de la spécificité de notre territoire, avec une ville de 80 000 habi-



→ La bonne cohabitation des voitures avec les vélos et les piétons reste un enjeu important des prochaines années en matière de transport.

tants située à l'extrémité nord et ensuite, des zones majoritairement rurales, pour une population totale de 180 000 habitants. Il faut en tenir compte », énonce Noël Lefèvre, vice-président en charge des transports à l'agglomération. À titre d'illustration : 28 % des ménages sur Cherbourg ne possèdent pas de véhicule, contre 6 % sur le reste du territoire.

Déjà, des premiers grands axes de travail se dégagent, comme l'explique l'élus : « Il y a des objectifs environnemen-

taux à prendre en compte, qui devraient nous amener à des choix. Un des objectifs est de voir le poids de la voiture diminuer et de développer des modes de transport alternatifs. » À ce jour, sur le nord du département, 67 % du total des déplacements se font en voiture. Un chiffre conforme à la moyenne nationale.

« On ne cherche pas à proscrire les voitures car on comprend leur nécessité dans certains cas, ajoute Manuel Léger, chargé de mission sur le plan

de déplacement. Mais il faut accompagner progressivement les changements de comportement. » Plusieurs idées commencent déjà à germer. La mise en service de vélos à assistance électrique en est un exemple. « On pourrait envisager un service de location longue durée, avec différents points relais sur le territoire. C'est un système qui pourrait être intéressant pour notre territoire, mais toujours en réflexion. » Un outil qui pourrait s'avérer bien utile, comme

l'énonce Manuel Léger : « Quand on voit qu'environ un tiers des transports réalisés font moins de 3 kilomètres en France, il y a un travail à faire dans ce sens. »

Aussi dans les entreprises

Un autre point fort de la réflexion s'engage sur la multimodalité. « Si on peut avoir par exemple, à la descente d'un train à Valognes, des lignes de bus qui permettent de rejoindre Barneville ou Les Pieux dans des délais intéressants, c'est un plus. Il y a un travail pour améliorer cette offre de service. »

Une fois ce plan de déplacement mis en route, la collectivité apportera son appui technique aux entreprises de plus de cent salariés qui ont, elles aussi, des propositions à mettre en place pour améliorer l'usage des transports collectifs.

« Certaines entreprises n'ont pas attendu pour agir, indique Manuel Léger. À EDF par exemple, seules les voitures avec au minimum trois passagers peuvent accéder au parking le plus proche de l'entreprise de Flamanville. » Un premier pas qui sera sûrement suivi de beaucoup d'autres...

Carole LE GOFF

1 h 10 par jour

En moyenne, un habitant de l'agglomération du Cotentin effectue 4,4 trajets par jour. Le temps de déplacement quotidien est d'1 h 10 et la durée médiane d'un trajet de 15 minutes.

Pour estimer un trajet : commentjvais.fr

Il existe un site internet permettant aux Normands de prévoir leur trajet et de s'informer sur tous les moyens de transports existant dans la région. Son nom : commentjvais.fr. Y sont référencés dans les catégories les transports collectifs et leurs horaires de passage. Il est même possible de calculer des itinéraires et de rechercher des services à proximité des lieux de passage.

TRIBUNAL

Les pratiques douteuses d'un magasin éphémère

Page 5

SAINT-VAAST-LA-HOUGUE

Début d'incendie à bord d'un chalutier

Page 4

TRIBUNAL

Le « redresseur de torts » accumule les condamnations

Page 4

LA PRESSE DE LA MANCHE

actu.fr/la-presse-de-la-manche

Jeu 8 février 2018 - N° 22423

CORSE

Emmanuel Macron fait preuve de fermeté

Page 34

FOOTBALL

Fin de l'aventure Coupe pour l'US Granville



Pages 28 et 29

SNCF

Le ras-le-bol des usagers

Page 5

RUGBY

Quand les jeunes rencontrent les pros



Page 8

Comment se déplacer dans le Cotentin



L'agglomération du Cotentin a décidé de mettre en place un futur plan de déplacement sur son territoire. Pendant plusieurs mois, un cabinet conseil va plancher sur ce projet qui doit permettre d'améliorer et optimiser la mobilité de l'ensemble des habitants.

Page 3

3780299030090 0.90€

L'OCCASION DE S'ÉVADER À PARTIR 9990€

PromOccasion
CARAVANES ET CAMPING-CARS
Du 10 au 24 février 2018

ARRIVAGE 100 CAMPING-CARS D'OCCASION

- CONTRÔLÉS ET GARANTIES
- FINANCEMENT PERSONNALISÉ

LA QUALITÉ D'UN PROFESSIONNEL RECONNU

JACQUELINE CHERBOURG-EN-COTENTIN - RN 13
La Glacière - 02 33 44 77 30 www.ets-jacqueline.com

CHEMINÉES POÈLES INSERTS

LES JOURNÉES VOLCANIQUES
Du 03 Janvier au 03 mars 2018

JUSQU'À 20% DE REMISE

3 299€ TTC
3 999€ TTC

SEGUIN
LINE INFORMATIQUE PLUMBING

énergie-robine.fr
Robine Energies & Bien-être
703, bd de l'Est
TOURLAVILLE - 02.33.20.19.19

MOBILITÉ. Dix-huit mois pour envisager l'avenir autrement

Un plan de déplacement pour le Cotentin

LE COTENTIN a confié, en septembre dernier, à la société ITEM, le soin de mettre en place le futur plan de déplacement urbain qui concerne l'ensemble de la CAC. Les responsables du cabinet viennent de débiter la première phase, dite de diagnostic qui devrait se prolonger pendant six mois. À l'issue, six mois seront encore nécessaires à l'élaboration de plusieurs scénarios. « En fonction de celui qui sera retenu, nous ferons des propositions d'actions », expliquent les spécialistes qui engagent une réflexion sur l'ensemble du territoire.

25 %

du trafic routier est lié au déplacement domicile-travail

« Cela concerne aussi bien le secteur urbain, que les pôles de proximité, les liens inter-communaux, les dessertes rurales, les communes plus touristiques. Il n'est pas question, dans cette étude, de se limiter à une simple question : comment rejoindre un point A à un point B ? Nous ne sommes pas un taxi », commentent Séverine Grould et Guillaume Girerd qui veulent se projeter vers l'avenir.

« Nous sommes là pour anticiper la mobilité de demain. Pour le moment, nous étudions les différents flux de cir-



→ Le tourisme est un facteur important dans l'enquête en cours.

culcation, les aires de covoiturages, les différents modes de transport, les temps de déplacement, la visibilité de l'offre, les pôles touristiques. Nous avons déjà remarqué quelques points névralgiques. On peut citer le cœur urbain de Cherbourg mais aussi les dessertes vers les pôles de proximité », ajoutent les responsables du cabinet.

Ne pas diaboliser l'automobile

Ces derniers s'appuient aussi sur des données statistiques. Il faut savoir que 25 % du trafic

routier est lié au déplacement domicile-travail, que 50 % des déplacements n'ont pas de lien avec le travail. « Nous avons également la particularité d'avoir plusieurs pôles générateurs d'emploi en dehors de l'agglomération cherbourgeoise. On doit s'interroger sur les différentes prises en charge possibles en termes de transport du personnel, par exemple. »

Si Séverine Grould et Guillaume Girerd ne veulent absolument pas diaboliser l'automobile, ils ont la ferme intention de présenter diverses

solutions complémentaires qui peuvent passer par le développement des transports en commun dans certains secteurs, l'amplification du covoiturage ou la création de nouvelles pistes cyclables.

Concernant plus particulièrement Cherbourg-en-Cotentin, la question de l'omniprésence de la voiture est posée. « Si on ferme les yeux, on cubile les façades mais pas les automobiles », reconnaissent les deux spécialistes qui veulent également mener une réflexion autour de la gare SNCF, la gare routière et la gare maritime. « On a le sentiment que chacun

joue son rôle mais que personne ne se parle, ne se regarde... » Pour le moment, les membres du cabinet s'intéressent aux statistiques INSEE, aux données routières, au comptage de la SNCF. Par la suite, des questionnaires vont être adressés aux différents pôles de territoire. Des ateliers territoriaux sont prévus avec les membres des conseils municipaux. Il conviendrait d'ajouter « s'ajoutera à ce plan de déplacement du Cotentin.

Hubert LEMONNIER

« J'ai découvert, dans le Cotentin, un bon réseau de transport en commun, de belles pistes cyclables et surtout des pôles très dynamiques. Par contre, on remarque l'omniprésence de la voiture à Cherbourg.

GUILLAUME GIRERD
Dirigeant de la société ITEM.

Un cabinet au travail

Créé en 2002, le cabinet ITEM a déjà mené des actions analogues pour des collectivités importantes comme La Mans Métropole, Saint-Brieuc, Saint-Malo ou plus récemment Saint-Lô. Dirigé par Séverine Grould et Guillaume Girerd, né à Besançon, la société, qui emploie une dizaine de personnes, a de multiples réalisations à son actif. « Nous avons aussi beaucoup travaillé en Ile de France notamment ». Venu spécialement de Franche-Comté, Guillaume Girerd ne connaissait pas Cherbourg. Il raconte : « J'ai eu le sentiment d'arriver au bout du monde, loin d'une terre de brassit. Est venue également s'ajouter l'impression d'être au début des années 80, pas en 2010. »

Le casse-tête du stationnement gratuit à Cherbourg

UN SACRÉ CHALLENGE. Pour celles et ceux qui travaillent quotidiennement en centre-ville de Cherbourg, trouver une place de stationnement gratuit relève véritablement du parcours du combattant. Si l'avenir appartient à ceux qui se lèvent tôt, force est de constater qu'après 8 h 30, les emplacements gratuits se font rares aux abords du périmètre commerçant. À chacun alors ses habitudes bien ancrées ou ses astuces. Nous nous sommes pris au jeu.

Parking sauvage

Tout commence vers 8 h 30, quai Lawton Collins. Si le parking bordant le quai a déjà été pris d'assaut, certains automobilistes résignés jettent leur dévolu sur le terrain sauvage situé à côté du Comité régional des pêches, faisant fi des cratères et innombrables flaques d'eau en cas d'intempéries. Peu importe le désagrément, pourvu qu'on ait l'économie. Nous tentons de nous rapprocher. Les quelques places aux abords de la capitainerie

du pont tournant sont déjà occupées par des véhicules appartenant à des commerçants des rues piétonnes ou des effectifs du commissariat. Nous poursuivons notre quête par le quai Alexandre III. Parfois, il n'est pas rare qu'une place se libère. Pas de chance cette fois-ci, y compris sur la latérale. Véhicules de tourisme et de location en nombre ont déjà pris position.

« Quand je rentre chez moi, c'est un vrai casse-tête. Je suis obligé d'attendre que des places se libèrent pour bouger ma voiture.

UN HABITANT
de la rue François 1^{er}

Nous décidons d'entamer un tour de bassin du commerce. Qu'il de l'entrepôt, les places matérialisées face à la place Jacques Hébert ont déjà trouvé preneur. Depuis quelques mois, de nombreux automobilistes ont fait le choix de se stationner en épi sur le quai, au risque de gêner la distribution en carburant des chalutiers cherbourgeois. Là encore, nous arrivons trop tard. Plus loin, face au commissariat, il faut s'armer de patience avant de dégouter une place. Pas envie d'arriver à la fumée des cierges.

Nous poursuivons notre périple, cette fois, en centre-ville, où les tarifs de stationnement ont augmenté depuis le 1^{er} janvier. On ne dénombre plus les places de stationnement gratuit supprimées au profit d'emplacements payants à l'instar de ceux de la rue Paul Doumer, derrière La Poste.

Place Divette saturée, nous nous risquons derrière l'avenue Delaville pour tenter au pied des immeubles. Nous ne sommes pas les seuls à avoir eu cette idée. Peine perdue.



→ Sur le parking sauvage du quai Lawton-Collins, mieux vaut être tout-terrain.

idem au petit parking rue de la Duché. Cela fait vingt minutes que nous cherchons. Nous décidons finalement d'aller nous stationner dans le parking des Eleis, quand d'autres choisissent les parkings de la gare (propriété de la SNCF) ou de la place Napoléon plus excentrés, voire moins sécurisants en soirée. Quand ce n'est pas

sur le parking de La Cité de la Mer ou de manière anarchique sur l'avenue Carnot. N'oublions pas enfin tous ceux qui préféreront soit volontiers payer sur les parkings du centre, soit marcher 10 à 15 bonnes minutes pour rejoindre le centre-ville via la passerelle.

Ludovic AMELINE

1 semaine

En septembre dernier, la semaine européenne de la mobilité a été l'occasion pour l'agglomération du Cotentin et Cherbourg-en-Cotentin de promouvoir les déplacements doux. Plusieurs activités ont été proposées ainsi qu'une soirée de découverte des enjeux de la mobilité.

Dessiner un Plan de Déplacements pour le territoire

Après un an de diagnostic, le Plan de Déplacements du Cotentin émerge. Le Bus Nouvelle Génération comme le Pôle d'Échange Multimodal en seront deux outils structurants.

En lançant en 2017 le Plan de Déplacements du Cotentin, la Communauté d'agglomération s'est fixé un cap pour répondre à plusieurs objectifs réglementaires comme la réduction de l'usage de la voiture ou encore la connexion entre la ville et les communes rurales. Après une phase de diagnostic, la collectivité va dessiner en 2019 les grandes lignes stratégiques de ce projet. Une meilleure hiérarchisation du réseau routier du Cotentin qui s'appuierait sur des solutions de mobilité pour la desserte des zones les moins denses, des aménagements en milieu urbain pour favoriser les modes doux ou

encore des projets de restructuration du réseau de bus urbain et sa complémentarité avec le réseau interurbain, en sont quelques exemples. Pour répondre à ces enjeux, le projet de Bus Nouvelle Génération apparaît alors comme un des outils structurants de ce Plan de Déplacements. Passé sous la compétence de l'agglomération au 1^{er} janvier 2017, le projet de Bus Nouvelle Génération prend un nouveau cap. La collectivité souhaite faire évoluer ce projet, initié en 2012, pour affiner les tracés, définir les aménagements et mesurer ses effets afin que ce projet réponde au mieux aux besoins de chacun.



La parole de
Noël Lefèvre
Vice-Président en charge des Transports et Mobilités

« L'élaboration d'un Plan de Déplacements est obligatoire pour une collectivité comme la nôtre. Il doit prendre en compte la réalité à la fois rurale et urbaine du Cotentin ».

Un pôle d'échange synonyme de lien entre ville et territoire

La reconfiguration de la gare SNCF de Cherbourg-en-Cotentin sera une avancée concrète du Plan de Déplacements du Cotentin.



La nouvelle configuration de la gare SNCF en Pôle d'Échange Multimodal (PEM) est, au même titre que le projet de Bus Nouvelle Génération, un des outils phares du Plan de Déplacements du Cotentin. Historiquement ouverte sur la ville et sur la mer, la gare est aujourd'hui entourée de voies de circulation faisant obstacle à son libre accès. Pourtant, son emplacement stratégique constitue bien un atout unique pour faire le lien entre la ville et le reste de l'agglomération et

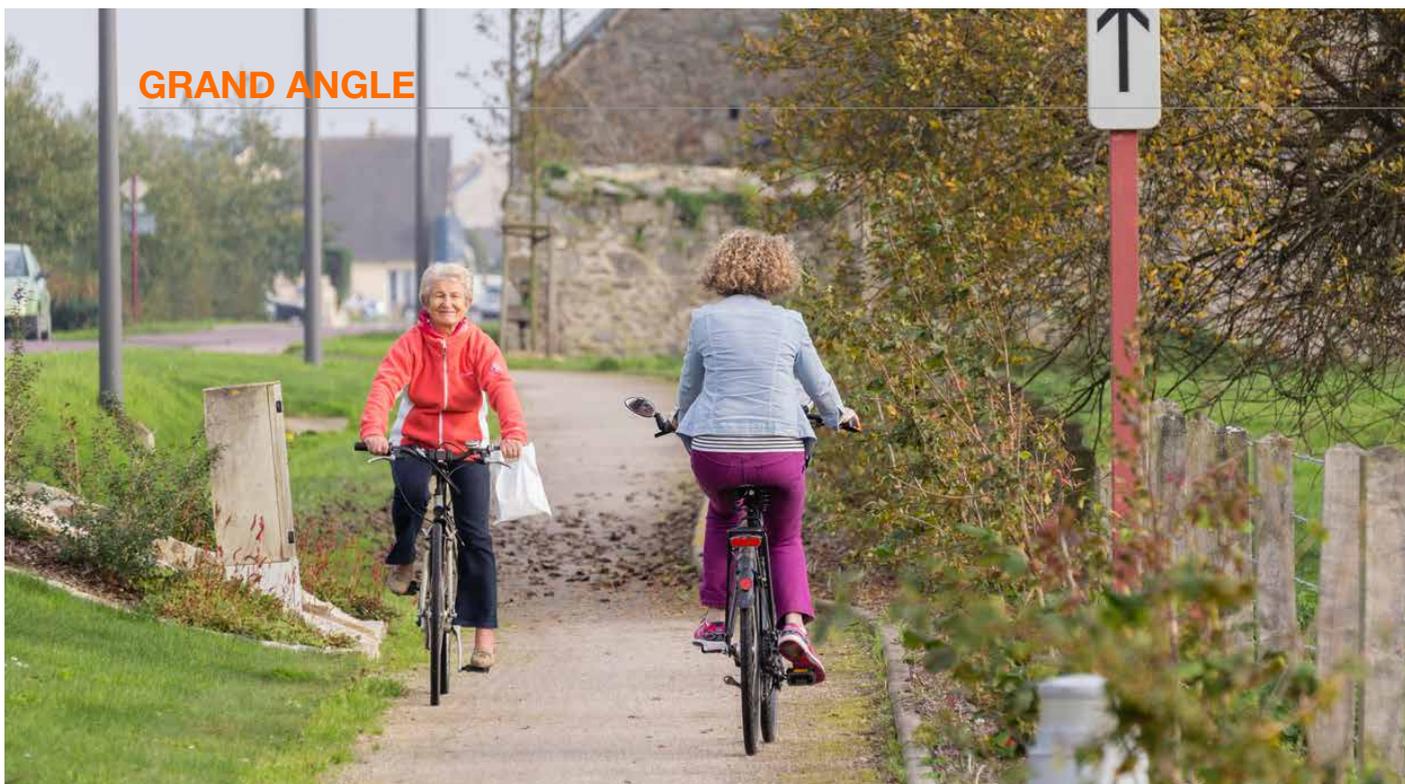
ainsi articuler les flux de déplacement. Un cheminement piétonnier, des arrêts dépose minutes, du stationnement vélos ou encore l'intégration de la gare routière à ce nouveau pôle sont prévus de manière à offrir aux voyageurs des services innovants et performants. Dans cette optique, le Bus Nouvelle Génération permettrait de déposer les usagers sur un parvis de gare entièrement réaménagé. Ce projet vise également à optimiser les espaces de stationnement avec la réfection du parking.



UN BUS SYNONYME D'ATTRACTIVITÉ

Lancé en 2012 par l'ancienne Communauté Urbaine de Cherbourg, le projet de Bus Nouvelle Génération s'inscrit désormais dans une démarche globale d'évolution des transports et des mobilités à l'échelle du territoire. En poursuivant les études déjà engagées jusqu'ici, le Cotentin souhaite définir un nouveau projet de transport en commun mieux connecté à la gare et au reste de l'agglomération. L'objectif affiché : permettre une interconnexion entre les modes de déplacements urbains, doux ou collectifs, et interurbains, faciliter le lien entre rural et urbain.

GRAND ANGLE



Mobilité : le Cotentin en mouvement

Désormais compétente en matière de transports et mobilités, la Communauté d'agglomération du Cotentin a lancé son Plan de Déplacements. L'intégralité de son territoire est concerné.

C'est nouveau, c'est l'agglomération

Parmi ses nombreuses compétences, la Communauté d'agglomération du Cotentin a désormais la responsabilité des transports (qu'ils soient urbains, non urbains, scolaires ou à la demande) et des mobilités. Pour l'exercer, elle vient de lancer un Plan de Déplacements afin d'élaborer une stratégie à l'horizon 2019. Sans attendre, des actions vont se mettre en place pour des transports publics modernisés et mieux connectés.

La voiture, les transports en commun, le vélo, la marche à pied... La mobilité, sous toutes ses formes, va être passée au peigne fin. C'est tout l'objet du Plan de Déplacements du Cotentin (PDC) présenté le 15 septembre dernier à Saint-Sauveur-le-Vicomte. Cet outil permettra à la Communauté d'agglomération de bien connaître les besoins en déplacements du territoire, d'imaginer les évolutions à venir et de prévoir les actions nécessaires pour améliorer la mobilité de tous. « C'est une obligation réglementaire pour les collectivités de notre taille mais nous voulons en faire un outil concret, un élément de proximité, explique Noël Lefèvre, vice-président en charge des Transports et des Mobilités. Notre volonté est d'aller au plus près des besoins, des habitants, du territoire. Ce dernier est vaste, il nous permet d'envisager des liens nouveaux. Concrètement, nous organiserons des rencontres en association étroite avec les Pôles de Proximité, les acteurs associatifs, économiques et touristiques. »

Le Plan définira pour dix ans la stratégie de la Communauté d'agglomération du Cotentin afin de faciliter et développer les déplacements de tous ceux qui parcourent et font vivre le territoire. Deux années de travail seront nécessaires pour aboutir en 2019 à un projet partagé et notamment à une nouvelle offre de transports qui se mettra en œuvre dès 2020. « L'enjeu est de répondre aux besoins de tous et d'irriguer l'ensemble du territoire, de relier le rural et l'urbain, de soutenir l'attractivité des centres et des bourgs et de renforcer notre tourisme et notre économie », poursuit le vice-président.

D'ores et déjà, la Communauté d'agglomération va généraliser un transport à la demande plus adapté aux personnes isolées et âgées, et plus personnalisé, en s'inspirant de ce qui existe déjà sur le territoire. Elle fera aussi évoluer la tarification des transports (pour aboutir à un titre unique) ainsi que le périmètre des transports urbains. De nouvelles lignes régulières pourront être expé-



Éric Chareyron

Directeur de la prospective chez Keolis

« De plus en plus d'irrégularités dans les déplacements »

Quelle est votre réflexion sur le territoire du Cotentin ?

Le territoire de la Communauté d'agglomération du Cotentin est très vaste. Il s'étend sur 1 400 km², regroupe 185 000 habitants répartis sur 132 communes. On passe d'un noyau urbain très dense à des communes rurales, des bourgs et des petites villes. Cela joue aussi sur les profils de populations : 28 % des ménages sur Cherbourg n'ont pas de voiture contre 6 % dans les zones rurales. Donc les attentes sont différentes avec des flux qui ne sont pas tous centrés sur la ville principale. Il faut donc bien comprendre le territoire pour ne pas plaquer sur lui une seule grille de lecture.

Les déplacements évoluent-ils ?

Si on veut penser mobilité dans sa globalité, les déplacements domicile-travail ne sont pas les seules données à prendre en considération. Si 77 000 personnes travaillent, 70 000 ne travaillent pas. De même, pour les jeunes scolarisés. Il y a autant de journées avec cours que de journées sans cours. Or, ils se déplacent aussi dans ces moments non travaillés. Il faut donc arriver à voir les individus derrière les statistiques. Il y a de plus en plus d'irrégularités dans les déplacements qui sont de moins en moins prévisibles. Aussi, il y a une grande diversité dans les citoyens, ce qui nous oblige à être de plus en plus attentifs à tous ces comportements.



« Notre volonté est d'aller au plus près des besoins, des habitants, du territoire. »



Noël Lefèvre
vice-président

mentées. De plus, les gares du territoire seront mises en complémentarité et mieux reliées aux sites touristiques. Enfin, les projets qui favorisent la marche et le vélo seront valorisés et multipliés. « Notre objectif est de favoriser l'intermodalité, c'est-à-dire mettre en lien toutes les solutions de mobilité possibles, de proposer un service plus complet, plus adapté et plus innovant », précise Noël Lefèvre.

LE CHIFFRE

49 %

des habitants souhaitent réduire l'usage de la voiture au quotidien*

*Enquête déplacements à l'échelle du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) concernant les modes doux.

LES CHIFFRES CLÉS DU COTENTIN

Sur le réseau urbain (Zéphir) de Cherbourg-en-Cotentin c'est :

- 8 lignes régulières
- 1 réseau de nuit les vendredis et samedis
- 15 services scolaires (Domino)
- 1 service Itineo Access dédié aux personnes à mobilité réduite
- 9 services de Transport A la Demande (TAD Itineo)
- Quotidiennement, 13 000 voyageurs empruntent le réseau Zéphir.
- Sur 1 an, cela représente 6,5 millions de voyages réalisés (soit + 2,3 % par rapport à 2015)

Sur le réseau interurbain (hors Cherbourg-en-Cotentin)

- Le transport à la demande : en 2016, 52 850 km parcourus, 252 clients pour 3 422 trajets (un aller ou un retour)
- Le transport scolaire : 6 900 élèves transportés sur le territoire de la CA du Cotentin
- Les lignes régulières interurbaines : 6 lignes régulières quotidiennes dont 4 lignes uniquement à l'intérieur du ressort de la CA du Cotentin, et deux lignes d'intérêt régional
- L'été, 3 lignes régulières pour les mois de juillet-août



Un plan de toutes les lignes régulières de l'agglomération du Cotentin, et de leur connexion avec le train, les ports ou encore les aires de covoiturage, est joint à ce magazine.



leCotentin

MAGAZINE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION - N°6 - JUILLET 2019



Transports TESTEZ LA MOBILITÉ DANS LE COTENTIN

© F. Dourléen



NOUVEAUTÉ

La Cité de la Mer plonge dans l'Océan du futur



DOSSIER

Le Cotentin : 4^{ème} pôle normand de l'Enseignement



La mobilité s'expérimente cet été dans le Cotentin

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements du Cotentin, l'agglomération va expérimenter plusieurs nouveaux services durant les prochains mois pour élargir l'offre de transports et favoriser la mobilité des habitants sur l'ensemble du territoire.

Transport à la Demande : l'agglomération innove

À partir du 1^{er} juillet, l'agglomération va lancer pendant 6 mois un nouveau service expérimental de Transport à la Demande (TàD) pour les habitants du Pôle de Proximité de La Saire. Ce service a pour objectif de pallier les problèmes de mobilité dans les zones à faible densité de population, où la mise en place d'une ligne régulière peut s'avérer coûteuse et peu adaptée à la demande. Avec ce dispositif innovant, l'agglomération souhaite répondre à une demande des habitants et tester un sys-

tème de transport plus souple qui pourrait ensuite être étendu à d'autres bassins de mobilité du territoire. Le principe est simple. Les habitants de Bretteville, Digosville ou du Mesnil-au-Val pourront réserver leur trajet quelques jours ou même une heure à l'avance depuis une application dédiée, le site internet ou le standard de Zéphir. Ce service leur permettra de rallier Tourlaville et le réseau urbain au tarif en vigueur. Pour les habitants de Cherbourg-en-Cotentin, ces navettes

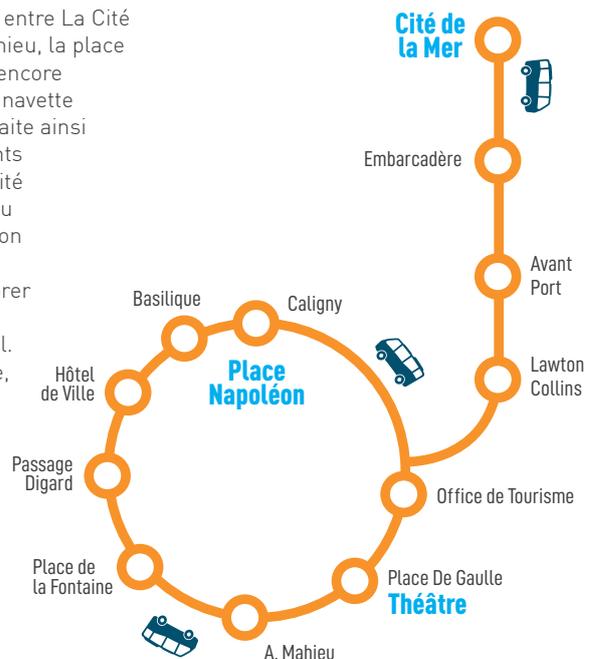
permettront également de prolonger leur trajet de la côte jusqu'à Bretteville. Disponible du lundi au samedi de 8h30 à 19h30, ce service complémentaire aux lignes interurbaines proposera un trajet qui s'adaptera au mieux aux besoins de mobilité des habitants.

PRATIQUE | Réservation et information
 - Sur internet : zephirbus.com
 - Par téléphone : 0 810 810 050
 - Sur application smartphone : La Saire TaD

Une navette gratuite pour desservir le centre de Cherbourg-en-Cotentin

À partir du 1^{er} juillet, une navette électrique effectuera des liaisons entre La Cité de la Mer et le centre-ville. La place du théâtre, la rue Albert Mahieu, la place de la République, la basilique de la Trinité, le quai de Caligny ou encore le quai Lawton Collins seront desservis toutes les 15 minutes par cette navette pouvant transporter une vingtaine de personnes. L'agglomération souhaite ainsi répondre aux besoins des touristes et croisiéristes et inciter les habitants venant de la périphérie à stationner leurs véhicules aux abords de La Cité de la Mer, avant de se rendre dans le centre-ville. Disponible du lundi au samedi de 10h à 20h (sauf le jeudi où le service s'arrêtera à 17h en raison des animations sur le quai de Caligny), ce nouveau mode de transport gratuit et complémentaire des lignes urbaines classiques vise à améliorer la desserte du centre-ville et de ses commerces. Les usagers pourront géolocaliser le véhicule de manière à suivre son parcours en temps réel. La mise en place expérimentale de ce dispositif, jusqu'au 21 septembre, permettra d'évaluer le potentiel d'une telle ligne. Si les résultats sont probants, ce service pourrait, à terme, être intégré au réseau urbain. Dans d'autres villes, ce système a déjà fait ses preuves. Ainsi à Blois, trois véhicules similaires transportent près de 900 voyageurs par jour. À Quimper, 7 100 voyages sont réalisés par mois.

PRATIQUE | Plus d'informations sur le site zephirbus.com
 Géolocalisez la navette en temps réel sur Smartphone en téléchargeant l'application Pysae.



#MOBILITÉS COTENTIN



Vélos électriques cherchent usagers de longue durée

Tester le vélo électrique pour en découvrir tous les avantages, c'est le concept que va lancer l'agglomération du Cotentin dans le courant de l'été. Au total, 85 vélos à assistance électrique seront proposés à la location sur l'ensemble du territoire. Les usagers pourront ainsi louer un deux-roues pour 75 € par trimestre et 200 € maximum à l'année. En privilégiant la location sur le long terme, l'agglomération souhaite

faire adhérer le plus d'usagers à ce mode de transport. Ce service se veut également incitatif car après une location, l'utilisateur se verra proposer une prime à l'achat de 200 € pour l'achat d'un vélo neuf.

« Nous essayons de limiter les transports en voiture individuelle. Si cela passe par la promotion des transports en communs ou encore le covoiturage, l'usage du vélo électrique peut aussi séduire beaucoup de

personnes. Nous avons la volonté d'étoffer la flotte de vélos dans les mois à venir et de mettre en place un système de location pérenne à grande échelle sur le Cotentin », indique Noël LEFÈVRE, Vice-Président en charge des Transports et Mobilités.

PRATIQUE | Plus d'information à retrouver cet été sur www.lecotentin.fr

Des vélos à hydrogène en location à Port Chantereyne

Cherbourg-en-Cotentin propose aussi des vélos à hydrogène en location, de la demi-journée (20 €) jusqu'au mois complet (300 €) dans le cadre du projet multipartenarial « Bhyke »*, qui vise à tester cette nouvelle technologie en conditions réelles. Un vélo à hydrogène présente une plus grande autonomie (jusqu'à 100 km) et une recharge plus rapide (1 minute pour une charge complète). Envie d'essayer ? Rendez-vous au Bureau de Port Chantereyne – une station de recharge est également à votre disposition sur le parking du port.

PRATIQUE | Rens. 02.33.87.65.70 / portchantereyne@cherbourg.fr

* qui rassemble Cherbourg-en-Cotentin, Saint-Lô, le Conseil départemental de la Manche et les entreprises Ataway, Pragma Industries et Easybike.

Semaine Européenne de la mobilité

Du 14 au 27 septembre, dans le cadre de la Semaine Européenne de la mobilité, des associations proposeront des animations au public autour du vélo, du skateboard, de la marche...

INFO | www.cherbourg.fr
www.lecotentin.fr

Des vélos électriques pour favoriser la mobilité

Depuis le 30 septembre, 85 Vélos à Assistance Électrique (VAE) sont disponibles en location longue durée sur l'ensemble du territoire du Cotentin. Mode d'emploi !



Tester un vélo électrique, l'apprécier, le louer et repartir avec une prime d'achat pour un vélo neuf, c'est possible ! C'est le concept du service de location longue durée de vélos électriques proposé par l'agglomération du Cotentin. Intégré à l'élaboration du Plan de Déplacements porté par l'agglomération, ce dispositif constitue, comme d'autres expérimentations mises en place sur le territoire, une première ébauche des services qui pourront répondre demain aux besoins de mobilité des habitants du Cotentin.

La gestion de la location de ces 85 vélos, répartis en proportion de la population sur l'ensemble du territoire, a été déléguée à l'association Fil et Terre, acteur majeur de l'Économie Sociale et Solidaire. Pour obtenir un vélo, rien de plus simple : il suffit de prendre contact avec l'association et fixer un rendez-vous. L'utilisateur devra apporter une carte d'identité en cours de validité, un justificatif de domicile et une attestation de responsabilité civile pour repartir avec un vélo. D'une autonomie de 60 à 80 km, les VAE sont fournis avec un panier, un porte bagage et deux antivols. La location de 75 € par trimestre est renouvelable trois fois, soit douze mois au maximum. Ceux qui souhaitent poursuivre l'expérience au-delà de ces 12 mois pourront bénéficier d'une prime à l'achat plafonnée à 200 € pour l'acquisition d'un vélo neuf. D'ici l'été 2020, l'agglomération prévoit d'augmenter la flotte pour atteindre 200 VAE disponibles à la location.

PRATIQUE | Contact Fil et Terre

Tél. : 06 61 95 58 90 du lundi au vendredi de 9h à 12h15 et de 14h à 18h15 / mobilite.vae@fil-et-terre.fr / transports@lecotentin.fr

À LIRE EN SUPPLÉMENT | "Inventons la mobilité de demain"

Pour les questions du quotidien : il y a le site lecotentin.fr

Pour assurer un service de proximité aux habitants du territoire, les réponses aux questions du quotidien sont sur le site de l'agglomération du Cotentin.

Deux ans après sa création, l'agglomération du Cotentin a mis en ligne son site internet en juillet dernier. Véritable outil de proximité entre les habitants et les services de l'agglomération, il propose facilement un accès aux informations du quotidien et présente les projets d'envergure menés par la collectivité.

Ce nouvel outil doit ainsi permettre d'assurer la continuité du Service Public avec l'extinction progressive des sites des ex-Communautés de communes. En effet, 70% du site est ainsi orienté sur les services pratiques rendus aux usagers, sous un format de services décentralisés. Cela offre par exemple la possibilité aux usagers de payer directement leur facture d'eau sur le site internet. Afin de pouvoir présenter les attraits économiques du territoire, un site spécialement dédié aux entrepreneurs et aux professionnels de santé a également été lancé courant septembre. Complémentaire au site général, il doit permettre de simplifier les démarches des entreprises ou des professionnels souhaitant s'implanter sur le territoire et participer ainsi à l'attractivité du Cotentin.

PRATIQUE | Rendez-vous sur lecotentin.fr et sur developpement.lecotentin.fr

[f](https://www.facebook.com/leCotentin/) leCotentin / [@lecotentin](https://twitter.com/lecotentin)





MOBILITÉ

QUAND MARC VEUT SE DÉPLACER
IL SAIT OÙ SE RENSEIGNER
POUR REJOINDRE SA DULCINÉE

lecotentin.fr



KDUB 2013/09/14



Pour les questions du quotidien,
il y a **le Cotentin** !



Le Transport à la Demande (TàD) prend de l'ampleur

Après 6 mois d'expérimentation en 2019, le service de Transport à la Demande (TàD) va être étendu à 11 communes périphériques de Cherbourg-en-Cotentin à l'été 2020. Objectif : favoriser la mobilité des habitants dans des zones peu desservies par les transports.

Avec près de 4 200 voyageurs en 6 mois, l'expérimentation du Transport à la Demande (TàD) sur le Pôle de Proximité de La Saire a atteint ses objectifs. Ce dispositif innovant, testé en période estivale et en période scolaire, a permis de mesurer ses usages et les différentes attentes des habitants. Moins coûteux qu'une ligne fixe régulière, ce système plus souple a permis de favoriser la mobilité des habitants de La Saire. Les usagers pouvaient réserver leur trajet quelques jours ou même une heure à l'avance par téléphone ou via une application dédiée. Ainsi, depuis 22 points d'arrêts répartis sur les 3 communes de La Saire, les utilisateurs pouvaient rallier Tourlaville et le réseau urbain au tarif en vigueur, grâce à un système performant et alternatif à l'usage de la voiture.

80 ARRÊTS POUR 11 COMMUNES

Face à ce succès, l'agglomération a souhaité pérenniser ce service et l'ouvrir pour l'été 2020 à l'ensemble des communes limitrophes de Cherbourg-en-Cotentin. Ainsi le TàD sera reconduit sur le Pôle de Proximité de La Saire mais également étendu pour 3 communes déléguées de La Hague : Urville-Nacqueville, Tonneville et Flottemanville-Hague, mais aussi



à 5 communes du Pôle de Proximité de Douve et Divette : Nouainville, Martinvast, Tollevast, Sideville et Hardinvast. Il remplacera ainsi certains services du dispositif Itinéo du réseau Zéphir. Au total, trois véhicules desserviront près de 80 arrêts du lundi au samedi. Les usagers pourront ainsi, selon leurs envies, rayonner sur ces communes ou rejoindre Cherbourg-en-Cotentin et son réseau de transport, pour le simple coût d'un ticket de bus.

Ocean Hackathon : pas de prix mais bientôt une appli !



Le Cotentin participait le 12 décembre à Brest à la finale du défi technologique et participatif : Ocean Hackathon. Son projet « Pech'App » pourrait bien devenir réalité.

Une application pour avoir toutes les informations nécessaires et réglementaires sur la pêche à pied : tel était le projet lauréat du 1^{er} Ocean Hackathon co-organisé par l'agglomération du Cotentin en octobre dernier. Ce projet, nommé « Pech'App », et porté par des étudiants cherbourgeois, était ainsi sélectionné pour la finale qui s'est déroulée à Brest le 12 décembre. La tâche n'a pas été simple pour le jury qui a dû départager 8 projets portés par des villes du monde entier. La ville de Mexico sort grande gagnante de cette édition avec le développement d'un algorithme pour détecter les algues Sargasse. Même s'ils reviennent sans prix, l'expérience n'aura pas été négative pour l'équipe du Cotentin. Riche en échanges, la finale lui a même permis de se rapprocher de l'équipe de Dinan, également porteuse d'un projet équivalent sur la pêche à pied. Avec un travail conjoint, cette application pourrait donc bien devenir réalité ! De quoi laisser également une envie aux participants de renouveler l'expérience pour la 5^e édition de l'Ocean Hackathon en 2020, si l'aventure se poursuit.

Un projet structurant pour le Cotentin

AVEC LE BUS NOUVELLE GÉNÉRATION le Cotentin veut se doter d'un outil structurant pour l'attractivité du territoire.

Changement de cap pour le Bus Nouvelle Génération (BNG). Ce projet lancé en 2012 par l'ancienne Communauté Urbaine de Cherbourg a été repris par la Communauté d'agglomération du Cotentin avec un transfert de compétence au 1^{er} janvier 2017. Pour l'agglomération, l'enjeu est de taille puisque le Bus Nouvelle Génération s'inscrit dans une démarche globale d'évolution des transports et des mobilités à l'échelle du territoire : le Plan de Déplacements du Cotentin. Le Bus Nouvelle Génération apparaît alors comme un outil structurant pour l'attractivité du territoire et la modernisation du centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin. En poursuivant les études déjà engagées jusqu'ici, le Cotentin souhaite définir un nouveau projet de transport en commun mieux connecté à la gare et au reste de l'agglomération. L'objectif affiché : permettre une interconnexion entre les modes de déplacements urbains, doux ou collectifs, et interurbains. Pour cela, l'agglomération s'appuie à réinterroger le projet initié il y a plusieurs années pour affiner les tracés, définir les aménagements et mesurer ses effets afin que ce projet réponde au mieux aux besoins de chacun.



Le Bus Nouvelle Génération sera un outil structurant pour l'attractivité du territoire.

LES OBJECTIFS DU BUS NOUVELLE GÉNÉRATION

Le réseau de bus actuel répond aux besoins de base, il a atteint ses limites en matière de marge de progression. Le Bus Nouvelle Génération doit apporter une réponse à la mobilité actuelle des usagers avec cinq objectifs clairs :

- Assurer la performance du réseau en matière de régularité, fréquence et confort ;
- Permettre l'accessibilité aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite ;
- Favoriser la connexion avec les autres modes de déplacements ;
- Assurer la complémentarité avec tous les modes de déplacements ;
- Une meilleure connexion à la gare réservée en Pôle d'Échange Multimodal (PEM).

Pôle d'échange : un lien entre ville et territoire

La reconfiguration de la gare SNCF est un projet indissociable du Bus Nouvelle Génération.

Au cours des huit dernières années, le projet de Bus Nouvelle Génération a évolué. Il est aujourd'hui indissociable du Pôle d'Échange Multimodal (PEM) qui offrira une nouvelle configuration à la gare SNCF. Historiquement ouverte sur la ville et sur la mer, cette dernière est aujourd'hui entourée de voies de circulation faisant obstacle à son libre accès. Pourtant, son emplacement stratégique constitue bien un atout unique pour faire le lien entre la ville et le reste de l'agglomération et ainsi articuler les flux de déplacement.



Un cheminement piétonnier, des arrêts dépose-minute, du stationnement vélos ou encore l'intégration de la gare routière à ce nouveau site sont prévus de manière à offrir aux voyageurs des services innovants et performants. Dans cette optique, le Bus Nouvelle Génération permettrait de déposer les usagers sur un parvis de gare entièrement réaménagé. Ce projet vise également à optimiser les espaces de stationnement avec la réfection du parking.



Le Plan de Déplacement prévoit une meilleure interconnexion entre les modes de transports traditionnels et les « transports doux ».

Un Plan de Déplacement à l'échelle de l'agglomération

Pour établir des connexions sur l'ensemble du territoire, le Cotentin a l'obligation d'établir un Plan de Déplacement. Celui-ci doit répondre à plusieurs objectifs réglementaires comme la réduction de l'usage de la voiture, la connexion entre la ville et les communes rurales. Ce plan dont les lignes stratégiques doivent se dessiner à l'horizon 2019 doit associer élus et habitants. Le Bus Nouvelle Génération et le PEM sont les premiers outils de cette nouvelle organisation de l'offre de transport et des modes de « transports doux » sur le Cotentin.



La parole de Noël Lefèvre Vice-Président en charge des Transports et mobilité

« L'élaboration d'un plan de déplacement est obligatoire pour une collectivité comme la nôtre. Il doit prendre en compte la réalité à la fois rurale et urbaine du Cotentin ».

En 2014, le projet de Bus Nouvelle Génération de Cherbourg a été retenu lors du troisième appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable » lancé par l'État dans le cadre de la première loi du Grenelle de l'Environnement. Celle-ci prévoyait une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % dans le domaine des transports d'ici 2020.

EN CHIFFRE

14 %

C'est la hausse de fréquentation attendue sur le réseau de bus à la mise en service de ces nouvelles lignes de transport

LE GROUPE DE CONCERTATION

La prise en compte de l'ensemble des besoins des acteurs du territoire et la co-construction du projet sont une volonté forte des élus pour qu'elles répondent aux attentes de chacun. C'est pourquoi a été créé, depuis novembre 2017, un groupe de concertation amené à se réunir lors des étapes clés du projet. Ce groupe se veut être le plus représentatif possible et se compose de représentants des associations comme l'UCC, Cherbourg Locale Motive, Cherbourgvelo, Vélorution Cherbourg et les Pignons sur Rue, des représentants des grandes entreprises ou des acteurs locaux comme le Centre Hospitalier du Cotentin ou Ports Normands Associés, mais aussi d'usagers du réseau bus, des membres de l'opposition municipale et des conseils de quartiers.



Depuis novembre 2017, les étapes clés du projet du Bus Nouvelle Génération sont co-construits avec un groupe de concertation composé d'associations, d'usagers et d'acteurs économiques du territoire.

EXPOSITION

EXPOSITION

PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN



Inventons une nouvelle mobilité pour le Cotentin

Comment améliorer et optimiser la mobilité de l'ensemble des habitants ? C'est la question à laquelle doit répondre le Plan de Déplacements du Cotentin (PDC) lancé par la Communauté d'Agglomération en 2018. Ce document couvrira l'ensemble des modes de déplacements (voiture, vélo, marche à pied, train, bus...) dans un souci de complémentarité, d'harmonie et de respect de l'environnement.

CONCRÈTEMENT À QUOI SERT LE PDC ?

Il fixe les objectifs à poursuivre en matière de déplacements de personnes et de marchandises avec l'objectif global de tendre vers une mobilité durable.

In fine, il permet de disposer d'une vision transversale déclinable en programme d'actions

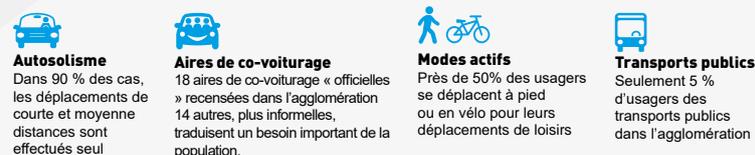
SE DÉPLACER AUTREMENT POUR...



LES ÉTAPES DU PROJET



QUELQUES CHIFFRES CLÉS



UN PROJET CONCERTÉ

L'élaboration du PDC est le moment privilégié pour instaurer un dialogue continu avec les acteurs du territoire - élus, habitants, usagers - afin de les informer quant à la nature et aux objectifs du projet et de les associer pleinement à la démarche.

S'INFORMER

- Articles dans le magazine de la Communauté d'Agglomération et dans les bulletins municipaux
- Espace dédié sur le site Internet de la Communauté d'Agglomération
- Parking days
- Exposition itinérante

S'EXPRIMER

- Rencontres publiques
- Questionnaire internet
- Plateforme numérique participative : <https://lecotentin.jenparle.net/>
- Registre d'expression
- Courriers adressés au Président de la Communauté d'Agglomération

PLUS D'INFO

Rendez-vous sur www.lecotentin.fr
L'agglomération du Cotentin
8 rue des vindits
Cherbourg-Octeville
50130 CHERBOURG-EN-COTENTIN
Téléphone : 02 33 40 27 61
Mail : transports@lecotentin.fr

© 2019 - Publique - 2019



LECOTENTIN.FR

#MOBILITÉS
COTENTIN

**SEMAINE DE LA
MOBILITÉ**

**SEMAINE DE LA
MOBILITÉ**

SOIRÉE DE LANCEMENT DU

PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN

BOUGEZ
AUTREMENT



15 ▶ 24
SEPTEMBRE
2017

SEMAINE EUROPÉENNE
DE LA MOBILITÉ



Jean-Louis VALENTIN,
Président de la Communauté
d'agglomération du Cotentin,

Noël LEFEVRE,
Vice-Président en charge
des Transports et de la Mobilité

&

Arnaud CATHERINE,
Conseiller délégué au Transport Urbain

ont le plaisir de vous inviter à une soirée de conférences et d'échanges pour le lancement du

PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN

Le **vendredi 15 septembre 2017 à 18h30,**
au cinéma Normandy de Saint-Sauveur-le-Vicomte

En présence d'**Eric CHAREYRON,**
Directeur de la prospective, modes de vie et mobilité dans les
territoires de Keolis

et de **Guy LE BRAS,**
Directeur général du Groupement des Autorités Responsables
de Transport (GART),

qui animeront ces échanges.

A la suite de cette rencontre, un cocktail sera servi à l'étage de
l'Hôtel de Ville de Saint-Sauveur-le-Vicomte

RSVP avant le **12/09/17** • ccdp@cc-lespieux.com



SEMAINE EUROPÉENNE
DE LA MOBILITÉ



14 ▶ 28
SEPTEMBRE
2018

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

BOUGEZ AUTREMENT

▶ BALADES À PIED, À VÉLO,
VÉLOVISITE, EXPO, BALADES
EN VÉLO ADAPTÉ POUR LES
PERSONNES EN SITUATION DE
HANDICAP, SKATEBOARD...



plus d'infos et programme :

www.ville-cherbourg.fr et www.cc-lespieux.com

**JEUDI 20
SEPTEMBRE**

13H30 CIRCUIT VÉLO DE ROUTE

Le club des RCC (Randonneurs Cyclotouristes Cherbourgeois) invite les adeptes du vélo et toutes celles et ceux que le vélo tente de venir participer à une sortie d'initiation au vélo de cyclotourisme. Le club proposera deux circuits sans grande difficulté (15 km et 30 km). Les participants seront accompagnés par les membres du club.

La participation est gratuite. Les participants doivent avoir un vélo en état de marche. Le port du casque est obligatoire.

Informations : <http://rcc.ffct.org>

Rendez-vous à 13h30 pour un départ à 14h, au local du club (36 avenue Henri Poincaré, Cherbourg-en-Cotentin).

**MERCREDI 26
SEPTEMBRE**

14H-17H INITIATION AU SKATEBOARD

A partir de 6 ans. Inscription gratuite sur place, selon les places disponibles. Prêt de matériel gratuit.

Page Facebook : Asso We Run Cuc.

Nouveau skatepark de la Saline, commune déléguée d'Equedreville-Hainneville

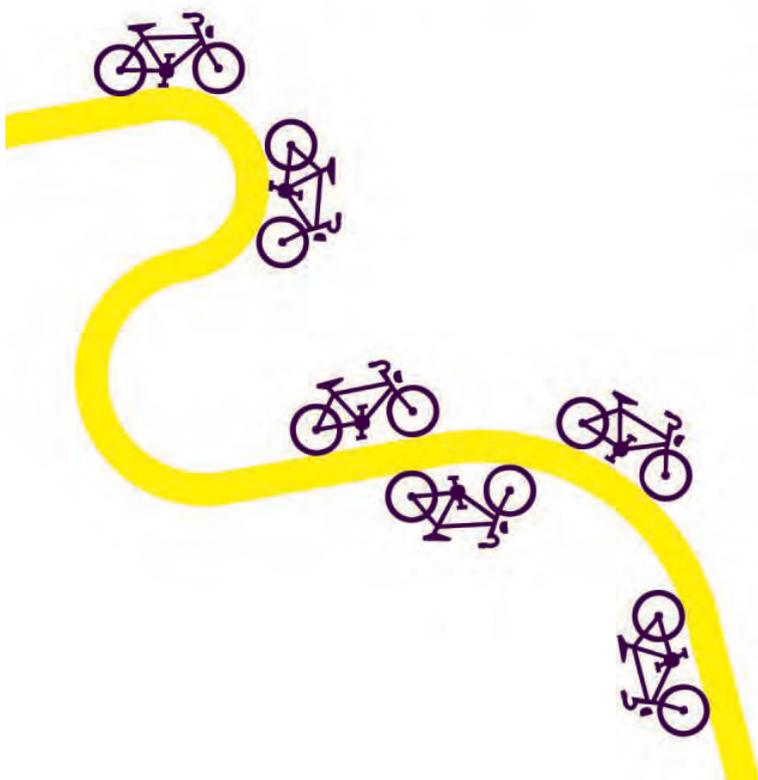
**VENDREDI 28
SEPTEMBRE**

15H30 BALADE DES P'TITS PIEDS

Balade de 1,7 km au sein du Parc de la Bonde, ouverte aux familles et accessible aux poussettes. Pause goûter à mi-parcours dans une aire de jeux. Retour prévu à 17h, les enfants pourront alors confectionner leur étiquette prénom pour le lâcher de ballons prévu à 18h dans le cadre de la fête de la rentrée du Puzzle.

Animation gratuite, inscription préalable obligatoire auprès du Kiosque (02 33 53 96 28) ou du Puzzle (02 33 01 81 70). Limité à 100 personnes. Les enfants sont sous la responsabilité de leurs parents.

Départ et arrivée au Puzzle, 25 rue Jean Moulin, commune déléguée d'Equedreville-Hainneville



**VENDREDI 14
SEPTEMBRE**

**18H30 PLAN DE
DÉPLACEMENTS DU COTENTIN :
SOIRÉE CONFÉRENCE
ET ÉCHANGES**

Soirée de conférence et d'échanges sur le thème des transports et des mobilités dans le cadre du Plan de Déplacements du Cotentin. Interventions de Xavier Lepetit, chargé d'études mobilités au sein de l'Agence d'Urbanisme de Caen Normandie : *"L'intermodalité* : un concept, des réalités"*, et de Marie Lalire, spécialisée dans la conduite de Plans de Déplacements pour le compte du cabinet Explain.

*intermodalité : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement

Cinéma Le Richelieu, rue général De Gaulle, Réville - Nombre de places limitées, réservation par mail : transports@lecotentin.fr

**SAMEDI 15
SEPTEMBRE**

JOURNÉE SKATEBOARD

10H-12H MATINÉE INITIATION

A partir de 6 ans, inscription gratuite sur place, en fonction des places disponibles. Prêt de matériel et de protections gratuit. Buvette et restauration sur place.

Page Facebook : Asso We Run Cuc.

Skatepark Napoléon, Cherbourg-en-Cotentin

14H APRÈS-MIDI COMPÉTITION

Inscription au magasin Shuffle, 7 rue du commerce, Cherbourg-en-Cotentin la semaine précédente, et sur place jusqu'à 14h (en fonction des places disponibles). Autorisation parentale nécessaire pour les mineurs.

Skatepark Napoléon, Cherbourg-en-Cotentin

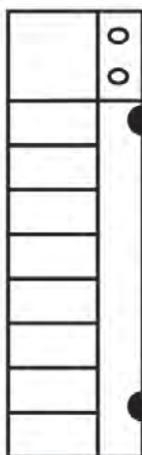
10H VÉLOVISITE

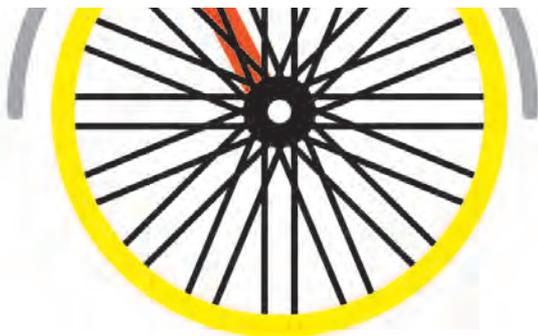
Vélovisite de 12 km, en lien avec les Journées du Patrimoine. Arrêts avec un guide conférencier. Sur inscription auprès de l'Office de Tourisme de Cherbourg (02 33 93 52 02). Limité à 50 places.

**13H30-16H30 JOURNÉE
DU TRANSPORT PUBLIC ET
DES DÉPLACEMENTS DOUX
PLACE DU GÉNÉRAL DE GAULLE,
CHERBOURG-EN-COTENTIN**

ATELIER RÉPARATION VÉLO

Réparation de vélos et information sur le projet de Maison du Vélo. Ouvert à tous. Page Facebook : Pignons sur rue Cotentin.





ANIMATIONS OUVERTES À TOUS

- Réalisation en direct d'une œuvre de street-art par Pierre Burnel
- Présentation des bus hybrides
- Démonstration vélos à hydrogène
- Ateliers ludiques
- Stand de présentation de Rétina et de l'Association des Paralysés de France (APF France Handicap)
- Présentation du collectif mobilité inclusive du Cotentin, animé par l'ADIE, Fil et Terre, Espace Temps - FJT, Lavauto BIO et Centre Social Rural de Sainte-Mère-Église

14H MULTI-RANDONNÉE VÉLO

- Deux circuits Rando route (50 km et 70 km), ouverts aux vélos et tandems vers le Val de Saire, sécurisés par la Police Municipale jusqu'à la sortie de ville, retour à la gare maritime.

Départ 14h30, place du Général De Gaulle, Cherbourg-en-Cotentin

- Rando vélo loisir (15 km) ouverte aux vélos, vélos adaptés et tandems, sur pistes cyclables jusqu'à Querqueville, retour plage Napoléon, accompagnement par l'organisateur.

Départ 14h35, place du Général De Gaulle, Cherbourg-en-Cotentin

Organisé par Rétina, avec le soutien du service Santé et handicap de Cherbourg-en-Cotentin, des Pompiers humanitaires de Normandie et d'APF France Handicap. Informations et inscriptions sur le site : www.audaceyeux.fr

Inscription gratuite pour le circuit vers les pistes cyclables (possibilité de don à l'association Rétina) ; 5€ pour les circuits vers le Val de Saire. Possibilité d'inscription sur place. Vélo non fourni.

**DIMANCHE 16
SEPTEMBRE**

10H BALADE DE LA MOBILITÉ EN FAMILLE

Balade de 5 km ouverte à tous : poussettes, fauteuils roulants, vélos adaptés...

Organisée dans le cadre des 20^e randonnées Rétina. Informations et inscriptions sur le site : www.audaceyeux.fr

Possibilité d'inscription sur place (5€).

Espace sport nature Lande Saint-Gabriel, commune déléguée de Tourlaville.

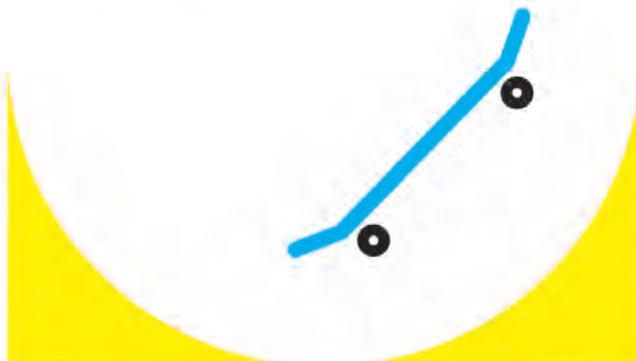
**MERCREDI 19
SEPTEMBRE**

14H-17H INITIATION AU SKATEBOARD

A partir de 6 ans. Inscription gratuite sur place. Prêt de matériel et de protections gratuit.

Page Facebook : Asso We Run Cuc.

Skatepark de Barneville-Carteret



Semaine européenne de la Mobilité



graphibus.fr - Ref. 191796

du 14 au 27
septembre
2019



#MOBILITÉS
COTENTIN

Plus d'infos et programme : www.lecotentin.fr



**SAMEDI 21
SEPTEMBRE**

JOURNÉE DU TRANSPORT PUBLIC

Gratuité sur le réseau urbain Zéphir sur toute la journée du 21 septembre. 30% de réduction sur l'abonnement adulte et senior du mois d'octobre acheté entre le 16 et le 22 septembre à l'agence commerciale.

**Agence commerciale – 40 bvd Schuman - 50100 Cherbourg-Octeville
CHERBOURG-EN-COTENTIN**

+ d'infos : zephirbus.com

13H30-17H JOURNÉE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Stands de sensibilisation aux risques routiers (alcoolémie, angles morts des bus, prise en main du vélo, etc). Passeport visiteur à compléter pour gagner des lots. Animations gratuites et ouvertes à tous.

**Point d'accueil Norheim – 43 rue Augustin Lemaesquier - 50110 Tourlaville –
CHERBOURG-EN-COTENTIN.**

+ d'infos : cherbourg.fr

14H SORTIES VÉLO-ROUTE

2 sorties vélo-routes, 30 km pour les personnes habituées à circuler en ville souhaitant « s'aventurer » hors des sentiers battus dans de bonnes conditions de sécurité. 80 km pour les personnes bien entraînées à rouler, mais souhaitant évoluer en groupe. Participation gratuite. Port du casque obligatoire. Accueil à partir de 13h30 pour un départ à 14h.

**Départ : Place du Général de Gaulle – 50100 Cherbourg-Octeville
CHERBOURG-EN-COTENTIN**

+ d'infos : rcc.ffct.org

18H INAUGURATION DE LA PASSERELLE MICHEL LEGRAND

À l'initiative de Cherbourg-en-Cotentin, l'inauguration de la passerelle Michel LEGRAND au **bassin du commerce de Cherbourg-en-Cotentin**, en présence de Macha MÉRIL, actrice et épouse de Michel LEGRAND. Concert gratuit de l'orchestre d'harmonie de Cherbourg-en-Cotentin au Théâtre à 20h.

+ d'infos : cherbourg.fr

**VENDREDI 27
SEPTEMBRE**

15H45 BALADE DES P'TITS PIEDS

Promenade de 1,7 km au sein du parc de la Bonde à Equeurdreville-Hainneville.

Accessible aux familles, poussettes, assistant(e)s maternel(le)s. Goûter au Puzzle à l'arrivée, suivi de la fête de rentrée du Puzzle. Animation gratuite. Inscription préalable obligatoire auprès du kiosque ou du Puzzle dans la limite des places disponibles. Les enfants sont sous la responsabilité de leurs accompagnateurs.

**Puzzle – 25 rue Jean Moulin - 50120 Equeurdreville-Hainneville
CHERBOURG-EN-COTENTIN**

+ d'infos : Puzzle - 02.33.01.81.70

Kiosque - 02.33.53.96.28



Tout au long de la semaine, des actions seront mises en place par les associations Au Fil de l'Eau et La Maison pour Tous Léo Lagrange de Cherbourg-Octeville.

+ d'infos sur leurs Facebook

 www.lecotentin.fr

 @leCotentin

**SAMEDI 14
SEPTEMBRE**

SKATEBOARD

10H-12H MATINÉE INITIATION

À partir de 6 ans, inscription gratuite sur place en fonction des places disponibles. Prêt de matériel et de protections gratuit.

Buvette et restauration sur place

Skatepark Napoléon

50100 CHERBOURG-EN-COTENTIN

 We Run CUC

13H-18H APRÈS-MIDI COMPÉTITION

Inscription de 11h à 13h sur place, en fonction des places disponibles. Autorisation parentale obligatoire pour les mineurs.

Buvette et restauration sur place

Skatepark Napoléon

 We Run CUC



VÉLO

14H RANDO CYCLISTE ROUTE

2 parcours possibles : 50 ou 70 km. Inscription sur place ou sur le site internet. 5€ par parcours pour les plus de 12 ans. Gratuit pour les moins de 12 ans. Restauration et animations sur place.

Salle de l'Europe

rue de la Moignerie - 50110 Tourlaville

CHERBOURG-EN-COTENTIN

 d'infos : lesrandosretina.fr

ATELIER DE RÉPARATION VÉLOS

Atelier participatif de réparation de vélos. Ouvert à tous.

Salle de l'Europe

rue de la Moignerie - 50110 Tourlaville

CHERBOURG-EN-COTENTIN

 Pignons sur rue Cotentin

**DIMANCHE 15
SEPTEMBRE**

MULTI-RANDONNÉES

Inscription sur place ou sur le site internet. 5€ par parcours pour les plus de 12 ans. Gratuit pour les moins de 12 ans. Restauration et animations sur place.

Départ : Salle de l'Europe

rue de la Moignerie - 50110 Tourlaville

CHERBOURG-EN-COTENTIN

 d'infos : lesrandosretina.fr

9H URBAN TRAIL MIXTE

3 parcours disponibles :

- 8 km : parcours à la Montagne du Roule
- 16 km : parcours à l'espace Collignon
- 23 km : parcours à Bretteville-en-Saire

9H15 RANDO-PÉDESTRE

Balade, au choix de 8 ou 15 km.

9H30 CANI-RANDO

5 km à parcourir en compagnie de votre chien.

10H PROMENADE EN FAMILLE

Balade de 5 km ouverte à tous : poussettes, fauteuils roulants, vélos adaptés, etc



ATELIER DE RÉPARATION VÉLOS

Atelier participatif de réparation de vélos. Ouvert à tous.

Salle de l'Europe

rue de la Moignerie - 50110 Tourlaville

CHERBOURG-EN-COTENTIN

 Pignons sur rue Cotentin

LUNDI 16 SEPTEMBRE

18H-20H CONFÉRENCE « L'AUTO-PARTAGE, QUEL POTENTIEL POUR LE COTENTIN ? »

Soirée conférence sur le thème de l'autopartage. En mettant en commun des véhicules accessibles à tout moment via un système de réservation, l'autopartage représente une alternative à l'achat. La conférence se déroulera en présence de Jean-Baptiste Schmider, PDG de Citiz, leader français de l'autopartage.

Pavillon central de la délégation de l'Hôtel de l'Atlantique – Boulevard Félix Amiot – 50100 CHERBOURG-EN-COTENTIN

+ d'infos : lecotentin.fr
ou par mail : transports@lecotentin.fr
Conférence gratuite, inscriptions obligatoires, les places sont limitées.

MARDI 17 SEPTEMBRE

14H SORTIES VÉLO-ROUTE

2 sorties vélo-routes, 30 km pour les personnes habituées à circuler en ville souhaitant « s'aventurer » hors des sentiers battus dans de bonnes conditions de sécurité. 80 km pour les personnes bien entraînées à rouler, mais souhaitant évoluer en groupe. Participation gratuite. Port du casque obligatoire. Accueil à partir de 13h30 pour un départ à 14h.

Départ : Place du Général de Gaulle – 50100 Cherbourg-Octeville – CHERBOURG-EN-COTENTIN

+ d'infos : rcc.ffct.org

MERCREDI 18 SEPTEMBRE

14H-17H INITIATION AU SKATEBOARD

À partir de 6 ans, inscription gratuite sur place en fonction des places disponibles. Prêt de matériel et de protections gratuit.

Skatepark-50270 BARNEVILLE-CARTERET

f We Run CUC



VENDREDI 20 SEPTEMBRE

7H PETIT DÉJEUNER

Petit déjeuner offert aux clients de Zéphir à l'occasion de la journée du Transport Public.

Devant l'agence commerciale – 40 bvd Schuman – 50100 CHERBOURG-EN-COTENTIN

+ d'infos : zephirbus.com



**JUSQU'AU
21 SEPTEMBRE,
TESTEZ LA NAVETTE
ÉLECTRIQUE GRATUITE
pour arpenter le centre-ville
de Cherbourg-en-Cotentin**



Communauté d'agglomération du Cotentin
8 rue des vindits, 50130 Cherbourg-en-Cotentin

 @LeCotentin www.lecotentin.fr