



Elaboration du Plan de Mobilité simplifié du Cotentin Dit « Plan de Déplacements du Cotentin »

**NOTE DE PRÉSENTATION NON
TECHNIQUE DU DOCUMENT**

(art. L129-19-1 du code de l'environnement)

Juin 2022

1 - *OBJET DE LA CONSULTATION*



Plan de Déplacements du Cotentin
NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE DU DOCUMENT
Document provisoire – Août 2020

1.1. LA CONSULTATION AU TITRE DE L'ARTICLE L123-19-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

La présente consultation du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de la Communauté d'Agglomération du Cotentin (CAC), vise à informer le public et recueillir son avis, sur le projet arrêté par le conseil communautaire le 26 février 2020, avant son approbation et sa mise en œuvre totale.

Cette consultation porte sur la totalité du territoire de la CAC, soit **129 communes, regroupant plus de 182 000 habitants**.

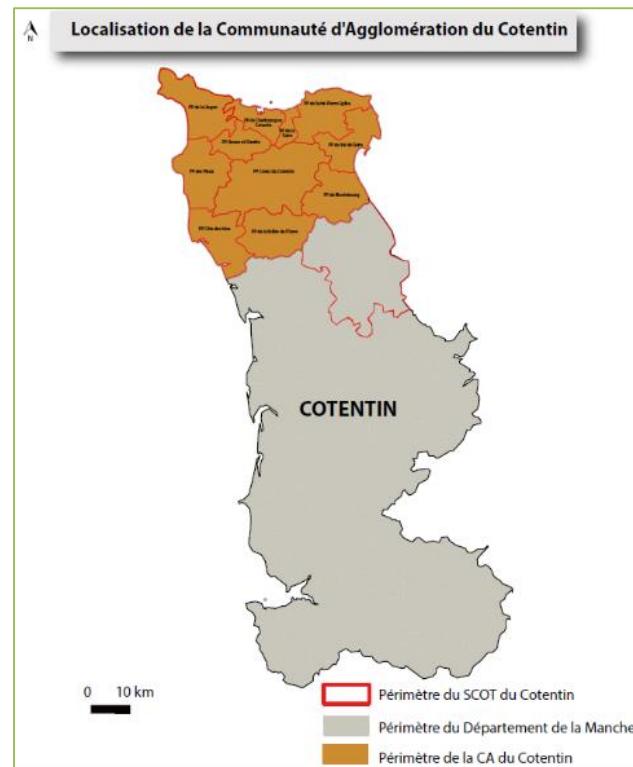
Issue de la fusion de **9 anciennes structures intercommunales et incluant les communes nouvelles de La Hague et de Cherbourg-en-Cotentin**, la CAC fait face à des enjeux et des objectifs globaux multiples, nécessitant une vigilance accrue quant à l'élaboration d'un tel document de planification. Les élus ont fait le choix de l'intituler « **Plan de Déplacements du Cotentin** » (PDC), afin de répondre à la réalité, à la fois urbaine et rurale, du Cotentin.

Une importante concertation menée tout au long de la démarche pour co-construire ce nouveau Plan de Mobilité Simplifié (PMS)

Comme souhaité par les élus et en adéquation avec les enjeux de développement durable, ce futur PDC a fait l'objet d'une concertation accrue. Sa démarche d'élaboration a été ponctuée de phases de concertation régulière, où élus et habitants étaient invités à proposer, discuter, construire et débattre des solutions proposées.

Les différents outils de concertation et d'information ont été :

- ✓ Un **appel à participation de la population** via la mise en place d'une **plateforme numérique de contribution du PDC** (plateforme « J'en parle »), accompagnée d'un **outil cartographique** ;
- ✓ Des **articles de presse** (presse locale et bulletin communautaire) et une page web accessible depuis le site de la CAC ;
- ✓ Des **expositions pédagogiques et des temps d'informations** durant la Semaine de la Mobilité et lors d'une journée « Parking Day » ;
- ✓ La **mobilisation du conseil de développement à travers des ateliers participatifs**, pour formaliser un avis sur le projet de PDC ;
- ✓ De manière indirecte, les **expérimentations d'une navette électrique** gratuite dans le centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin (été 2019) ou le **transport à la demande dynamique** sur le territoire de la Saire (2^{ème} semestre 2019), ont été l'occasion de mieux envisager les besoins de déplacements des habitants ;
- ✓ Les **élus du territoire ont été également appelés à se mobiliser aux différentes étapes du projet via des réunions d'information, d'échanges et de validation, et dans le cadre d'ateliers de travail**.



1.2. LES MODALITÉS DE LA CONSULTATION

Accessible à tout public, la **présente consultation du Plan de Mobilité Simplifié (PMS)** de la **Communauté d'Agglomération du Cotentin (CAC)**, sera disponible pour une durée minimale **de 21 jours** à compter de sa mise en ligne le **08 juillet 2022**.

Le dossier sera ainsi consultable en ligne sur le site internet <https://www.captentin.fr/le-plan-de-deplacement-du-cotentin/>

Le dossier pourra également être **consulté en exemplaire physique**, sur place au **siege de la Communauté d'agglomération du Cotentin**, Hôtel de l'Atlantique, Boulevard Félix Amiot, 50102 CHERBOURG-EN-COTENTIN.

Le contenu du dossier mis à consultation du public

Le dossier est constitué des documents de la phase diagnostic, sur laquelle s'appuie le plan de déplacement du Cotentin :

- ✓ Le **rappor du diagnostic** ;
- ✓ Les **11 atlas territoriaux**, synthèses territorialisées par pôles de proximité de la Communauté d'agglomération du Cotentin ;

Et des documents du Plan de mobilité simplifié (dit « Plan de Déplacements du Cotentin ») en tant que tel :

- ✓ La **présente Note de présentation non technique** rappelant l'objet, les modalités de la consultation et synthétisant le projet ;
- ✓ Le **Volume 1** du Plan, comprenant une synthèse du diagnostic, les enjeux, la stratégie et le plan d'actions ;
- ✓ Le **Volume 2**, composé des annexes : l'annexe accessibilité, l'état initial de l'environnement et l'évaluation environnementale, le bilan de la concertation ;
- ✓ La **compilation des avis des Personnes Publiques associées**, consultées jusqu'en février 2021.

Comment fournir ses observations sur le projet

Dans le cadre de cette consultation du public, il est possible d'adresser ses observations sur le projet en **faisant référence explicitement à la consultation en objet**, selon deux voies :

- ✓ Par **voie électronique** à l'adresse transports[at]lecotentin.fr
- ✓ Par **voie postale**, à l'adresse suivante : l'agglomération du Cotentin, Hôtel de l'Atlantique, Boulevard Félix Amiot, 50102 CHERBOURG-EN-COTENTIN

1.3. QU'EST-CE QU'UN PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ ?

Du fait que le territoire de la Communauté d'agglomération du Cotentin ne comprenne aucune unité urbaine (au sens INSEE) de plus de 100 000 habitants, la réalisation d'un Plan de déplacements urbains ne relevait pas d'un caractère obligatoire. L'agglomération a toutefois **souhaité engager cette démarche de façon volontaire** pour se doter d'une feuille de route en matière de mobilité.

La Loi d'Orientation des Mobilités du 26 décembre 2019, intervenue après le lancement de l'élaboration du Plan de Déplacements du Cotentin, a institué les **Plan de Mobilité en remplacement des Plans de Déplacements urbains**, qui en reprennent le caractère obligatoire pour les unités urbaines de plus de 100 000 habitants. Elle a également créé les **Plans de Mobilité simplifiés**, destinés aux **territoires pour lesquels la réalisation d'un Plan de Mobilité n'est pas obligatoire**.

A la suite de l'adoption de cette loi, le **Plan de déplacements du Cotentin ne peut plus être approuvé en tant que Plan de déplacements urbains** et doit être **transformé**. En raison du caractère volontaire de la démarche, le choix de la communauté d'agglomération du Cotentin s'est porté sur la transformation en **Plan de Mobilité Simplifié**.

Ce choix est notamment possible car la démarche a respecté **plusieurs des étapes essentielles dans l'élaboration** d'un Plan de Mobilité Simplifié

- Le contenu du document, composé d'un diagnostic, d'une stratégie et d'un plan d'actions ;
- Un arrêt de projet pris par l'organe délibérant de l'agglomération (26 février 2020) ;
- La consultation des personnes publiques associées. A noter que l'agglomération a choisi d'associer davantage de personnes publiques que la liste réglementaire.

Le projet de Plan de Déplacements du Cotentin a **également respecté des exigences supérieures** à celles d'un Plan de Mobilité Simplifié :

- Une évaluation environnementale ;
- Une déclaration d'intention, précisant les modalités de participation du public pour tout plan et programme soumis à évaluation environnementale ;
- Une concertation préalable décrite dans le bilan de la concertation ;
- Une annexe accessibilité

La réalisation du PDC, antérieure au vote de la LOM

Publiée au journal officiel le 26 décembre 2019, la **Loi d'Orientation des Mobilités** marque un **bouleversement majeur** en la matière.

La loi institue un nouveau paradigme en passant d'une **logique de transport à une logique de mobilité**.

Si la **dénomination des documents de planification évolue**, puisqu'on parle désormais de Plan De Mobilité (PDM) plutôt que de PDU, les **principes régissant ces documents restent globalement similaires**.

Cette loi crée également les **Plans de Mobilité Simplifiés (PMS)**, **destinés notamment aux territoires non soumis à obligation** tels que la Communauté d'agglomération du Cotentin.

A noter que des **objectifs écologiques sont ajoutés** pour **réaffirmer l'adéquation essentielle entre offre de mobilité et préservation de l'environnement**.

1.4. L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DIT « PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN »

Le Plan de Déplacements du Cotentin est un document stratégique qui **identifie les difficultés de déplacements et définit des actions pour faciliter la mobilité** des habitants, salariés et usagers du territoire dans le respect de l'environnement et de la santé.

Le PDC de la CAC a été élaboré en **partenariat avec les acteurs concernés** Conseil Départemental, Région, Etat...

Le PDC définit ainsi la **politique globale de mobilité** pour améliorer les déplacements sur le territoire comme l'a souhaité **le législateur par les différentes lois qui cadrent ce type de document** (LOTI LAURE, LAURE, SRU, ENE, NOTRe,...).

L'élaboration du PDC, d'une durée d'environ 24 mois, a été **organisée en 4 phases techniques**, incluant sur l'ensemble de la démarche les **phases transversales d'évaluation environnementale, de concertation élargie et des consultations obligatoires des Personnes Publiques Associées (PPA)**. L'agglomération a ainsi consulté de façon obligatoire :

- Les 129 communes qui la composent ;
- La région Normandie ;
- Le département de la Manche ;
- Les services de l'Etat (Préfecture de la Manche, sous-préfecture de Cherbourg-en-Cotentin, DReLU Normandie, MRAe Normandie, DDTM50),

D'autres PPA pouvaient être consultées à leur demande, mais l'agglomération a choisi de les consulter automatiquement par volonté d'ouverture :

- Parc Naturel Régional des marais du Cotentin et du Bessin ;
- Ports de Normandie ;
- ADEME Normandie ;
- Direction territoriale de Normandie de SNCF Réseaux ;
- Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'industrie Ouest Normandie, Chambre des métiers et de l'artisanat de la Manche, Chambre d'agriculture de la Manche).

Pas de modification entre l'arrêt de projet et l'approbation définitive

A la suite de l'arrêt de projet, les documents qui le composent ne peuvent être modifiés : les personnes publiques associées sont consultées sur le projet (voir ci-contre) et ont la possibilité de produire un avis, annexé à ce dossier.

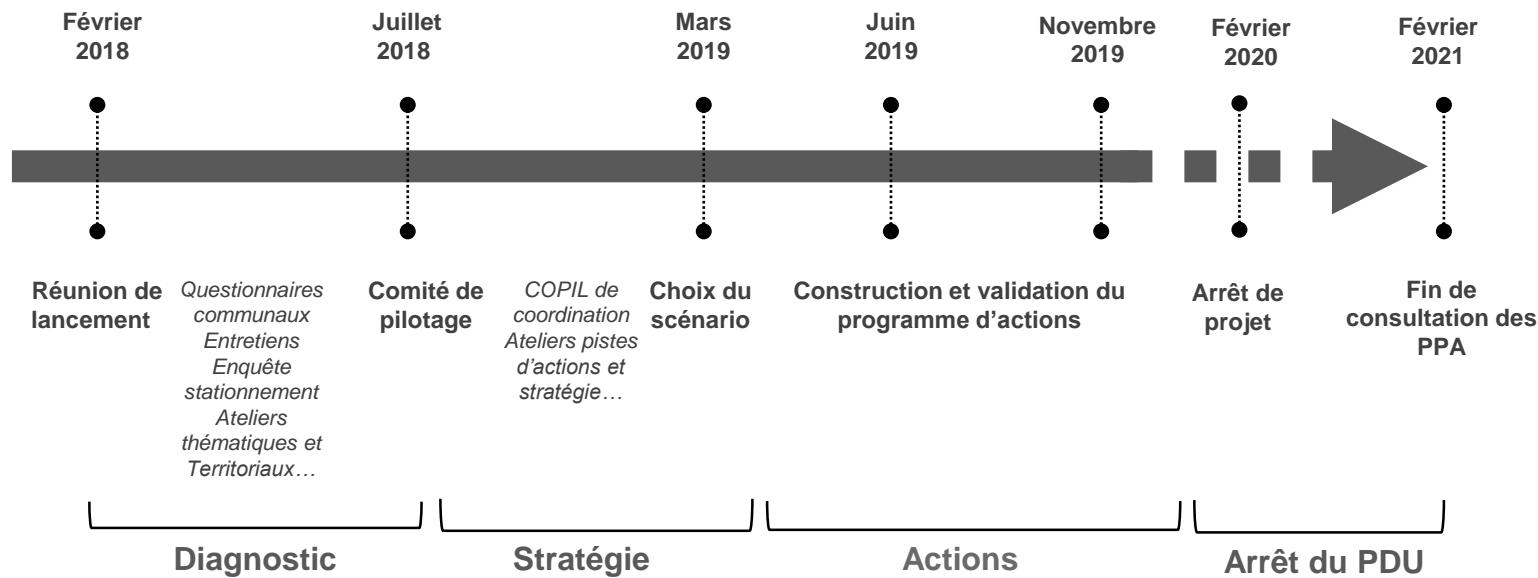
Ainsi, les documents présentés aujourd'hui doivent être identiques que ceux portés aujourd'hui à connaissance du grand public dans le cadre de cette consultation.

Le projet n'a donc pas encore été mis à jour. En revanche il pourra être modifié à la fin des consultations, afin de tenir compte des éventuels avis des PPA puis du grand public.

Au moment de l'approbation définitive, le dossier présenté aura pu être modifié et remis en forme. Il sera accompagné d'une synthèse des avis avec réponse argumentée de l'agglomération.

1.5. LES ETAPES PASSÉES DU PLAN DE DÉPLACEMENTS DU COTENTIN

Cette frise synthétise les différentes étapes de cette démarche au long court :



2 – LES CARACTÉRISTIQUES LES PLUS IMPORTANTES DU PROJET



2.1 LES PRINCIPAUX ENJEUX DE MOBILITÉ SUR LA CAC

Le territoire est en **perpétuelle évolution**, avec des logements nouveaux et des activités qui s'implantent. Les besoins en matière de déplacements, que ce soit à pied, en vélo, en transports collectifs ou en voiture augmentent. La qualité de l'air s'en ressent avec une détérioration ces dernières années qui montre le besoin de changer les pratiques de mobilité.

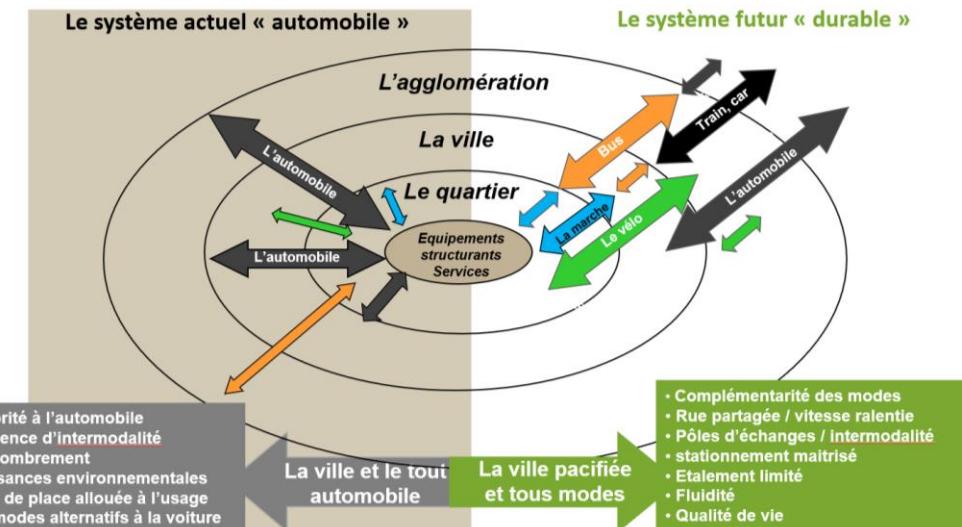
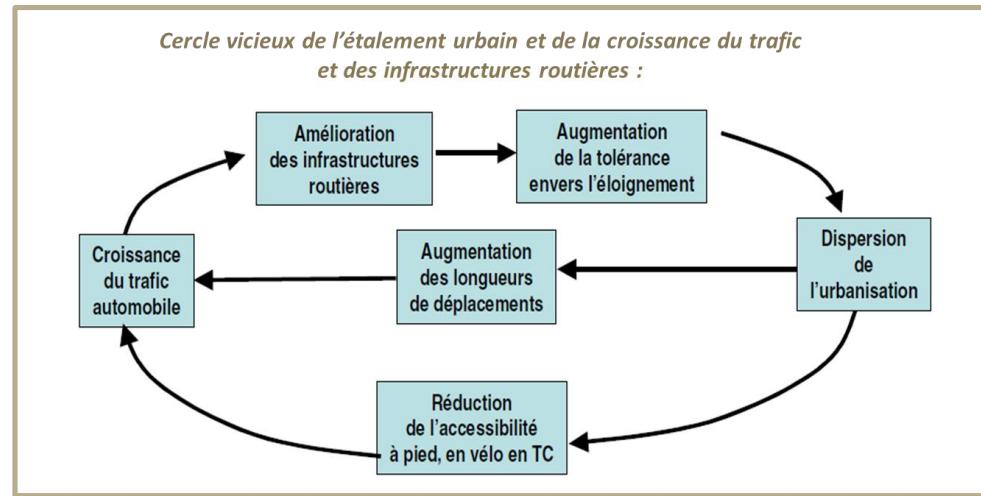
□ La mise en place du PDC : un nouveau souffle pour le territoire

D'une manière générale plusieurs objectifs peuvent être mis en lumière :

- ✓ Garantir une bonne accessibilité pour tous et la sécurité de chacun dans ses déplacements ;
- ✓ Préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie ;
- ✓ Favoriser la cohérence entre l'urbanisation et l'offre en déplacement.

L'objectif n'est pas de diaboliser la voiture, qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusive, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui.

Par la mise en place de son PDC, la CAC affirme ainsi la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante, à un système plus durable, qui s'inscrit dans une complémentarité entre les différents modes de transports.



2.2 LE PLAN D'ACTIONS DU PDC

- 37 actions déclinées autour de 12 orientations
- Un plan d'actions qui touche à tous les volets de la mobilité

L'ensemble des modes de transports sont concernés par le PDU. Il s'agit en effet de **penser la mobilité comme un système global**.

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.

- Un plan d'actions pour répondre à plusieurs échelles 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 offres de transports...

A une échelle plus restreinte, certaines actions peuvent cibler plus précisément des secteurs spécifiques... Ainsi le cœur de l'agglomération, occupe une place particulière et plus conséquente du fait du nombre de déplacements qui le concerne.

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

- Un plan d'actions avec plusieurs horizons temporels

Outil de planification des déplacements pour les **10 prochaines années**, le scénario du PDC 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.



2.2 LE PLAN D'ACTIONS DU PDC

> Pour mailler le Cotentin par une desserte efficace en transports en commun

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

3 actions pour consolider une offre communautaire

Identifiée comme la première orientation, la volonté de tendre vers un réseau structurant commun et partagé, est à considérer comme le socle du PDC. A travers une **marque mobilité** aisément identifiable accompagné d'un **système d'informations**, et la mise en place d'une **politique tarifaire attractive et solidaire** s'appuyant sur une **nouvelle billettique**, la CAC souhaite inciter au report modal via un réseau de transport plus attractif pour les habitants.

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

4 actions pour développer une offre adaptée selon les territoires desservis

Le nouveau réseau devra conjuguer **desserte attractive pour les habitants et visiteurs, équilibre territorial et pertinence au regard des réalités rurales**.

Differents niveaux d'offres (en termes de fréquence ou d'horaires) seront prévus, selon que l'on habite dans le cœur de Cherbourg-en-Cotentin (projet de bus nouvelle génération) ou en zone rurale (transport à la demande).

L'organisation du réseau ne visera pas un rabattement systématique vers la ville-centre, mais s'articulera autour des pôles de proximité pour répondre aux territoires de vie des habitants.

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

4 actions pour faciliter les connexions entre les modes de transports

Les conditions de transitions entre les modes de déplacements constituent un **enjeu essentiel en matière de mobilité**. Progressivement la CAC sera doté de ces lieux de transition, **cumulant les différentes offres de mobilité**, pensé pour le **confort et la sécurité des usagers**, notamment modes doux, et comme des **centralités urbaines à part entière**.

Plan de Déplacements du Cotentin

NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE DU DOCUMENT

Document provisoire – Août 2020



2.2 LE PLAN D'ACTIONS DU PDC

> Pour rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie

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

3 actions pour traiter le réseau routier structurant du Cotentin

Cette orientation vise en particulier un **axe territorial Cherbourg – Valognes – Montebourg**, constitué notamment autour de la **RN 13**. A partir de cette véritable colonne vertébrale pour le Cotentin, avec une **mise aux normes autoroutières**, l'objectif sera de **mieux organiser les flux communautaires pour diminuer l'impact du trafic de transit dans les centralités et cœur de ville**.

ORIENTATION 5 : Améliorer les conditions de transports et de livraisons

2 actions pour mieux encadrer les flux routiers de marchandises

Si la thématique du transports et des livraisons de marchandises est **essentielle pour la vitalité économique des entreprises et des commerces**, le PDC se doit de **mieux encadrer la pratique**.

A l'échelle communautaire l'encadrement des flux de poids lourds, via un **schéma d'itinéraires** s'appuyant sur la RN13 permettra de **limiter les flux dans les zones urbaines**.

La gare Maritime, et le développement du fret seront l'occasion de **s'interroger sur la mise en place d'une politique ambitieuse de livraisons de marchandises**, s'appuyant sur des **modes innovants**, de petits gabarits, et plus respectueux de l'environnement.

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

2 actions pour encadrer le stationnement et inciter à l'usage des autres modes

Le succès d'une nouvelle politique de mobilité ne peut s'envisager sans des mesures notables en matière de stationnement. De **nouvelles politiques de stationnement** sur Cherbourg-en-Cotentin devront favoriser la rotation des véhicules dans le centre-ville pour faciliter l'accès aux commerces. Des **parkings périphériques connectés aux lignes de transports collectifs (P+R)** faciliteront également l'accès au centre-ville pour du stationnement pour de plus longue durée. Dans les pôles de proximité et autour des polarités touristiques, les **mesures de stationnement devront conjuguer facilité d'accès, qualité des espaces urbains et confort des modes doux**.

2.2 LE PLAN D'ACTIONS DU PDC

> Pour rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie

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

3 actions pour créer des conditions favorables au développement des modes doux dans les zones urbaines

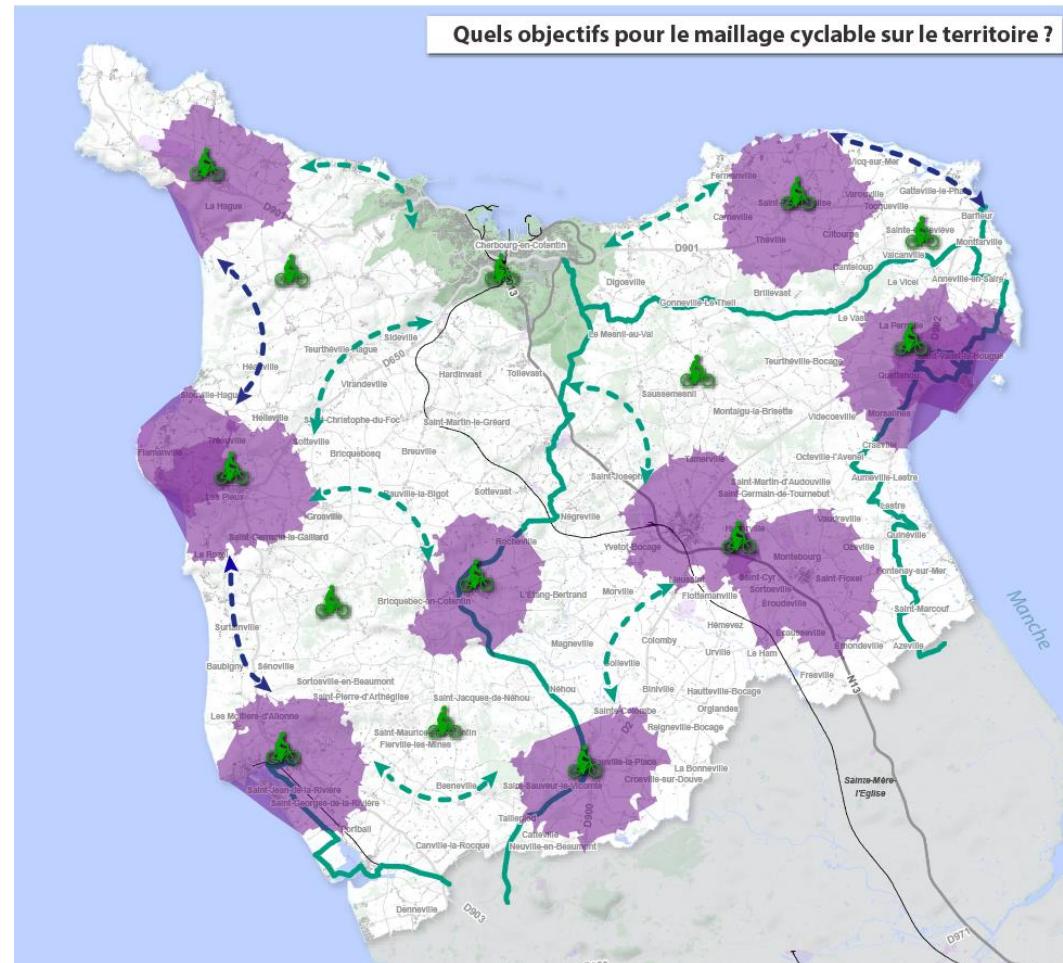
L'usage de l'automobile est un réflexe trop prégnant même pour des déplacements courts. Pour que les modes doux et en particulier la marche soient beaucoup plus sollicités, **l'apaisement des vitesses, une sensibilisation accrue des élus et une meilleure prise en compte de ces enjeux pour tout nouveau projet urbain** sont prévus dans le cadre du PDC.

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

3 actions pour faciliter la pratique cyclable et favoriser la mobilité électrique

Créer les conditions propices au développement de certaines pratiques comme le vélo (qu'il soit classique ou électrique) passe par à la fois par le **développement des infrastructures linéaires**, mais également par un **panel de services** (stationnement, jalonnement, location...) comparables aux services proposés à destination des automobilistes.

Concernant l'électromobilité, les **infrastructures de recharges** doivent être en **nombre suffisant**, pour répondre aux besoins des habitants, actifs et visiteurs, et **viser la multimodalité** (bornes pour les voitures, les vélos...).



Plan de Déplacements du Cotentin

NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE DU DOCUMENT

Document provisoire – Août 2020

2.2 LE PLAN D'ACTIONS DU PDC

> Pour accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité

ORIENTATION 9 : Promouvoir les usages partagés de l'automobile

4 actions pour améliorer l'usage de la voiture et diminuer l'autosolisme

La vocation du PDC n'est pas de bannir l'automobile mais de mieux l'utiliser, en augmentant le taux d'occupation des véhicules (via des mesures sur le développement du covoiturage). Le développement d'une flotte partagée (à destination des employeurs et des particuliers) tout comme des solutions de transport solidaire devront faciliter le déplacement de ceux qui ne possèdent pas de véhicules, notamment pour des raisons financières.

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

3 actions pour informer et accompagner les usagers dans leurs déplacements

L'absence de lisibilité est un frein classique à l'usage des mobilités alternatives. Pour y remédier des campagnes et des outils de communications seront proposés pour :

- ✓ Accompagner les usagers rencontrant des difficultés dans leur projet de report modal (méconnaissance de l'offre, apprentissage du vélo...) en s'appuyant sur les associations locales ;
- ✓ Informer sur les possibilités offertes aux usagers via des outils pérennes (sites web) ou des campagnes ponctuelles ;
- ✓ Eviter les incivilités et inciter les plus indécis.

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

2 actions pour intégrer les entreprises dans cette démarche commune de réflexion autour des questions de mobilité

Générateurs de mobilité, les entreprises doivent être inscrits à la démarche et une réflexion est nécessaire sur les déplacements (depuis le domicile vers le lieu de travail, pour des déplacements professionnels, pour ceux des clients...). L'objectif étant d'intégrer les mêmes enjeux multimodaux que dans le cadre du PDC (amélioration de l'usage des transports collectifs, développement des modes doux, diminution de l'autosolisme...). La mise en place d'un Plan de Mobilité d'Administration permettra à la CAC de montrer l'exemple et de d'illustrer le champ des possibles.

ORIENTATION 12 : œuvrer en faveur de l'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île

4 actions pour mieux intégrer les actions développées au-delà des limites du Cotentin

Pour améliorer les connexions du Cotentin et son accessibilité, tant sur sa façade terrestre que maritime, une participation et des échanges approfondis seront à prévoir avec la Région (autour de l'offre Nomad, notamment dans le cadre du SRADDET), la SNCF, l'Etat, Ports Normands Associés...

2.3 LES IMPACTS DU PLAN D'ACTIONS

QUELS IMPACTS...	SUR LES DEPLACEMENTS ?				
	Sur le pôle urbain de Cherbourg-en-Cotentin	Dans ou vers les pôles de proximité	Dans les zones rurales	Vers les polarités touristiques	En interaction vers l'extérieur
1 : Créer un réseau unifié à l'échelle du Cotentin	Amélioration des conditions d'usage (informations, billettique et tarification) du réseau de transport sur l'ensemble du Cotentin				Accords tarifaires avec la Région, pour faciliter la transition entre les lignes
2 : Développer des solutions de transports en commun performantes et adaptées à la diversité des usages et des territoires	Restructuration du réseau urbain pour le rendre plus attractif (projet de bus nouvelle génération) Amélioration des desserte vers les communes périphériques	Refonte de l'offre interurbaine en s'appuyant sur l'offre Manéo pour améliorer les liaisons entre les polarités urbaines et depuis Cherbourg vers les pôles d'emploi	Développement d'une offre adaptée de Transport à la Demande en rabattement vers les pôles de proximité	Renforcement de l'offre le week-end et durant la période estivale	
3 : Favoriser l'intermodalité par des aménagements multimodaux hiérarchisés à l'échelle du Cotentin	Valorisation de 2 Pôles d'Echanges Multimodaux structurants (Gare SNCF et Maritime) et de stations intermodales	Pôle d'Echanges Multimodal structurant à la Gare SNCF de Valognes Création d'à minima une station intermodale dans les pôles de proximité	Valorisation des aires de covoiturage, des arrêts de transports interurbain ou TAD	Prise en compte des sites touristiques avec une valorisation de stations ou arrêts (<i>selon la localisation en zone urbaine ou rurale</i>)	Objectif d'amélioration des conditions d'intermodalité avec les lignes externes, aux Pôles d'Echanges Multimodaux de Cherbourg-en-Cotentin et Valognes
4 : Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier du Cotentin	Amélioration des conditions de circulation, en particulier sur les pénétrantes requalifiées, via la mise en place du contournement sud-ouest de Cherbourg	Amélioration des conditions de circulation vers et dans Valognes et Montebourg		Mise aux normes autoroutières de la RN 13 dans une optique de sécurisation des déplacements routiers	
5 : Améliorer les conditions de transports et de livraisons	Amélioration des conditions de transports de marchandises sur les axes structurants via un schéma d'itinéraires PL Meilleure organisation des livraisons de marchandises	Amélioration des conditions de transports de marchandises sur les axes structurants via un schéma d'itinéraires PL, et de livraisons dans les centralités	Diminution de l'impact du transport PL	Meilleure organisation des livraisons de marchandises	Encadrement des flux PL
6 : Utiliser l'outil stationnement comme levier de report modal et d'attractivité	Plus grande rotation des véhicules stationnés aux abords des commerces pour en faciliter l'accès Parkings de délestage (P+R) en périphérie connectés à des lignes de transport attractives	Plus grande rotation des véhicules stationnés aux abords des commerces pour en faciliter l'accès Politique de stationnement pour limiter l'impact de l'automobile sur les espaces urbains et la sécurité des autres usagers		Politique de stationnement pour limiter l'impact de l'automobile sur les espaces urbains et la sécurité des usagers	Amélioration des conditions d'accessibilité aux centralités depuis l'extérieur

2.3 LES IMPACTS DU PLAN D'ACTIONS

QUELS IMPACTS...	SUR LES DEPLACEMENTS ?				
	Sur le pôle urbain de Cherbourg-en-Cotentin	Dans ou vers les pôles de proximité	Dans les zones rurales	Vers les polarités touristiques	En interaction vers l'extérieur
7 : Conforter les centralités du territoire par des aménagements favorables à la marche et aux déplacements de proximité	En zone urbaine, un objectif global de sécurité et de confort des déplacements doux , en particulier piéton, pour en faire un réflexe sur des distances courtes				
8 : Développer un écosystème en faveur de l'usage du vélo et des autres modes assimilés	Poursuite du maillage cyclable	Développement de schémas locaux territorialisés visant notamment un rabattement vers les pôles	Développement d'itinéraires adaptés selon les distances à parcourir , les espaces desservis, et le potentiel d'usagers attendus	Un objectif de connexion avec l'extérieur intégré durant la construction des schémas locaux	
	Constitution d'un panel de services (stationnement, jalonnement...) adapté selon les territoires et les usagers Amélioration des déplacements électriques		Amélioration des déplacements cyclotouristiques		
9 : Promouvoir les usages partagés de l'automobile	Développement du covoiturage sur les zones où l' offre TC peut être carencée Amélioration des déplacements en covoiturage via un développement du maillage d'aires Déploiement de l' autopartage et du transport solidaire				Amélioration des déplacements en covoiturage via un développement du maillage d'aires
10 : Communiquer / Informer sur la nouvelle mobilité souhaitée et mise en place dans le Cotentin	Information / communication et sensibilisation autour des offres de mobilité et des enjeux de la thématique en lien avec le développement durable Apprentissage des offres				Valorisation de l' outil commentjyvais
11 : Renforcer l'accompagnement au développement des Plans de Mobilité Entreprises sur les principales zones d'activités du territoire	Mesures qui visent d'abord les principaux employeurs (ZA d'Armanville, Orano, EDF...) mais qui se diffusera progressivement à la majorité des entreprises du territoire				Mesure qui profitera aux actifs, aux flux de marchandises, aux déplacements professionnels... depuis l'extérieur
12 : œuvrer en faveur de l'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île					Amélioration des déplacements vers le reste de la Région Normandie, en direction de Paris, et plus largement vers l'espace Transmanche et la France

2.3 LES IMPACTS DU PLAN D'ACTIONS

QUELS IMPACTS...	SUR LES MODES ?			
	Transports collectifs	Vélo	Marche	Voiture
1 : Créer un réseau unifié à l'échelle du Cotentin				
2 : Développer des solutions de transports en commun performantes et adaptées à la diversité des usages et des territoires	Réseau de transports plus attractif pour inciter au report modal			Amélioration de l'offre de transport induisant une diminution de l'usage de l'automobile sur les déplacements longs
3 : Favoriser l'intermodalité par des aménagements multimodaux hiérarchisés à l'échelle du Cotentin	Confort et sécurisation des conditions d'attente	Cheminements sécurisés en rabattement vers les lieux d'intermodalité		
	Limitation des temps de correspondance sur les liaisons fortes	Offre de stationnement adapté (arceaux / box)	Cheminements sécurisés en rabattement vers les lieux d'intermodalité	Espaces de stationnement adaptés (longue durée, covoiturage...)
	Lisibilité de l'information et de l'offre	Lisibilité de l'information et de l'offre		
4 : Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier du Cotentin	Amélioration des conditions de circulation sur les lignes empruntant la RN13 ou les axes routiers structurants du pôle urbain	Sécurisation des déplacements doux sur les axes requalifiés de Cherbourg-en-Cotentin, et dans Valognes et Montebourg	Sécurisation des déplacements automobiles sur la RN13	
5 : Améliorer les conditions de transports et de livraisons	Amélioration des conditions de circulation des TC via un encadrement des flux PL	Sécurisation des déplacements doux via un encadrement des flux PL et des livraisons dans les secteurs à enjeux (centralités, zones touristiques...)	Amélioration des conditions de circulation routière	
6 : Utiliser l'outil stationnement comme levier de report modal et d'attractivité	Mesure d'incitation au report modal laissant envisager un accroissement de la demande et donc in fine de l'offre	Mesure d'incitation au report modal et sécurisation de la pratique via une amélioration du partage de l'espace public	Amélioration des conditions d'accès aux centralités	Augmentation de l'offre de stationnement en périphérie avec le développement des P+R

2.3 LES IMPACTS DU PLAN D'ACTIONS

QUELS IMPACTS...	SUR LES MODES ?			
	Transports collectifs	Vélo	Marche	Voiture
7 : Conforter les centralités du territoire par des aménagements favorables à la marche et aux déplacements de proximité	Amélioration des conditions de rabattement vers les lieux d'intermodalité	Sécurité et confort des mobilités douces		Apaisement des vitesses automobiles Amélioration de l'offre modes doux et piétonne induisant une diminution de l'usage de l'automobile sur les déplacements courts
8 : Développer un écosystème en faveur de l'usage du vélo et des autres modes assimilés	Meilleure prise en compte de l'intermodalité vélo / transports collectifs Développement de bornes de recharge dans les lieux d'intermodalité	Amélioration de la place du vélo et de la pratique cyclable dans une optique de report modal Développement des bornes de recharge		Amélioration de l'offre cyclable induisant une diminution de l'usage de l'automobile sur les déplacements courts Développement des bornes de recharge
9 : Promouvoir les usages partagés de l'automobile	Alternative au transport collectif sur les zones carencées Objectif d'intermodalité améliorée aux aires de covoiturage	Objectif d'intermodalité améliorée aux aires de covoiturage		Développement du covoiturage dans une optique de diminution de l'autosolisme
10 : Communiquer / Informer sur la nouvelle mobilité souhaitée et mise en place dans le Cotentin	Politique d'informations et de communication visant à accompagner, et à inciter au report modal, dans une optique d'amélioration des conditions de déplacements en modes alternatifs, au détriment de l'automobile			
11 : Renforcer l'accompagnement au développement des Plans de Mobilité Entreprises sur les principales zones d'activités du territoire	Politique globale visant à inciter au report modal dans une optique d'amélioration des conditions de déplacements en modes alternatifs, au détriment de l'autosolisme			
12 : œuvrer en faveur de l'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île	Politique globale de développement de l'offre en transports collectifs, qu'ils soient routiers, ferroviaires ou maritimes			

2.4 L'ESTIMATION FINANCIÈRE DU PDC

Coûts directs annuels induits par les actions du PDC (en K€)



Orientations disposant de coûts identifiés :

- 1) Créer un réseau unifié à l'échelle du Cotentin*
- 5) Améliorer les conditions de transports et de livraisons
- 6) Utiliser l'outil stationnement comme levier de report modal et d'attractivité
- 8) Développer un écosystème en faveur de l'usage du vélo et des autres modes assimilés **
- 9) Promouvoir les usages partagés de l'automobile
- 10) Communiquer / Informer sur la nouvelle mobilité souhaitée et mise en place dans le Cotentin

* Hors coûts liés à la mise en œuvre de la nouvelle DSP

** Hors coûts liés aux aménagements de voirie pour développer la pratique cyclable

De nombreuses orientations et actions qui en découlent sont grevées par l'absence de coûts directs. Plusieurs raisons le justifient :

- A l'instar de l'orientation 4 (Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier du Cotentin), certaines mesures ne seront pas réalisées avant 2030, et seront à approfondir dans le cadre de la prochaine révision du Plan de Déplacements du Cotentin ;
- Des coûts d'investissement et de fonctionnement sur le réseau de Transports Collectifs sont à prévoir dans le cadre de la future DSP, qui en cours de lancement, et qui ne sont pas identifiables à l'heure actuelle ;
- Le PDC lance différentes études qui engendreront des coûts supplémentaires (ex : Schéma des Itinéraires PL en action 5.1, Schéma Directeur Cyclable en action 8.1...).

Les coûts indiqués sont donc à considérer au lancement du PDC. En l'état le coût global du PDC, lissé sur 10 ans, est estimé à 2,61 M€.

3 – L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE



3.1 LA 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"> ▪ Schéma Régionale de Cohérence Ecologique (SRCE) ▪ Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (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 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"> - 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 ▪ Schéma de Cohérence Territorial (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 - 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.

3.1 LA SYNTHÈSE DU PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE

Thèmes	Documents cadres	Atouts/potentialités	Faiblesses / risques	Enjeux croisés avec le PDU
Sobriété territoriale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SRCAE ▪ SRADDET ▪ Plan Climat Air Energie Territorial (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 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.

3.1 LA SYNTHÈSE DU PROFIL ENVIRONNEMENTAL DU TERRITOIRE

Thèmes	Documents cadres	Atouts/potentialités	Faiblesses / risques	Enjeux croisés avec le PDU
Risques, nuisances, pollution et santé publique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan Régional Santé Environnement (PRSE) ▪ Programme Régional de Surveillance de la Qualité de l'Air (PRSQA) ▪ Plan de Préventions des Risques Littoraux ▪ Plan de Prévention des Risques Multiples ▪ Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (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 ferré 	<ul style="list-style-type: none"> - Un réchauffement climatique pouvant agravant 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

3.2 EXPOSÉ DES EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDC ET MESURES PRISES

Incidences de la stratégie du PDC

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.

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.

3.2 EXPOSÉ DES EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDC ET MESURES PRISES

Incidences du plan d'actions

➤ INCIDENCES POSITIVES

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.

3.2 EXPOSÉ DES EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDC ET MESURES PRISES

Incidences du plan d'actions

➤ 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 exerce 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 générera 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.*

3.2 EXPOSÉ DES EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDC ET MESURES PRISES

Incidences du plan d'actions

➤ INCIDENCES NEGATIVES

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 covoitage, 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 covoitage 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.*



**Communauté d'agglomération du Cotentin
8 rue des vindits, 50130 Cherbourg-en-Cotentin**



@LeCotentin

www.lecotentin.fr