

# Chapitre 11.

## Mobilités et infrastructures

## 11.1 DÉPLACEMENTS

### Une forte dépendance à l'automobile

#### Une bonne accessibilité aux pôles urbains voisins

Une partie du territoire bénéficie d'un accès rapide vers les pôles urbains voisins grâce aux RN13 et RN174.

Ainsi, on peut atteindre en 25 minutes :

- > La commune de VALOGNES via la RN13 au nord ;
- > L'agglomération de SAINT-LÔ via la RN174 au sud ;

Le centre de BAYEUX est atteint en 30 minutes, celui de CHERBOURG en 45 minutes, et celui de Caen en 55 minutes.

#### Un taux d'équipement automobile élevé

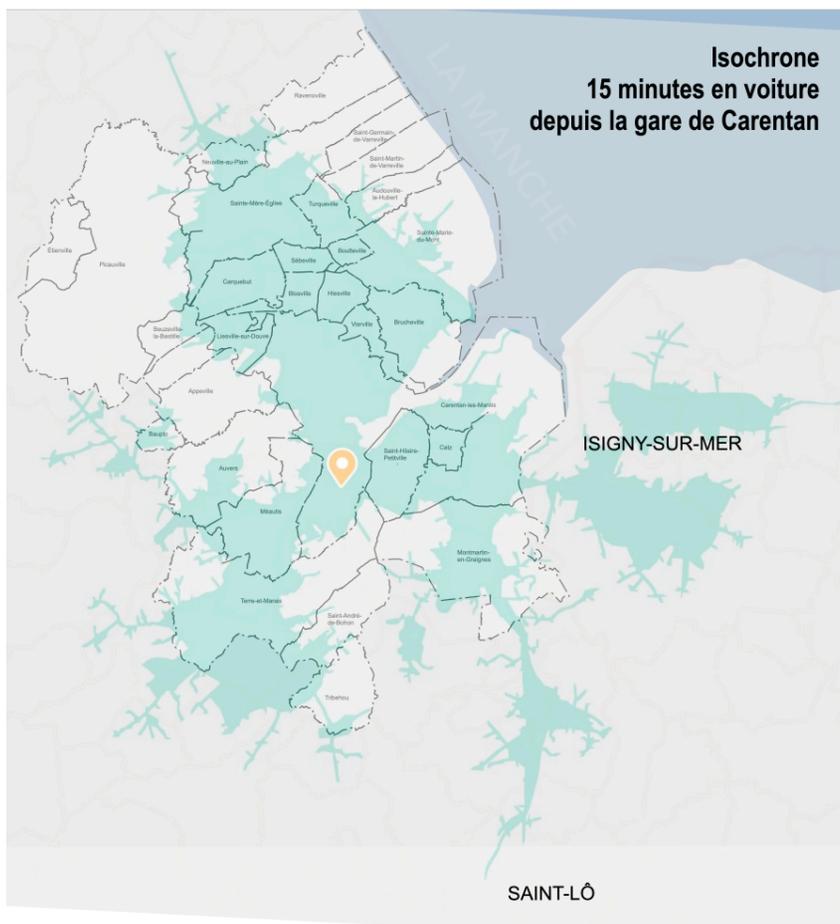
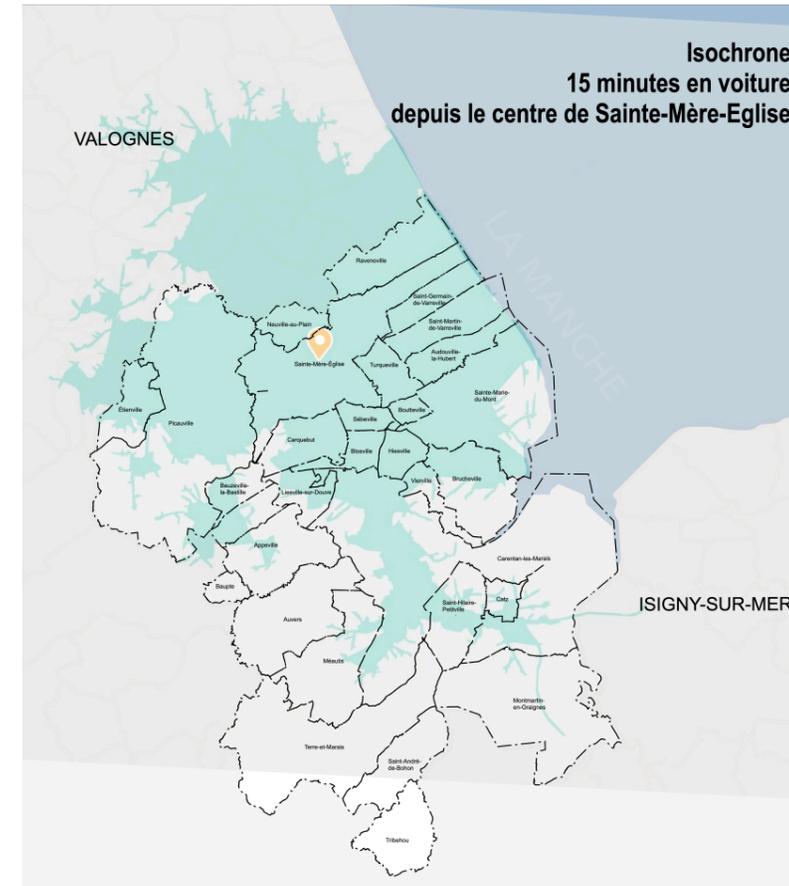
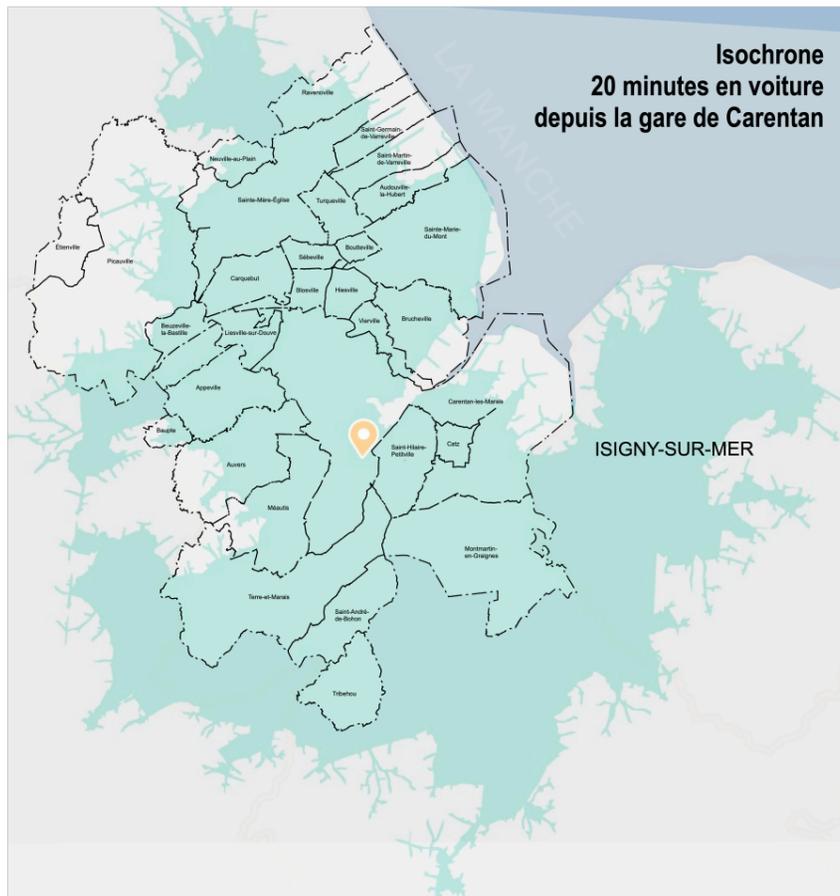
En 2015 à l'échelle départementale, l'INSEE fait état d'un taux d'équipement automobile des ménages égal à 88%.

- > 47 % des ménages disposent d'une voiture ;
- > 41% des ménages disposent de deux voitures ou plus.

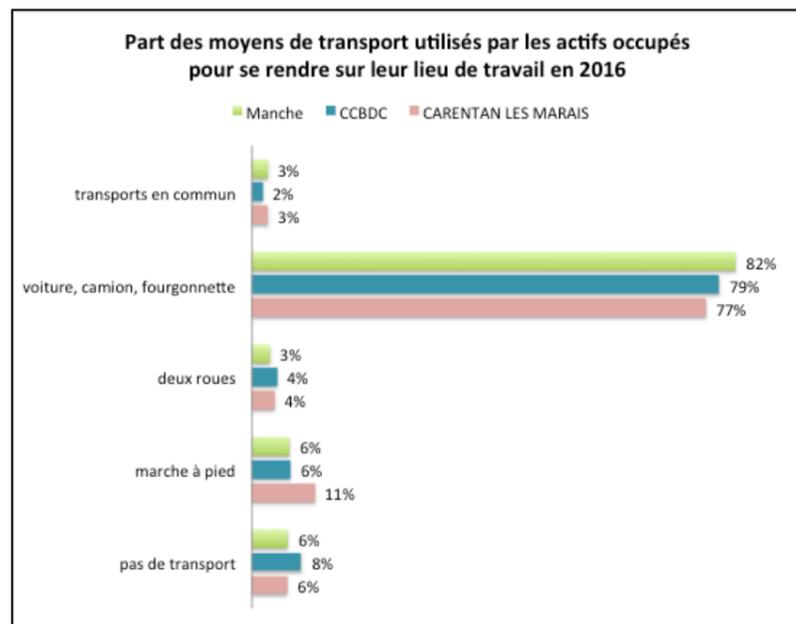
Les déplacements se font essentiellement en voiture sur le territoire.

Les données 2016 de l'INSEE montrent que 80 % des déplacements domicile-travail se font en voiture.

Les communes les plus « urbaines » comptabilisent cependant davantage d'actifs utilisant un autre mode de déplacement, mais pas en proportion des actifs qui travaillent à proximité de leur lieu de résidence.



Lieu de résidence	Nb d'actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi	Nb d'actifs utilisant leur véhicule	% des actifs utilisant leur véhicule (dom-trav)
Carentan les Marais	2218	1705	77%
Picauville	1075	876	81%
Sainte-Mère-Église	982	736	75%
Terre-et-Marais	581	523	90%
Saint-Hilaire-Petitville	571	470	82%
Auvers	295	239	81%
Sainte-Marie-du-Mont	264	206	78%
Montmartin-en-Graignes	252	195	78%
Tribehou	202	187	93%
Méautis	290	181	63%
Blosville	142	113	80%
Baupte	120	110	92%
Saint-André-de-Bohon	133	109	82%
Étienville	98	98	100%
Ravenoville	107	95	89%
Carquebut	114	89	79%
Brucerville	80	65	81%
Beuzeville-la-Bastille	65	65	100%
Saint-Martin-de-Varreville	68	52	77%
Apperville	71	47	67%
Catz	58	46	79%
Turqueville	85	42	50%
Liesville-sur-Douve	56	41	74%
Hiesville	35	30	86%
Saint-Germain-de-Varreville	36	27	74%
Neuville-au-Plain	31	20	67%
Boutteville	26	17	67%
Vierville	20	16	80%
Audouville-la-Hubert	20	15	75%
Sébeville	16	14	88%
<b>BAIE DU COTENTIN</b>	<b>8109</b>	<b>6433</b>	<b>79%</b>



### Illustration des flux de plus de 50 navettes par commune

Les cartographies ci-dessous, générées avec les données INSEE de 2014, montrent l'importance des flux de déplacements quotidiens vers les pôles d'emplois et d'études.

> CARENTAN-LES-MARAIS est le pôle d'emploi le plus important du territoire : il attire principalement des actifs locaux du reste de l'EPCI (TERRE-ET-MARAIS par exemple), mais également des actifs de communes extérieures (telles que ISIGNY-SUR-MER).

> SAINTE-MÈRE-ÉGLISE (avec les gros employeurs de l'industrie agro-alimentaire), polarise également des flux domicile-travail depuis PICAUVILLE et CARENTAN.

> PICAUVILLE (avec la Fondation Bon-Sauveur), attire un nombre non négligeable d'actifs ne résidant pas sur le territoire. Ils proviennent pour l'essentiel de l'agglomération de CHERBOURG.

Le nombre de navettes domicile-études correspond aux établissements scolaires du secondaire présents à CARENTAN et à SAINTE-MÈRE-ÉGLISE. La majorité des jeunes souhaitant poursuivre en études supérieures dans la région devront le faire à CAEN, SAINT-LÔ ou encore CHERBOURG.

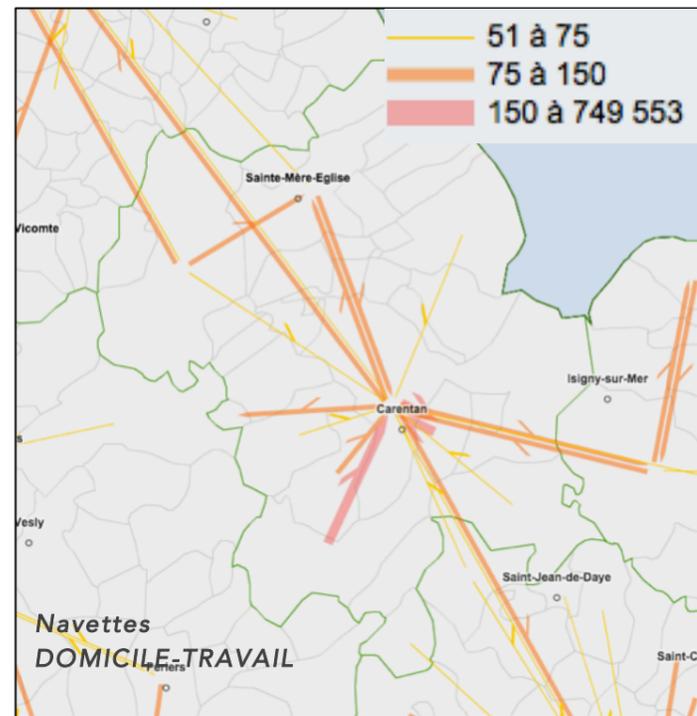
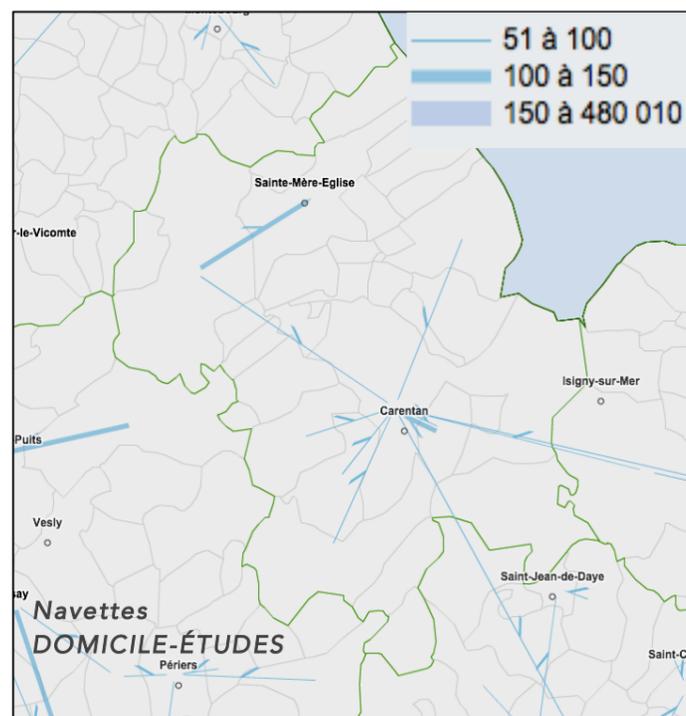
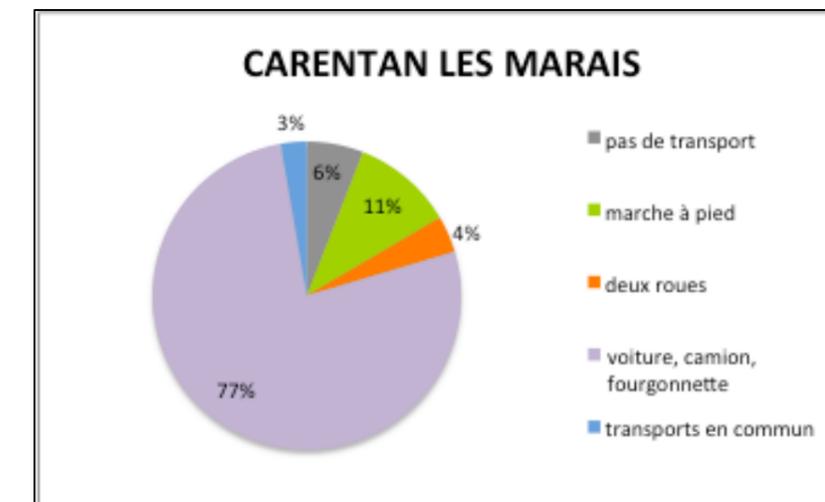
### Zoom sur CARENTAN

Isochrone à 15 minutes à pied depuis le centre de CARENTAN



Un zoom sur CARENTAN permet de constater que depuis le centre-ville commerçant, un piéton mettra plus de 15 minutes à rejoindre les lotissements du sud de la commune, ainsi que ceux de SAINT-HILAIRE-PETITVILLE.

> Seulement 1 actif sur 10 utilise la marche à pied pour se rendre sur son lieu de travail.



### Enjeux

- La dépendance automobile des habitants les plus éloignés des pôles d'emplois ou de services ;
- La faible part des déplacements sans voiture, y compris à Carentan.

## 11.2 Réseau routier

### Réseau structurant

#### Une très bonne accessibilité du territoire

- > 2 axes en 2x2 voies qui se croisent à l'est de l'agglomération de CARENTAN ;
- > 1 grande voie départementale héritée du XIX<sup>e</sup> : la RD971.

#### 3 axes classés à grande circulation

La RN 13 qui désenclave la Presqu'île du Cotentin en la reliant au reste du réseau national, dessert le territoire de l'intercommunalité selon un axe nord/sud. Elle a été déviée dans la traversée de l'agglomération de Carentan dans les années 1995.

- > RN13 :
  - 1 aire de repos au SE ;
  - 8 points d'accès, c'est-à-dire 1 tous les 2,5 km ;
  - Près de 20 000 véh/j ;
- > Le by-pass sur l'ancienne route nationale qui contourne l'agglomération par l'ouest reçoit plus de 7 600 véhicules par jour.

Le réseau structurant se déploie de part et d'autre de la RN13 grâce à 7 échangeurs aménagés sur l'ensemble du territoire : ils desservent les pôles principaux de CARENTAN-LES-MARAIS et de SAINTE-MÈRE-ÉGLISE vers lesquels les routes convergent.

Au sud-est de la communauté de communes, la RD174 a été déviée dans les années 2010. Grâce à un échangeur sur la RN13, elle relie par une voie rapide, l'agglomération Saint-Loise, puis l'A84 vers RENNES.

- > RN174 :
  - En l'absence de points d'accès sur le territoire, la RD974 est toujours l'axe de desserte locale ;
  - Près de 8 500 véh/j dont 8% de PL en 2016 ;

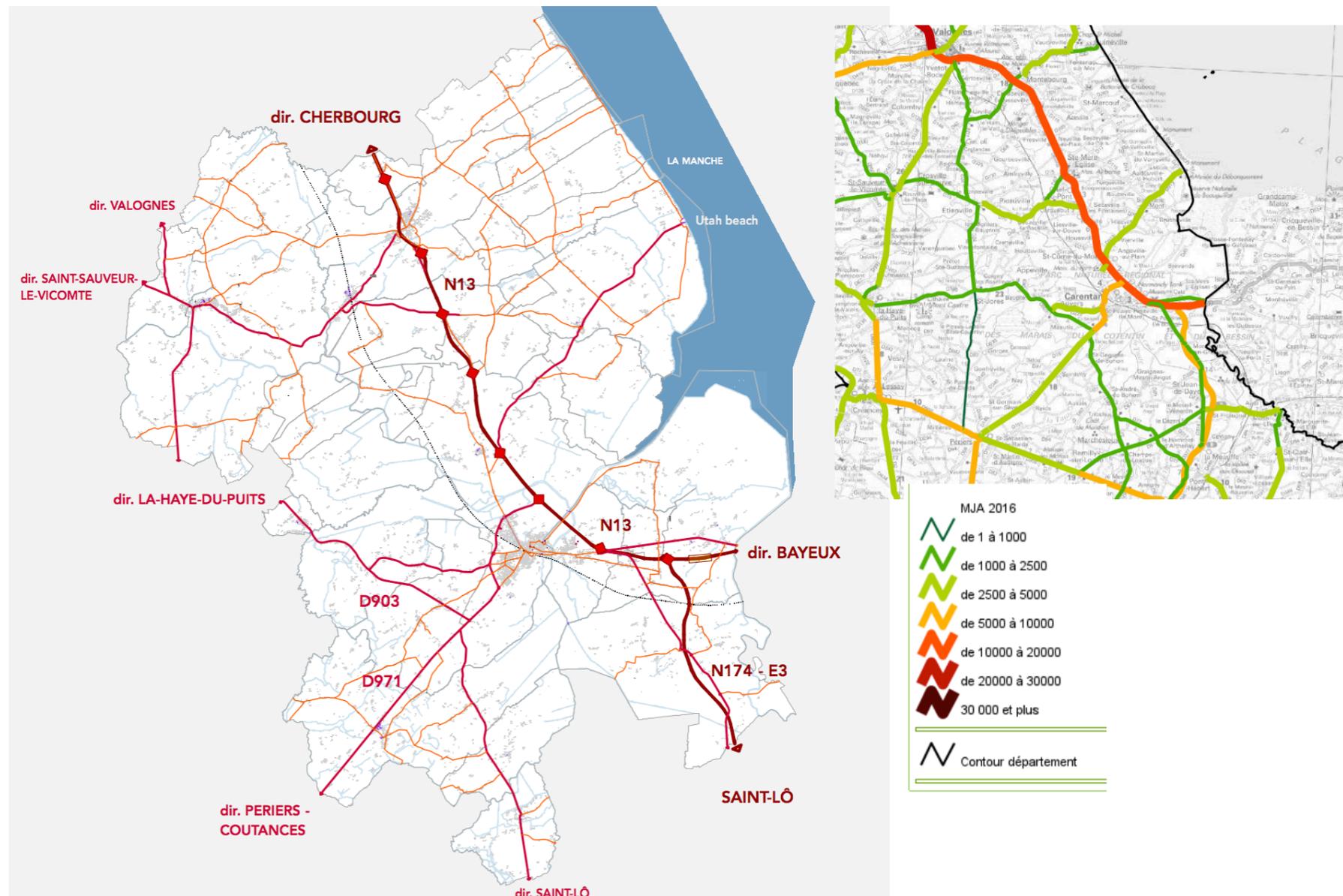
Au sud-ouest la RD971 relie Carentan à Periers, et au-delà Coutances. C'est un axe très chargé en poids lourds.

- > RD971 :
  - Près de 8 000 véh/j dont 10% de PL à la sortie de la déviation de Carentan, moins de 5 000 véh/j ensuite.

A l'ouest de SAINTE-MÈRE-ÉGLISE, la RD70 menant à SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE, dessert CHEF-DU-PONT puis PICAUVILLE. Elle comptabilise 2 800 véhicules par jour.

Depuis CARENTAN-LES-MARAIS, la route de PERIERS s'oriente selon un axe nord-est/sud-ouest (4 000 véhicules par jour). Un carrefour permet de rejoindre BAUPTE à l'ouest, commune depuis laquelle s'étend la route de la HAYE-DU-PUITS.

Le réseau principal et le réseau secondaire



### Réseaux secondaire et local

#### Un important maillage rural

Le réseau secondaire présente un maillage caractéristique, qui donne à voir l'emplacement des marais.

A l'est du territoire, il présente un maillage très régulier entre la RN13 et la route littorale tracée sur le cordon dunaire.

Aux abords des marais, plus à l'ouest et au sud du territoire, le réseau est contraint par la nature des sols : la desserte se fait le plus souvent en boucles et impasses vers les hameaux et fermes.

Le réseau local est souvent étroit. Il a rarement été aménagé lorsque des constructions sont venues s'implanter sur ses abords.

La visibilité réduite aux carrefours ou en sorties de propriétés devrait imposer des vitesses réduites. Il y circule d'importants engins agricoles, alors que parallèlement l'espace disponible pour la sécurité des piétons et cyclistes est souvent absent.

### Des enjeux de sécurité routière

Les accidents sont plus nombreux sur le réseau secondaire.

En synthèse des données d'accidentologie communiquées dans le Porté à Connaissance, on relèvera :

#### 52 accidents avec morts (13) ou blessés graves (50) entre 2012 et 2016

→ dont 10 accidents mortels hors agglomération (9 sur 10).

Ils l'ont été sans autre véhicule, ni piéton (4 sur 10) : mur, arbre, talus, ...

avec un deux roues : 2 sur 10 (aucun piéton).

Les accidents ne sont pas particulièrement liés aux intempéries ou au tracé des voies (30 sur le plat).

→ 1/3 des victimes sont des cycles ou des piétons.

→ 1/3 des accidents ont eu lieu lors d'un changement de direction ou d'un doublement.

RESULTATS GLOBAUX	En aggro	Hors aggro	Total
Accidents corporels	11	31	42
Accidents mortels	1	9	10
Nombre de tués	1	12	13
Nombre de blessés hospitalisés (1)	10	35	45
Nombre de blessés légers (2)	1	4	5
Taux d'accident 1E8 Vh x km			
Taux de tués 1E8 Vh x km			
Tués / 100acc.			30.95
Tués + B.H. / 100acc.			138.1
Coût moyen d'un accident (k€)			478.36
Densité accidents / an / km			
Densité acc. mortels / an / km			

Les problèmes de sécurité semblent donc d'abord liés à l'inadéquation de la vitesse à la configuration des lieux.



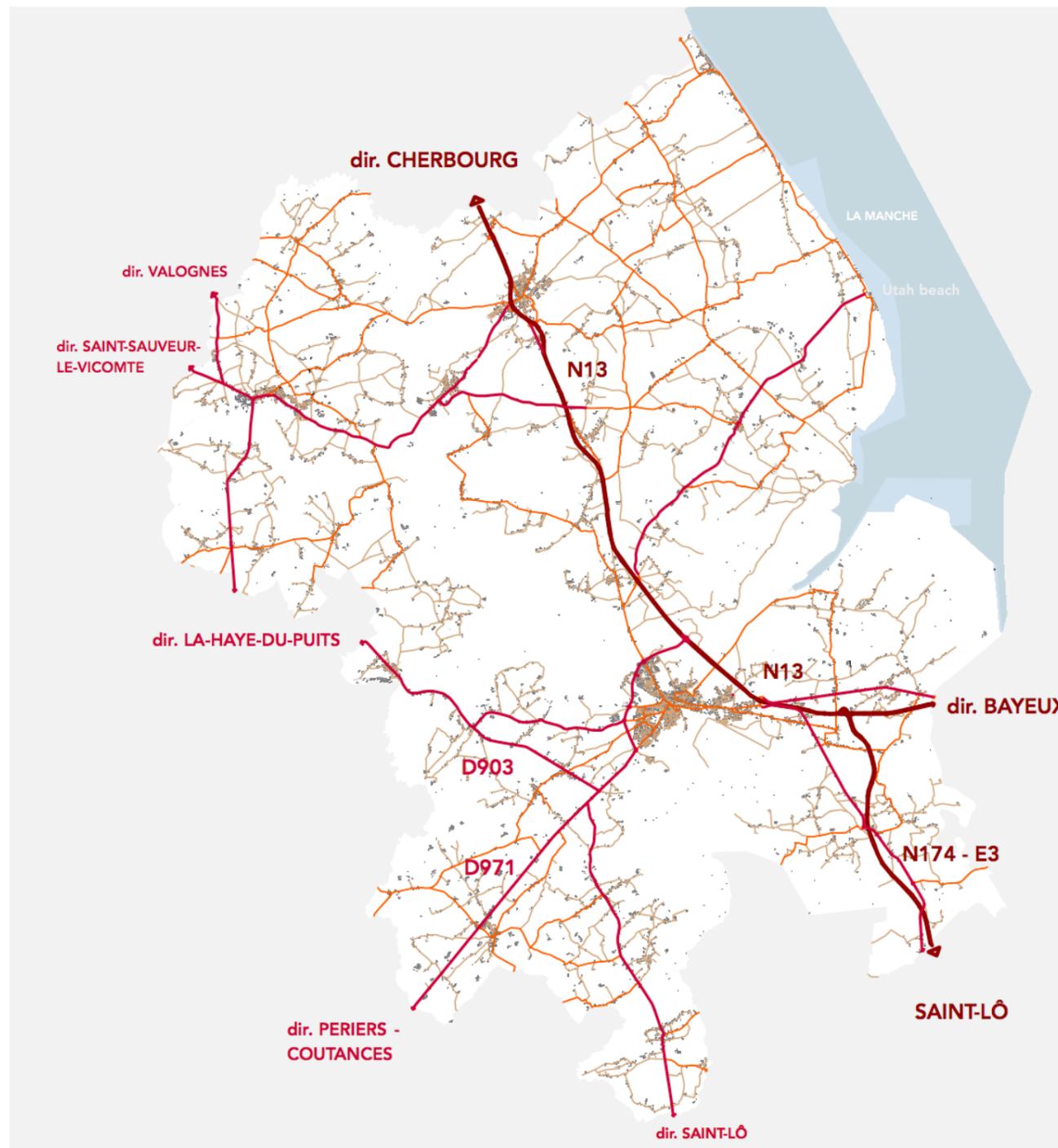
Chemin rural  
(Saint-Georges-de-)



### Enjeux

- La sécurité routière ;
- La juste place de la circulation agricole dans l'espace rural, et dans les villages ;
- La continuité du maillage rural ;
- L'entretien du réseau de voies rurales pour les pratiques pédestres et cyclables.

### Les trois niveaux de maillage



## Stationnement et covoiturage

### Stationnement

Dans ce territoire, où la mobilité automobile est prépondérante, et la population vieillissante, l'essentiel de l'espace public est occupé par les véhicules. L'espace public occupé par les véhicules est important et souvent largement dimensionné (voies de circulation très larges qui favorisent la vitesse, bas-côtés occupés par le stationnement qui limitent ou empêchent le passage des piétons). Il l'est souvent au détriment d'espaces pour les piétons et les cyclistes (trottoirs absents ou étriqués, ...) ou d'espaces paysagers (déficit de plantations, parcs ou parvis ou parvis devant les constructions remarquables, aires de jeux dans les lotissements, ...).

Les aires de stationnement en ville ou dans les bourgs permettent de se garer facilement et à proximité des services (même lors de grandes affluences).

Le stationnement résidentiel est lui aussi important, vu la forme d'urbanisation dominante. Une exception est à souligner : elle concerne le stationnement des îlots urbains les plus anciens du centre de Carentan, mais ils ne sont jamais très loin des grands parking du centre-ville

### STATIONNEMENT DES VÉHICULES ELECTRIQUES

Le territoire dispose début 2019, de 6 points de recharge pour voitures électriques, mis en service dans des communes situées le long de la RN13.

- > à SAINTE-MÈRE-ÉGLISE / 2 rue 505ème Airborne ;
- > à CARQUEBUT / 28 le bout de la ville ;
- > à SAINT-CÔME-DU-MONT / village des Ponts Douves ;
- > à CARENTAN / 3 rue du Dr Caillard et 13 bd des Fortifications.

### Aires de covoiturage

L'intercommunalité dispose de 5 aires de covoiturage se situant à proximité d'échangeurs le long de la RN13. Il s'agit, du nord au sud, des aires de :

- > Blosville (aire des forges) située le long de la RD974, à proximité de l'échangeur de la RD70 ;
- > Carquebut ;
- > Saint-Côme-du-Mont (aire du mont) située le long de la RD913 ;
- > Carentan-les-Marais, située au niveau de l'échangeur qui dessert la rocade ouest de la ville ;
- > Saint-Hilaire-Petitville (aire de la zone d'activités) située le long de la RD974.

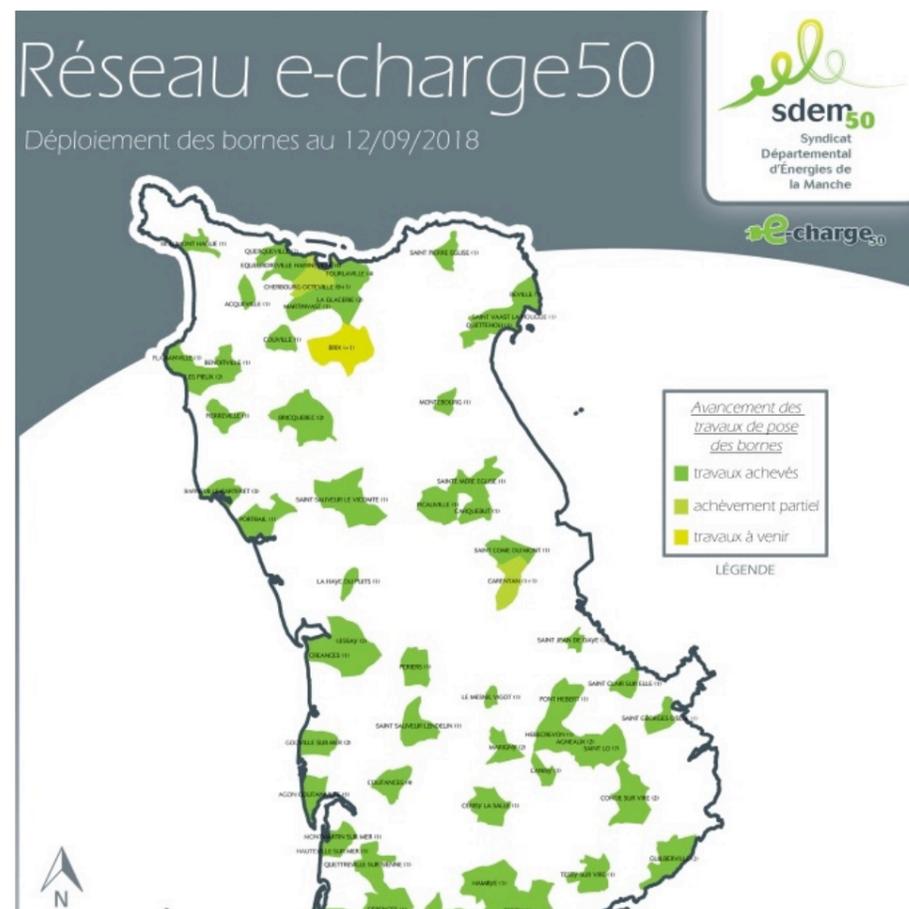
Parmi ces aires, seulement 3 d'entre elles sont aménagées et figurent ainsi dans le recensement des aires de covoiturage du département.

### Enjeux

- La place de la voiture en ville : quelle réorganisation de l'espace public programmer pour (re)donner de la place aux piétons, cyclistes, etc. mais aussi à l'animation urbaine : aires de jeux ou de déambulation, terrassas, etc. ?

### Besoin

- Création d'une aire de covoiturage à SAINT-HILAIRE-PETITVILLE.



## 11.3 Transports en commun

### Desserte et infrastructures ferroviaires

Le territoire est traversé par la ligne PARIS/CHERBOURG, sur laquelle il dispose d'une gare, celle de Carentan. Cette dernière est, après celle de Cherbourg, la plus active de la Manche.

Mise en service dès 1858, elle est desservie par les trains Intercités Normandie et TER Normandie (Cherbourg – Caen – Paris).

Elle est située au nord du noeud ferroviaire de Lison

La gare a été rénovée en 2008 pour un montant de plus d'un million d'euros. Ses abords ont été réaménagés courant 2009. Elle est équipée d'un parking, d'un parc à vélo et d'un arrêt de bus de la ligne 1 du réseau départemental Manéo.

#### Sa fréquentation est en baisse :

- > 199 014 voyageurs en 2014 ;
- > 189 727 en 2015 ;
- > et plus que 179 905 en 2016.

#### Desserte :

- > Environ 11 arrêts par jour sur la ligne nationale CARENTAN-PARIS ;
- > Environ 16 arrêts par jour sur la ligne régionale CARENTAN-CHERBOURG (14 allers retours quotidiens en semaine).

On observe que 75% des billets au départ de Carentan sont destinés à des voyageurs se rendant à Paris.

#### Temps de trajet :

- > 30 minutes vers Cherbourg ;
- > 37 minutes vers Saint-Lô.
- > 40 minutes vers Caen ;
- > Entre 2H45 et 3H00 pour Paris.

#### Remarques :

- > L'arrêt de Chef-du-Pont a été supprimé et le service remplacé par des navettes vers les gares de Carentan et de Valognes.
- > La ligne ferroviaire CARENTAN – BARNEVILLE-CARTERET a été déclassée du domaine ferroviaire et est désormais aménagée en voie verte.

### Enjeux

- La valorisation résidentielle et touristique de la gare ;
- La qualification du Paysage urbain / la mobilisation des friches ferroviaires.

### Besoins

- Le rehaussement des quais ainsi que la mise en accessibilité de la passerelle pour les personnes à mobilité réduite ;
- La mise en place de navettes depuis la gare (ex : vers Lessay).

### Projets :

- Une étude est en cours sur les besoins et enjeux liés à la gare.
- Création d'un parking de 48 places est projeté sur un terrain appartenant à RFF (côté opposé au boulevard) ;
- Davantage d'arrêts sont prévus en gare de Carentan à partir de 2020 ;
- Plus de multimodalité à proximité de la gare ;
- Création d'un espace de co-working.



## Transport en commun par bus

### Lignes régulières quotidiennes

Hormis les lignes de transports scolaires (inaccessibles aux particuliers), le territoire de l'intercommunalité dispose d'une très faible offre de transports en bus. Il n'existe pas de bus urbain sur Carentan.

Il est seulement desservi dans un axe nord/sud par la ligne 1 « Saint-Lô / Cherbourg en Cotentin » du réseau départemental Manéo qui effectue 7 allers retours à la journée.

Elle relie :

- > SAINTE-MÈRE-ÉGLISE (à proximité du Marché couvert) ;
- > CARENTAN-LES-MARAIS (à la Gare SNCF) ;
- > MONTMARTIN-EN-GRAIGNES (au niveau du giratoire de la Zone d'Activités le Rata).

Les correspondances les plus proches se situent à :

Saint-Lô avec :

- > la ligne 3 vers AVRANCHES ;
- > la ligne 2 vers GRANVILLE ;

Valognes avec :

- > la ligne 9 vers COUTANCES ;
- > la ligne 11 vers PORTBAIL ;
- > la ligne 13 vers BARFLEUR.

Le territoire ne bénéficie pas de l'offre de transport de proximité ou de transport à la demande.

### Temps de trajet depuis Carentan

Vers PICAUVILLE

Ligne scolaire = 40 à 55 minutes

Vers SAINT-LO

Ligne régulière (directe) = 50 minutes

Vers CHERBOURG

Ligne régulière (directe) = 1h10

Vers VALOGNES

Ligne régulière (directe) = 40 à 45 minutes

Vers SAINTE-MÈRE-ÉGLISE

Ligne régulière = 15 à 17 minutes

Ligne scolaire = 20 à 35 minutes (suivant arrêts)

### Enjeux

→ Connecter les différents pôles du territoire entre eux (ex : liaisons Picauville / Sainte-Mère-Église, Picauville / Carentan) ;

→ Mieux connecter le territoire avec le reste du Cotentin, notamment vers l'ouest (ex : liaisons Picauville vers Périers, Lessay ou La Haye-du-Puits) ;

→ L'accessibilité des lignes scolaires.

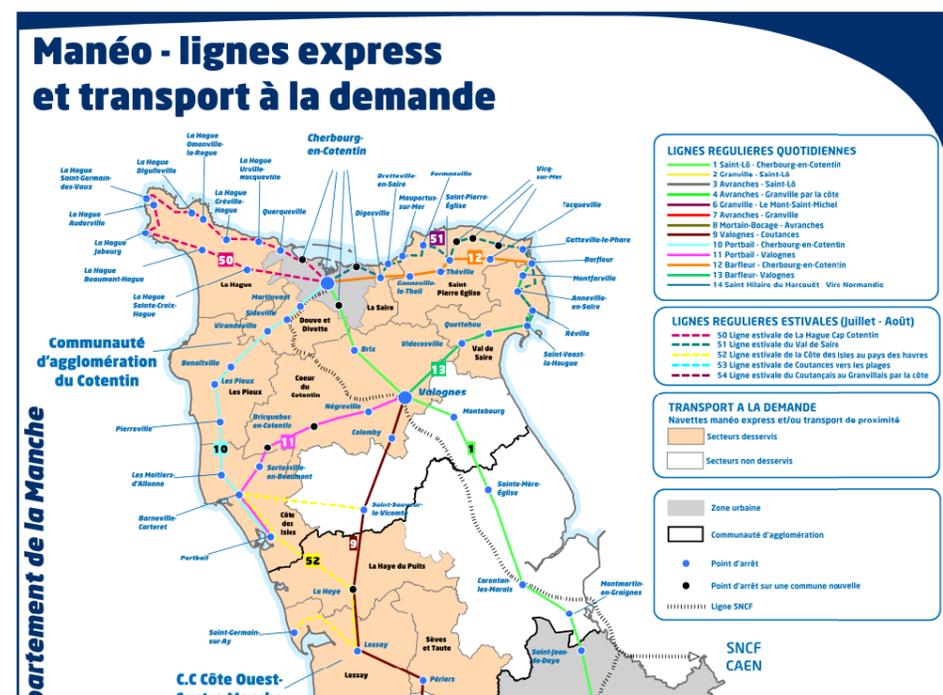
### Des initiatives solidaires pour les transports

Face au déficit de transport en commun des initiatives se sont développées afin de répondre aux besoins des personnes non motorisées.

> Le centre social rural de la commune de Sainte-Mère-Église propose, en partenariat avec la MSA (sécurité sociale agricole), un service « solidarité transport » destiné aux personnes sans moyen de locomotion et à petit revenu. Une adhésion annuelle à l'association ainsi qu'une participation aux frais kilométriques des bénévoles sont requis. Ce service s'adresse notamment aux personnes âgées dépendantes (rendez-vous médicaux, etc.) ;

> La commune de Carentan a également mis en place grâce à des bénévoles un service de solidarité-transports notamment à destination des personnes âgées ;

> A une échelle plus locale, le développement du covoiturage pour des trajets quotidiens et/ou hebdomadaire, permet aux plus jeunes notamment, de se rendre à leurs activités de loisirs situées en dehors de leur commune de résidence.



## 11.4 Modes actifs / liaisons douces

### Déplacements actifs

Pour les déplacements du quotidien, le réseau est peu développé : les pistes et voies cyclables sont en très petit nombre. Le réseau est parcellaire et souvent partagé.

Pour les déplacements de loisirs, il existe à l'inverse un important réseau rural, dont une partie est balisée pour la randonnée.

On dénombre de nombreux parcours pédestres et cyclables répertoriés dans les guides touristiques relatifs au Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin, ou encore aux plages du débarquement.

Parmi les plus renommés, on peut évoquer l'itinéraire cyclable Eurovélo n°4 dit « véloroute de l'Europe centrale » qui possède une portion de son tracé sur l'intercommunalité : ce dernier relie Roscoff sur la côte Bretonne, à Kiev en Ukraine.

### La voie verte

La "Transcotentine" ou le "Véloroute du littoral" relie CARENTAN à LA-HAYE-DU-PUITS : elle est, sur cette portion, praticable par les cavaliers. Son tracé se poursuit vers Saint-Lô et la voie verte de la Vire Nord.

A l'ouest du territoire, la portion de la voie verte traversant BAUPTE est accessible aux usagers en divers points depuis la commune.

> La traversée de la D903 en entrée de ville peut s'avérer dangereuse (en sortie de bourg, pas de marquage au sol).

Elle est ensuite ponctuée de franchissements par des voies locales, sinueuses et dessertes de fermes sans issues jusqu'à CARENTAN.

> Le franchissement de la D971 peut à son tour s'avérer délicat puisqu'il s'agit d'un axe majeur faisant office de tour de ville dans sa partie ouest.

**La voie verte s'interrompt brutalement à l'approche du quartier de la gare : la circulation cyclable n'est plus assurée et cohabite avec la circulation routière.**

A l'intérieur du tissu urbain, il n'existe pas d'aménagement cyclable : la voie est partagée. La voie verte reprend sous la forme de chemins de halages le long du canal de la Taute, vers le sud du territoire.

La voie est partagée avec les véhicules (30km/h) jusqu'à la Maison des Ormes. Le cheminement se poursuit le long de l'ancien canal de Vire et Taute, où au moins deux franchissements sont possibles à Montmartin-en-Graignes : les circulations sont alors davantage pédestres que cyclables.

### Le sentier des douaniers

Réservé aux piétons, le parcours de grande randonnée GR223 dit « sentier des douaniers », longe pour partie la côte est du littoral, tout en desservant les communes de Sainte-Mère-Église et Carentan-les-Marais.

On notera qu'il ne se superpose pas au sentier Littoral. Celui doit résulter de la Loi Littoral, qui prévoit une servitude de passage, d'une largeur minimale de 3m, en limite de l'estran. Sur le littoral, il est dévié à plusieurs endroits : dans l'estuaire, ou au niveau de la réserve naturelle de Beaugillot.



## En synthèse

### Concernant la gestion des circulations et la cohabitation des usagers :

- Des enjeux liés à la circulation des engins agricoles, des camions et des cars scolaires dans les bourgs et les chemins étroits ;
- Des infrastructures peu adaptées aux déplacements à pied ou en vélo : sécurisation des traversées, aménagement de trottoirs ;

### Concernant les circulations douces :

- Un besoin d'infrastructures pour les déplacements du quotidien ;
- Un besoin d'itinéraires cyclables sécurisés et rapides afin de relier les bourgs ruraux aux pôles d'emplois ;
- L'entretien des voies ainsi que la mise en place d'une signalétique pour faciliter l'accès au public de certains sites.

### Concernant les transports en commun :

- De nombreuses communes ne sont pas desservies par des lignes régulières : seules Carentan-les-Marais et Sainte-Mère-Église sont connectées au reste du Cotentin.

## Enjeux

- Mieux tirer parti de l'atout que représente la gare pour le tourisme et l'accès au territoire ;
- Quels services pour pallier à la perte ou à l'absence de mobilité sans voiture des publics âgés ou en difficulté ;
- Pacifier la circulation automobile au sein des bourgs ;
- Partager l'espace mobiliser quasi-exclusivement par les voitures.

## Souhaits /besoins

- Le prolongement de la voie verte le long du canal entre Vire et Taute ;
- Aménagement de la piste cyclable en entrée de ville le long de la voie de la liberté pour permettre la traversée de l'agglomération de CARENTAN - SAINT-HILAIRE-PETITVILLE ;
- Sécuriser et donner de l'évidence aux accès sans voiture vers les sites de loisirs (sites naturels ou sites construits).

## Projets

### A Carentan :

- La sécurisation du rond-point au nord de la voie ferrée ;
- L'extension du réseau de voies cyclables depuis le bourg de Saint-Côme-du-Mont jusqu'à Carentan ;
- L'aménagement d'un tronçon piéton sur la zone du Foirail ;
- La réalisation d'une promenade le long de la Taute ainsi que le long de son ancien lit.



### A Blosville :

- L'extension du chemin rural au nord du bourg et l'aménagement d'une aire de croisement au lieu dit « Les Vieilles Cours ».

### A Picauville :

- Le prolongement de l'aménagement pédestre le long de la D24 vers les Moitiers-en-Bauptois.

### A Vierville :

- Deux hypothèses à l'étude pour relier la commune aux plages d'Utah Beach : le long de la RD913 (route dangereuse) ; le long de la route de Peneme (plus long mais touristique).

### Sur la commune nouvelle de Sainte-Mère-Église :

- Une stratégie engagée pour relier Chef-du-Pont à la côte en mobilités douces et optimiser les déplacements agricoles.

## Ce que projette le SCOT

« Des mobilités internes physiques et virtuelles pour diminuer les temps de déplacements et offrir plus de liberté aux habitants et aux acteurs économiques » : déployer des pôles d'inter-modalités autour du réseau ferré, accroître le nombre d'aires de covoiturages, sécuriser les circulations cyclables et miser sur le développement de l'assistance électrique, développer la signalétique urbaine ainsi que pour les cheminements touristiques, etc.