



Plan de Déplacements du Cotentin (PDC)

Rapport de diagnostic
Janvier 2019

SOMMAIRE

CHAPITRE 1

4

CONTEXTE ET LÉGISLATION AUTOUR DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

- Un PDU obligatoire 5
- Les évolutions législatives en matière de déplacements 7
- Une obligation de compatibilité entre les documents de planification urbaine 8
- Les documents auxquels le PDC de l'Agglomération du Cotentin doivent être compatibles 9

CHAPITRE 2

12

ORGANISATION DU TERRITOIRE ET MOBILITÉ DES HABITANTS

Les caractéristiques du territoire

13

- Une accessibilité rapide vers les grandes agglomérations régionales malgré un positionnement insulaire 13
- Un territoire marqué par une diversité des paysages 14
- Un territoire aux dynamiques sociodémographiques contrastées 15
- Un territoire multipolaire entre terre & mer 18
- Un territoire touristique fort et pluriel 22

Un territoire ultra mobile mais trop automobile

24

- Une mobilité importante des habitants du territoire 24
- Une mobilité majoritairement automobile 27
- Une mobilité quotidienne locale 29

CHAPITRE 3

34

LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS TOUS MODES SUR LE TERRITOIRE

Une bonne accessibilité routière

35

- Un réseau structuré autour de la RN 13, épine dorsale du Cotentin 35
- Une organisation routière néanmoins complexe 37
- Un trafic routier croissant avec des problématiques ponctuelles 39
- Des conditions de circulation globalement satisfaisantes 41
- Les projets routiers d'envergure 44
- Des accidents concentrés en zone agglomérée 46

Le stationnement : un outil de régulation des déplacements

51

- Les problématiques de stationnement sur le territoire 52
- Le stationnement sur le pôle central de Cherbourg-en-Cotentin 55
- La problématique du stationnement autour des pôles d'emplois 59

Le transport et les livraisons de marchandises

63

- Le transport de marchandises en Normandie 63
- Le transport de marchandises sur la CA du Cotentin 63
- La livraison de marchandises 66

Une offre de transports en commun hétérogène

69

- Les enjeux de l'analyse des transports collectifs 69
- La vision générale des déplacements réalisés en transports collectifs 70
- Une offre de transports collectifs disparates 73
- Une offre ferroviaire structurant le territoire mais à l'attractivité limitée 75
- Une offre interurbaine qui reste peu compétitive 77
- Des services de transports à la demande, complémentaires à l'offre interurbaine mais qui répondent à des besoins spécifiques 80
- Un réseau urbain Zéphir, bien développé et structuré 84
- Des offres de transport spécifique local 91
- Une importante offre privée sur le territoire communautaire 91
- Des offres de services en lien avec la mobilité qui viennent compléter ces différentes offres 93
- Les conditions d'intermodalité 93
- L'aéroport de Cherbourg-Maupertus 94
- Le transport maritime de voyageurs 95
- Quelles évolutions prévues de l'offre de transports en commun ? 95

Les modes actifs, un potentiel d'usage à développer

99

- Les enjeux de développement des modes doux et alternatifs à la voiture 99
- La vision générale des déplacements réalisés en modes doux ou alternatifs 100
- Les aménagements existants pour la pratique piétonne et cyclable 100
- Les services et équipements liés au vélo 105
- Des potentiels de développement de la pratique du vélo et de la marche 108
- Les difficultés pouvant limiter la pratique 110

Le management de la mobilité et la promotion des solutions alternatives

114

- Un maillage plutôt dense mais hétérogène des aires de covoiturage 114
- Une absence d'outils de mise en relation et de communication pour favoriser la pratique 115
- L'électromobilité en développement 116
- La valorisation de la mobilité durable à travers les Plans de Mobilité 118

Annexes

120

- Enquête de stationnement – Cherbourg-en-Cotentin 120



CHAPITRE 1

Contexte et législation autour du Plan de Déplacements Urbains

Le Cotentin

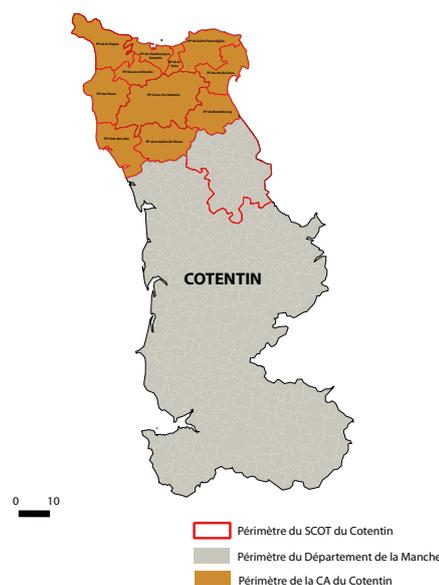
Contexte et législation autour du Plan de Déplacements Urbains

Un PDU obligatoire

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est une procédure obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'Insee. La Communauté d'Agglomération du Cotentin (CAC), née le 1er janvier 2017, a par délibération, engagé cette démarche pour élaborer à l'échelle de son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Issue de la fusion de 9 anciennes structures intercommunales et regroupant 182 000 habitants, répartis sur 132 communes, la Communauté d'Agglomération du Cotentin 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).**

Localisation de la CA du Cotentin



La nécessité d'une telle démarche

La **question de la mobilité devient primordiale** dans le développement de nos territoires. Le **modèle du tout-automobile a montré ses limites** économiques, écologiques ou sociales, pour la population comme pour les collectivités. L'enjeu se situe dorénavant dans le développement des **déplacements alternatifs à l'autosolisme et d'une mobilité plus durable, pour les déplacements quotidiens comme touristiques.**

Si des actions ambitieuses ont été engagées dans ce sens, **il convient de ne pas penser cette thématique comme une somme de mesures, et cela de manière unilatérale**, mais bien comme un **système**, où toute décision prise, **engendrera des externalités positives ou négatives**, qu'il **convient d'anticiper et de concerter.**

Quelles ambitions dans l'organisation des déplacements ?

D'un point de vue général, il s'agira de passer d'un **système actuel privilégiant le « tout automobile »** engendrant notamment des nuisances et favorisant l'étalement urbain **à un système plus durable.**

Cette seconde option basée sur des **solutions adaptées en fonction des distances à parcourir et des espaces territoriaux traversés**, vise notamment une **meilleure complémentarité des modes et une intermodalité optimisée**. On entend par intermodalité, les **conditions de transition entre les modes** (par exemple, quelles sont les conditions lorsqu'un individu se rend à la gare en voiture, pour ensuite prendre le train ?)

In fine, **l'amélioration des modes alternatifs** (transports collectifs routiers ou ferroviaires, la marche ou le vélo...) **doit être priorisée**. Néanmoins, **il ne s'agira pas pour autant de bannir l'automobile**, qui reste et restera un **outil privilégié** pour des déplacements de moyenne distance. **Si l'automobile a toute sa place dans un Plan de déplacements Urbain, elle n'a pas pour autant toute la place.**

Un enjeu social de réponses au besoins des captifs

On entend par captifs, des individus qui auront des difficultés pour se déplacer pour des raisons :

- **Légales** (11-17 ans qui n'ont pas encore le permis...);
- **De santé** (+ de 65 ans) ;
- **Financières** (ménages qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture).

Il s'agira donc de proposer des **solutions afin de limiter le sentiment d'isolement induit par l'impossibilité de pouvoir se déplacer.**

Un meilleur partage de l'espace et une meilleure qualité de vie

La diminution de la place de la voiture, notamment dans l'espace urbain, au profit des autres modes devra permettre :

Une diminution des embouteillages et phénomènes de congestion, sans pour autant diminuer le nombre d'individus qui se déplacent. Au contraire, les études démontrent même une augmentation des volumes de flux ;

Des requalifications de voiries pour tendre vers des espaces publics de qualité et des centres pacifiés, favorisant les échanges et le lien social, deux fonctions historiques de l'urbain.

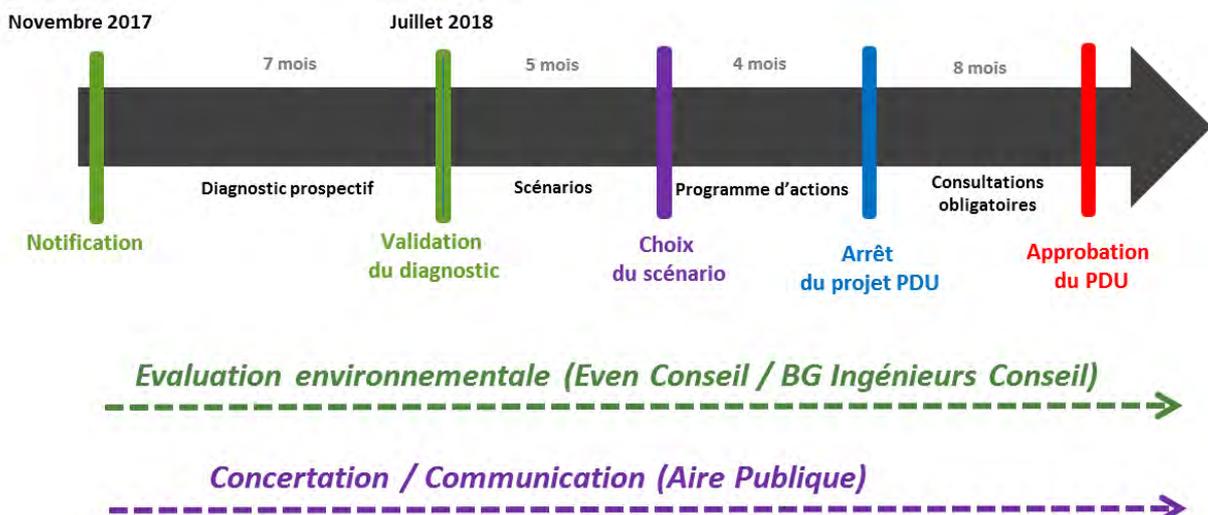


- 1 Une situation de congestion avec 35 personnes dans 28 voitures
- 2 Les 35 personnes sans les voitures
- 3 Les 35 personnes dans un bus
- 4 Les 35 personnes toujours dans un bus, mais d'autres usagers apparaissent (piétons, vélos, voitures). Le nombre total de personnes qui se déplacent dépasse la cinquantaine alors que le trafic reste fluide.

Une démarche méthodologique et participative

La présente étude a pour ambition de réaliser l'élaboration du Plan de Déplacements du Cotentin (PDC), d'une durée d'environ 24 mois, organisée en 4 phases techniques, incluant les phases transversales d'évaluation environnementale, de concertation élargie

et des consultations obligatoires. **Le présent document restitue le diagnostic prospectif du PDC à l'échelle des 132 communes**, prenant en compte les démarches et actions engagées impactant la mobilité, les caractéristiques et besoins/attentes des habitants en matière de mobilité ainsi que l'offre et la demande de tous les modes de transports.



FOCUS LEGISLATIF : Qu'est-ce qu'un PDU ?

Un Plan de Déplacement Urbain (PDU) est un document d'orientation et de planification qui doit **définir la politique globale de déplacement urbain sur une période de 10 ans**. Obligatoire pour les villes de plus de 100 000 habitants, il porte sur le Ressort Territorial et est élaboré par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) dans le cadre d'une démarche partenariale.

Le PDU détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains. Encadré par le Code des Transports (article L1214-2), il vise ainsi à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- La diminution du trafic automobile
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage des modes doux
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement

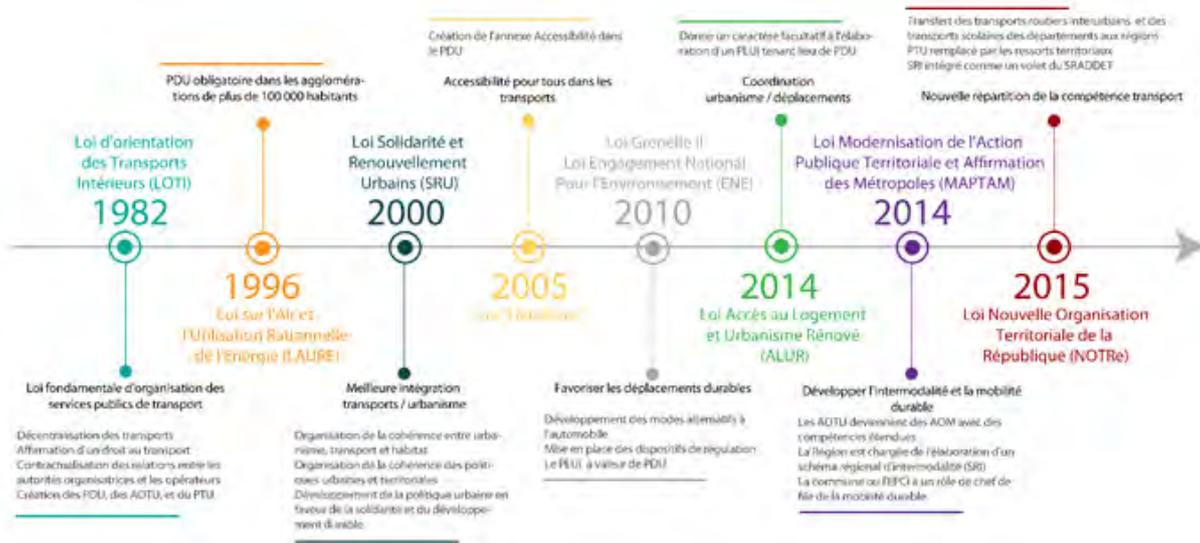
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables
- ...

Héritage de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, le PDU a connu des évolutions en 30 ans d'existence.

La loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » du 13 décembre 2000 a complété le contenu des PDU et renforcé leur portée, notamment concernant la sécurité des déplacements et l'organisation du stationnement. La loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005 a renforcé le cadre des PDU en leur donnant une **portée sociale**. Un volet sur l'accessibilité de Personnes à Mobilité Réduite (PMR) a ainsi été imposé, avec pour objectif de rendre l'ensemble de la chaîne des déplacements accessibles pour cette catégorie d'usagers. **Le volet environnemental** des PDU a été complété par le « Grenelle de l'Environnement », les lois Grenelle I et II fixant de nouveaux objectifs



Les évolutions législatives en matière de déplacements



La loi d'Orientation des transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transport. Elle affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que du coût pour les collectivités ». Elle a également clarifié les relations entre autorités organisatrices de transports (AOT) et opérateurs (contractualisation). Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par cette loi, portant sur le territoire de compétence des AOT urbaines, soit sur le Périmètre de Transport Urbain (PTU). Le PDU définit la politique de déplacements, avec des objectifs et des actions à court et moyen terme.

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 rend obligatoire

l'instauration d'un PDU dans les villes de plus de 100 000 habitants.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 renforce la cohérence des politiques urbaines et territoriales et conforte la politique de la ville dans un souci de solidarité et de développement durable. La recherche d'une cohérence passe inévitablement par un renforcement des liens entre le PDU et les documents d'urbanisme puisque politiques urbaines et de transport sont intimement liées. La loi SRU donne ainsi de nouveaux outils pour la planification urbaine et repositionne les PDU dans l'ensemble des démarches de planification. Le SCoT (Schéma de cohérence territoriale), qui remplace le schéma directeur, définit la cohérence de l'aménagement du territoire pour les différentes politiques sectorielles, en incluant la problématique des déplacements dans

une approche à long terme. Le Plan local d'urbanisme (PLU) a également une portée dans le domaine des déplacements, à travers son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

La loi portant sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de février 2005 renforce le cadre des PDU en leur donnant une portée sociale. Elle impose ainsi une prise en considération accrue des problématiques de l'accessibilité, avec l'intégration au PDU du Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports et du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.

La loi Grenelle II ou loi relative à l'Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 déploie un champ réglementaire dans les territoires pour relayer et décliner de manière opérationnelle la lutte contre le changement climatique. Ainsi, les Schémas régionaux climat, air, énergie (SRCAE) doivent définir des orientations, les Plans climat-énergie territoriaux (PCET) constituent des outils opérationnels de la lutte et de l'adaptation au changement climatique pour les collectivités de plus de 50 000 habitants. En matière de transport, la loi met l'accent sur la promotion des véhicules électriques. Elle précise également les contours d'un PLU à maîtrise d'ouvrage intercommunale, le PLUi. Elle en fait un outil central de la planification intercommunale en organisant, en son sein, une réflexion plus approfondie sur l'intégration et la cohérence des politiques relatives à l'urbanisme, à l'habitat et aux déplacements. À ce titre, les PLU intercommunaux comportent désormais « des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui tiennent lieu de PDU.

La loi Accès au Logement et Urbanisme Renoué (ALUR) du 24 mars 2014 donne un caractère facultatif à l'élaboration d'un PLUi tenant lieu de PDU. Il rétablit les clauses de seuil abandonnées par la loi ENE. Ainsi, un EPCI élaborera un PLUi tenant lieu de plan de déplacements urbains (PLUi-D) dans deux cas de figure. En dehors de ces deux possibilités, le PLUi n'a pas valeur de PDU :

- S'il est dans l'obligation d'élaborer un PDU de par le dépassement de seuil de population de 100 000 habitants défini dans le code des Transports (art. L1214-3) ;
- S'il est « Autorité Organisatrice de la Mobilité » (AOM) dans un périmètre de moins de 100 000 habitants, il peut s'engager dans une démarche volontaire de PLUi-D qui aura tout le contenu, les effets et la valeur juridique d'un PDU.

La loi relative à la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) de janvier 2014 permet plusieurs avancées pour les acteurs du transport :

- L'avènement des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui remplacent les AOTU. Leurs compétences sont élargies dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), des modes actifs et de la logistique urbaine ;
- La Région devient un chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports et à ce titre est chargée de l'élaboration du Schéma Régional d'Intermodalité (SRI) ;
- Les métropoles obtiennent un nouveau statut avec des compétences confirmées en matière de transport ;

- Dépénalisation du stationnement payant sur voirie : l'amende pénale sanctionnant une infraction au stationnement sera remplacée par une redevance d'occupation du domaine public dont le montant sera dorénavant fixé par le Maire. En cas de non-paiement, les usagers devront s'acquitter d'un forfait de post-stationnement (FPS) et non plus d'une contravention. Le produit des FPS bénéficiera intégralement aux collectivités locales. Les villes sont donc désormais libres de définir l'ensemble de leur politique de stationnement.

La loi relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 marque un tournant dans la répartition des compétences transport / mobilités entre les collectivités territoriales :

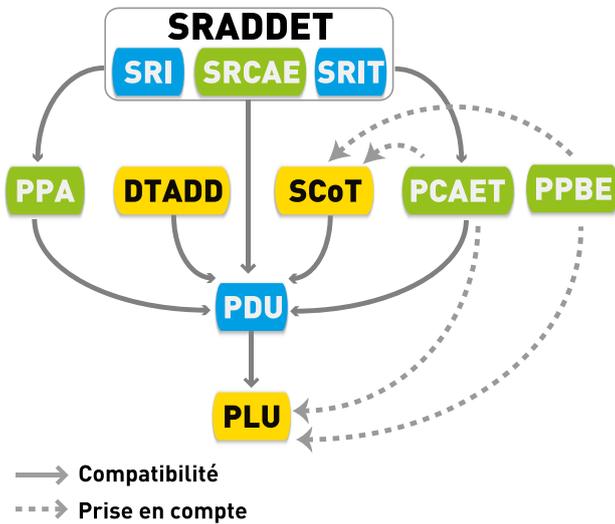
- Transfert de la compétence des services de transports routiers interurbains (réguliers et à la demande), mais également des transports scolaires des départements aux régions à compter du 1er janvier 2017 (1er septembre 2017 pour les scolaires) ;
- La voirie départementale demeure la compétence des départements ;
- La notion de PTU permettant de distinguer les services urbains des services interurbains disparaît au profit du « ressort territorial » de l'AOM ;
- Responsabilité de la région renforcée avec l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Le SRI et le SRIT sont intégrés à ce document.



Une obligation de compatibilité entre les documents de planification urbaine

LE SRADDET revêt un caractère prescriptif et contraignant. Il entretient un rapport de compatibilité avec les documents d'urbanisme tels que le PDU, mais également le PPA ou le PCAET.

Le PDC doit ainsi être compatible avec **le SRADDET, le PPA et le PCAET, le SCoT et la DTADD.** Cette compatibilité s'explique aisément au regard du SCOT par exemple, qui doit devenir le document de référence des politiques publiques élaborées sur le territoire. En effet, "le schéma de cohérence territoriale présente le projet d'aménagement et de développement retenu, qui fixe les objectifs des politiques d'urbanisme en matière (...) de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile" (art. L. 122-1 C. de l'urbanisme.). Les DTADD, permettent quant à elles de « déterminer les objectifs et orientations de l'Etat en matière d'urbanisme, de logement, de transport... » et s'imposent aux autres documents d'urbanisme après déclaration de tout ou partie des projets qu'elle contient en tant que Projet d'Intérêt Général (PIG) par le préfet.



Planification environnementale

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Énergie

PPA : Plan de protection de l'atmosphère

PCAET : Plan Climat Air Énergie

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Planification territoriale

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

PLU : Plan Local d'Urbanisme

DTADD : Directive territoriale d'aménagement et de développement durable

Planification transports

PDU : Plan de Déplacements Urbains

SRI : Schéma Régional d'Intermodalité

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures de Transport

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

La loi institue une véritable prédominance du PDU sur le plan local d'urbanisme. Le PDU peut ainsi délimiter des périmètres et y **préciser** à l'intérieur, **les limites des obligations imposées pour les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur**. Ces prescriptions peuvent concerner à la fois les véhicules motorisés, mais aussi le stationnement des cycles. L'objectif d'une telle mesure consiste évidemment à limiter le recours à la voiture, là où les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de diminuer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme.

dans la consommation finale d'énergie.

- Pour 2050, le facteur 4, diviser par 4 les émissions de GES.

Le futur PCAET de l'Agglomération intégrera ces orientations et interagira avec celles du futur PDC.

Le SRCAE de basse Normandie a été adopté en décembre 2013. **Cinq orientations stratégiques ont été définies pour la thématique transport :**

- Développer une offre alternative à l'autosolisme afin de limiter les coûts sociaux, économiques et environnementaux pour les particuliers ;
- Développer une offre alternative au transport routier de marchandises afin de limiter les coûts sociaux, économiques et environnementaux pour les entreprises ;
- Coordonner les engagements et les actions des acteurs du territoire bas-normand pour mettre en place un système cohérent de transports durables ;
 - o Mobiliser et réorienter les financements afin d'être en capacité de développer des modes de transports alternatifs aux véhicules particuliers ;
 - o Développer la connaissance (flux de déplacement, facteurs explicatifs, bonnes pratiques) et la diffuser auprès des décideurs bas normands comme soutien à la prise de décision et vers la population comme sensibilisation et éducation à la mobilité durable.

Les documents auxquels le PDC de l'Agglomération du Cotentin doivent être compatibles

// 4.1. Le SRCAE de la Région Basse-Normandie

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE), créé par les lois Grenelle I et II et a pour objectif de décliner les engagements nationaux et européens localement en matière de développement durable. Il définit ainsi les grandes orientations stratégiques de la Région. C'est aux différents Plans Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de mettre en œuvre ces orientations, constituant des outils opérationnels de la lutte et de l'adaptation au changement climatique pour les collectivités. Les PCAET visent deux types d'objectifs fondamentaux :

- **L'atténuation** : il s'agit de limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- **L'adaptation au changement climatique** : il s'agit de réduire la vulnérabilité du territoire face aux effets du changement climatique.

Le PCAET est une démarche de planification qui se traduit par des actions stratégiques et opérationnelles et comporte des objectifs chiffrés de réduction des émissions de GES et d'adaptation du territoire dans des temps donnés :

Pour 2020, les « 3 X 20 % » de l'Union Européenne :

- Réduire de 20 % les émissions de GES par rapport à 1990 ;
- Améliorer de 20 % l'efficacité énergétique par rapport à 1990 ;
- Porter à 20 % la part des énergies renouvelables

// 4.2. Le SCOT du Pays du Cotentin

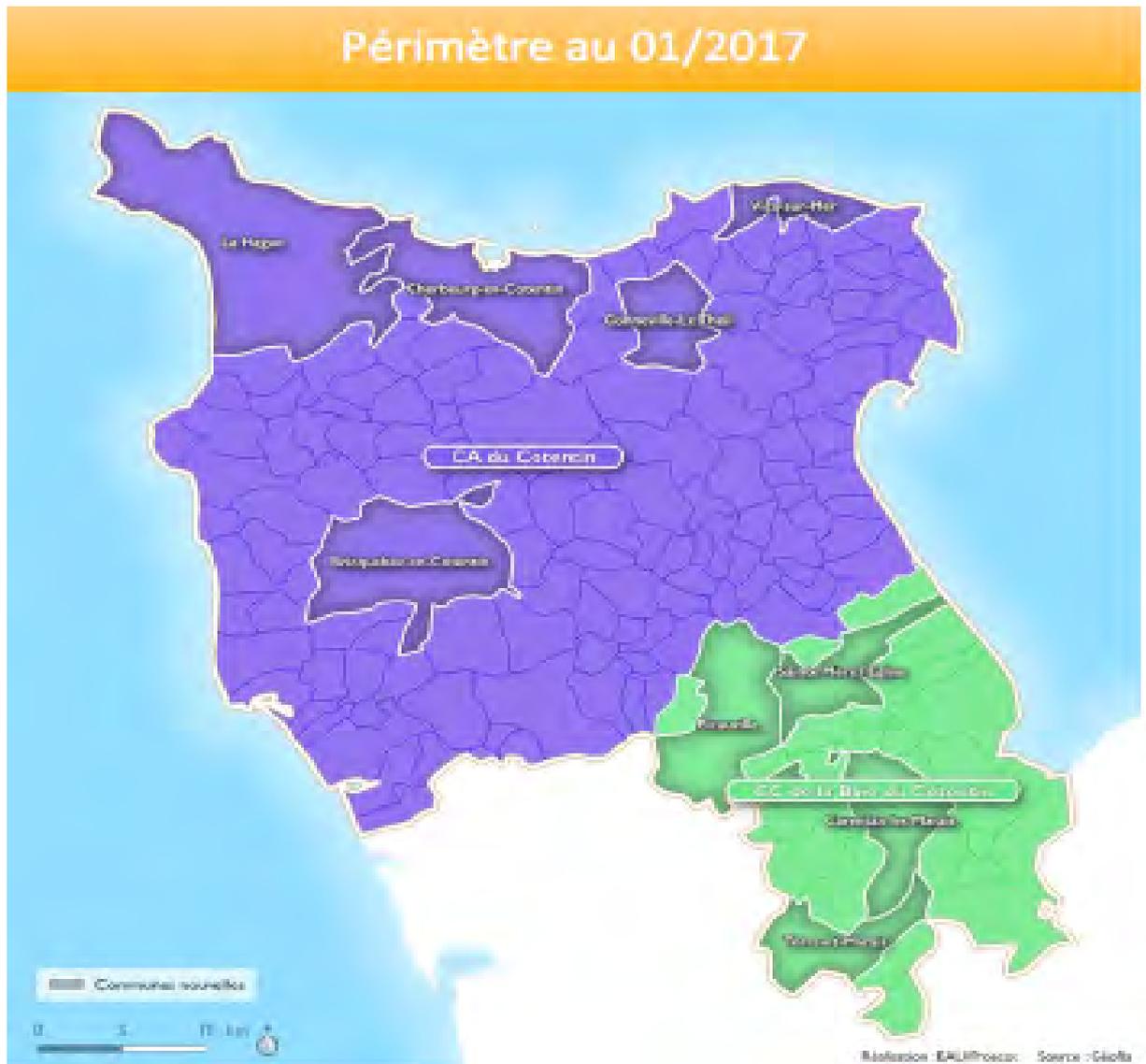
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Cotentin a été approuvé le 12 avril 2011 et sa révision a été prescrite le 6 avril 2017. Le diagnostic prospectif a été réalisé.

Le SCoT est un document de planification transversal permettant aux collectivités de coordonner leurs visions et leurs choix en matière d'urbanisme, d'habitat, de transports, d'environnement et de développement économique, à l'horizon 2030.

Le territoire du SCOT comprend dorénavant 159 communes réparties sur **2 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), où résident plus de 204 966 habitants.**

Dans le détail, le SCoT du Pays du Cotentin comprend :

- La Communauté d'Agglomération du Cotentin (129 communes – 181 636 hab.- 1 439 km²) ;
- La Communauté de Communes de la Baie du Cotentin (30 communes – 23 330 hab.- 445 km²)



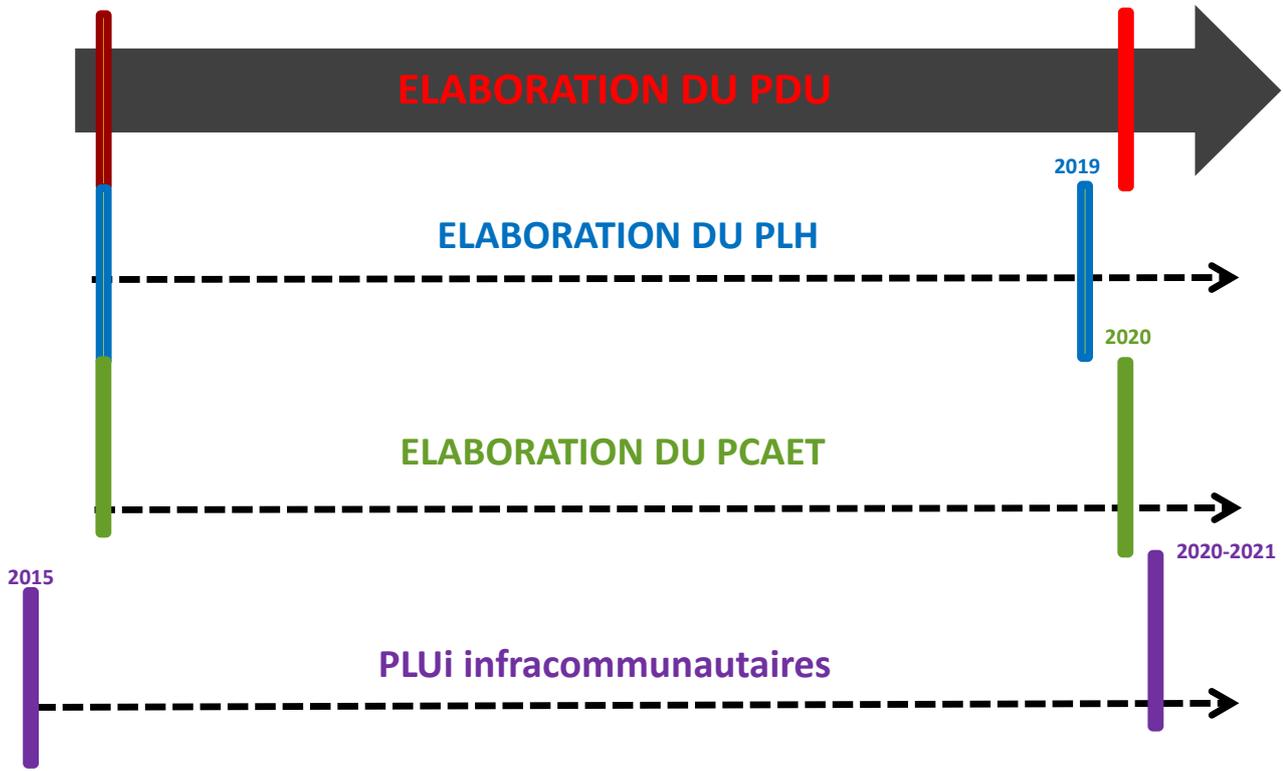
Le PDC devra prendre en compte les orientations retenues dans le SCoT, dans le cadre de la mise en œuvre des scénarios et du plan d'actions afin d'assurer la compatibilité entre les deux documents.

Suite à l'analyse des principaux constats du diagnostic prospectif, trois enjeux ont été retenus sur le volet mobilité s'inscrit à la fois dans une approche transversale et spécifique nécessaire pour le développement futur du territoire :

- « Un enjeu d'anticipation politique. En effet, un projet stratégique de territoire doit permettre d'avoir un coup d'avance au regard des évolutions à l'œuvre ;
- Un enjeu d'aménagement qui devra répondre à au moins trois questions : quelle politique d'aménagement, quelle organisation, quel développement sur les façades littorales ? quelle politique mettre en œuvre pour renforcer la capacité de Cherbourg-en-Cotentin à être moteur du développement du Pays du Cotentin et consolider son rôle au sein de la Région Normandie ? Comment optimiser l'accessibilité interne comme externe depuis et vers le Pays du Cotentin, ainsi que les liaisons Est-Ouest ?
- Un enjeu de coopérations internes et externes à organiser pour une offre économique, d'équipements et de services, dont métropolitains, fortifiée au sein d'un projet commun cotentinois. »

// 4.3. Les démarches parallèles au PDC de la CA du Cotentin

En parallèle de la révision du PDC, d'autres documents de planification vont être révisés et auront des interactions avec le PDC : **le Plan Local de l'Habitat (PLH), le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et les PLUI infra-communautaires.**



CHAPITRE 2

Organisation du territoire et mobilité des habitants



LES CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE

Une accessibilité rapide vers les grandes agglomérations régionales malgré un positionnement insulaire

Le territoire d'étude de la Communauté d'Agglomération du Cotentin compte **181 636 habitants pour 129 communes**. Elle regroupe 36 % de la population de la Manche. Depuis la fusion intervenue à la suite de la loi NOTRe et ayant entraîné la fusion des anciennes régions Basse-Normandie et Haute-Normandie, le territoire devient ainsi la 4^{ème} puissance de la Région Normandie (en nombre d'habitants), après Rouen Métropole, Caen-la-Mer et la Communauté d'Agglomération Havraise.

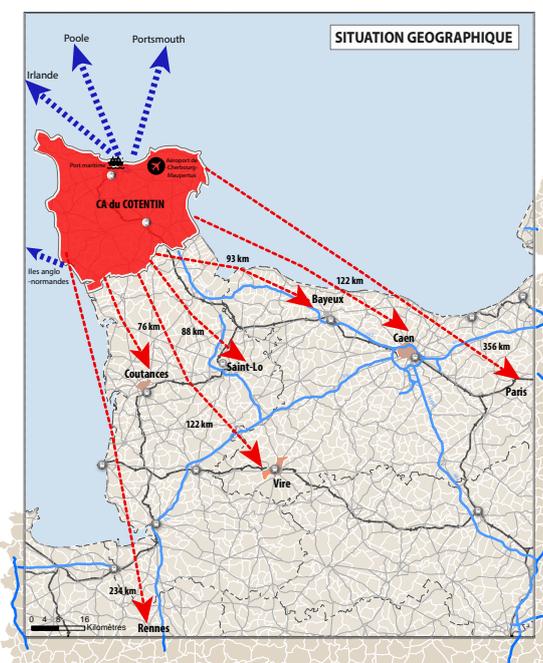
Le territoire est relativement éloigné des grands pôles urbains extérieurs au Département du fait de sa **situation péninsulaire**. Il est traversé par la **RN 13, qui joue le rôle de colonne vertébrale routière** (liaison Paris-Normandie) et permet une accessibilité rapide au territoire et vers les grandes agglomérations régionales proches comme Saint-Lô et Caen. On retrouve d'autres axes de communication majeurs comme la RD900 qui est le socle des déplacements Est-Ouest et la RD650 permettant un accès à Coutances et la Haye-du-Puits.

Une liaison ferroviaire est positionnée sur le même axe que la RN13 permettant de rejoindre Lisieux et Caen facilement au niveau régional, mais également Paris. Via une correspondance

De plus le territoire dispose de **nombreux ports** (commerce, militaire, pêche, plaisance) : Cherbourg-en-Cotentin, Carteret, Portbail, Dielette, Saint-Vaast-la-Hougue, etc. Ils constituent les portes d'entrée maritimes du territoire.

L'aéroport de Cherbourg-Maupertus est situé à proximité à l'est de Cherbourg en Cotentin sur les communes de Maupertus-sur-Mer et de Gonneville-le-Theil. Il propose essentiellement des liaisons charter à vocation touristique ainsi que des prestations d'activités aériennes de loisirs (aéroclub, parachutisme...) et vol d'affaires.

en gare de Lisieux, il est également possible de rejoindre Saint-Lô et Rennes. Là encore, la bonne accessibilité depuis et vers le territoire est limitée par son positionnement insulaire.



Un territoire marqué par une diversité des paysages

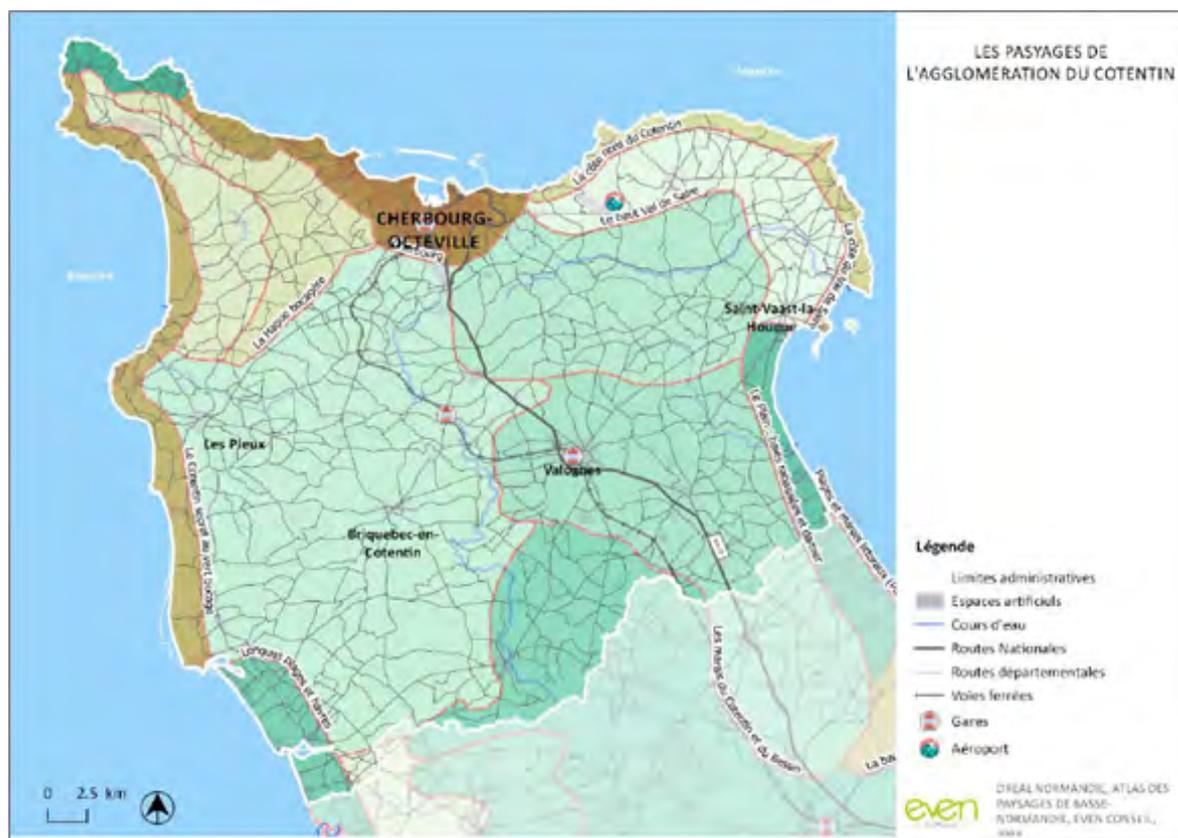
Le territoire de la CA du Cotentin est constitué d'un tissu bocager très dense. Plusieurs paysages se dessinent, allant de l'urbain au rural avec des espaces littoraux qui contribuent vivement à l'attractivité du territoire.

L'atlas départemental des paysages de la Manche identifie 7 grandes entités paysagères :

- Cherbourg-en-Cotentin, une agglomération marquée par un fort relief qui a conditionné le développement urbain de la zone agglomérée de Cherbourg-en-Cotentin ;
- Haut Plateau Val 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 de distingue elle-même en 7 sous-unités paysagères

Cette variété de paysages implique une topographie plutôt contrastée et marquée sur certains secteurs, notamment Cherbourg-en-Cotentin et la Hague.



Un territoire aux dynamiques sociodémographiques contrastées

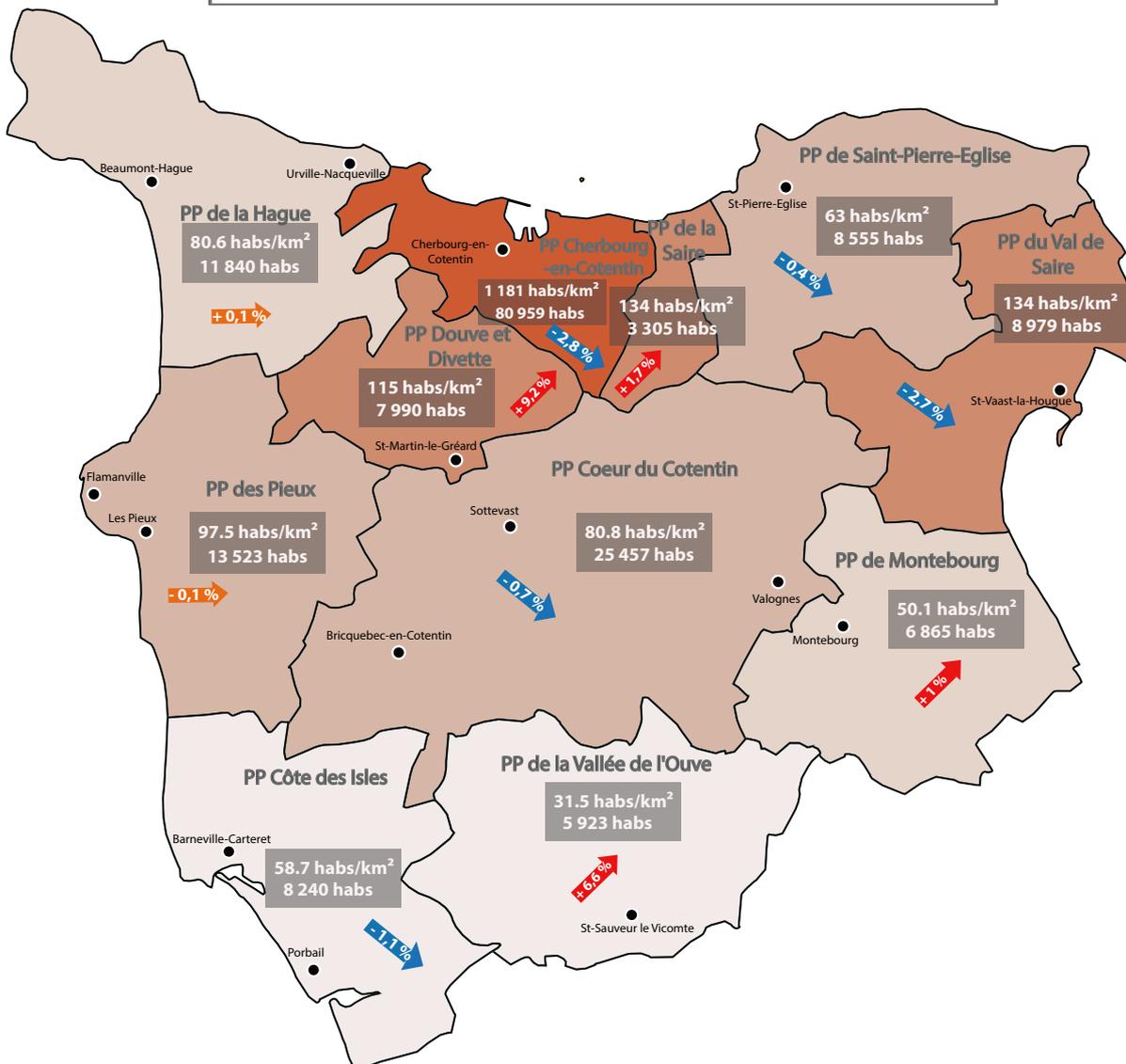
// 3.1 45 % de la population communautaire réside à Cherbourg-en-Cotentin

Avec une densité moyenne de plus de **126 hab./km²**, la Communauté d'Agglomération du Cotentin est dense en comparaison notamment avec la Région Normandie (111.5 hab./km²) et au Département de la Manche (84.2 hab./km²).

Néanmoins, la répartition de la population est très inégale sur l'agglomération avec une **forte densité sur le pôle aggloméré de Cherbourg-en-Cotentin** (plus de 1 181.2hab./km²), des polarités locales qui se distinguent avec une densité moyenne de 200 à 400 hab./km², et enfin, de **vastes espaces très peu denses**. En effet, 105 communes, soit plus de 79 % d'entre elles ont une densité inférieure à la moyenne de la Communauté d'Agglomération du Cotentin.

Au niveau de la répartition de la population, l'ensemble urbain constitué par la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin concentre plus de 45 % de la population pour seulement 5 % de la superficie totale du territoire. A l'inverse, 20 % des communes ont une population inférieure à 1 000 habitants. Celles-ci représentent plus de 50 % de la superficie totale du territoire. De manière générale, la population est plus concentrée à l'Ouest du territoire et particulièrement dans les principales polarités de chaque Pôle de Proximité. A l'inverse, on constate que l'Est du territoire est moins peuplé et plus rural.

DÉMOGRAPHIE PAR POLES DE PROXIMITÉ



Source : Insee 2014/Réalisation : ITEM 2018

Au niveau de la répartition de la population, l'ensemble urbain constitué par la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin concentre plus de 45 % de la population pour seulement 5 % de la superficie totale du territoire. A l'inverse, 20 % des communes ont une population inférieure à 1 000 habitants. Celles-ci représentent plus de 50 % de la superficie totale du territoire.

De manière générale, la population est plus concentrée à l'Ouest du territoire et particulièrement dans les principales polarités de chaque Pôle de Proximité. A l'inverse, on constate que l'Est du territoire est moins peuplé et plus rural.

Au niveau de la répartition de la population, l'ensemble urbain constitué par la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin concentre plus de 45 % de la population pour seulement 5 % de la superficie totale du territoire. A l'inverse, 20 % des communes ont une population inférieure à 1 000 habitants. Celles-ci représentent plus de 50 % de la superficie totale du territoire.

De manière générale, la population est plus concentrée à l'Ouest du territoire et particulièrement dans les principales polarités de chaque Pôle de Proximité. A l'inverse, on constate que l'Est du territoire est moins peuplé et plus rural.

Pôles de Proximité	Population en 2014	Densité de population en 2014	Evolution population 1999-2014
Cherbourg-en-Cotentin	80 959	1 181	-9%
Cœur du Cotentin	25 457	83	3,40%
La Hague	11 840	81	8,80%
Les Pieux	13 523	96	11%
La Saire	3 305	116	7%
Douve et Divette	7 990	108	19%
Montebourg	6 865	80	7,50%
Val de Saire	8 979	80	-1%
Saint-Pierre-Eglise	8 555	61	3%
Côte des Isles	8 240	62	4%
Vallée de l'Ouve	5 923	39	13%
CA du Cotentin	181 636	126	0,3%

Source : INSEE 2014

// 3.2 Une dynamique démographique ralentie

En termes d'évolution de population le territoire est plutôt sur une stagnation démographique depuis 1999 (+ 0.3 %). **Depuis 2009 jusqu'en 2014, la population stagne à 0.9 % (0,3 % entre 2009 et 1999).**

Il existe cependant de fortes disparités selon les communes. Le pôle de Cherbourg-en-Cotentin connaît une décroissance démographique d'environ 6 % depuis 1999, ce qui, en matière de déplacements entraîne un allongement des distances à parcourir, compte tenu de la forte polarisation en termes d'emplois et de commerces présents au sein de la commune.

Les pôles frontaliers à Cherbourg-en-Cotentin ont vu leur population augmenter fortement depuis 1999. Le pôle de Proximité Douve et Divette a connu une croissance démographique de 19 % et dans une moindre mesure, le Pôle de Proximité de la Saire, une croissance de 7 % depuis 1999. Cela témoigne notamment des phénomènes de périurbanisation que connaît principalement le nord du territoire.

D'autres pôles semblent en perte de dynamisme démographique. C'est le cas notamment du pôle de proximité du Val de Saire qui a vu sa population décroître de 0.7 % depuis 1999 et de 2.7 % depuis 2009. Cela peut s'expliquer en partie par la forte proportion de personnes âgées.

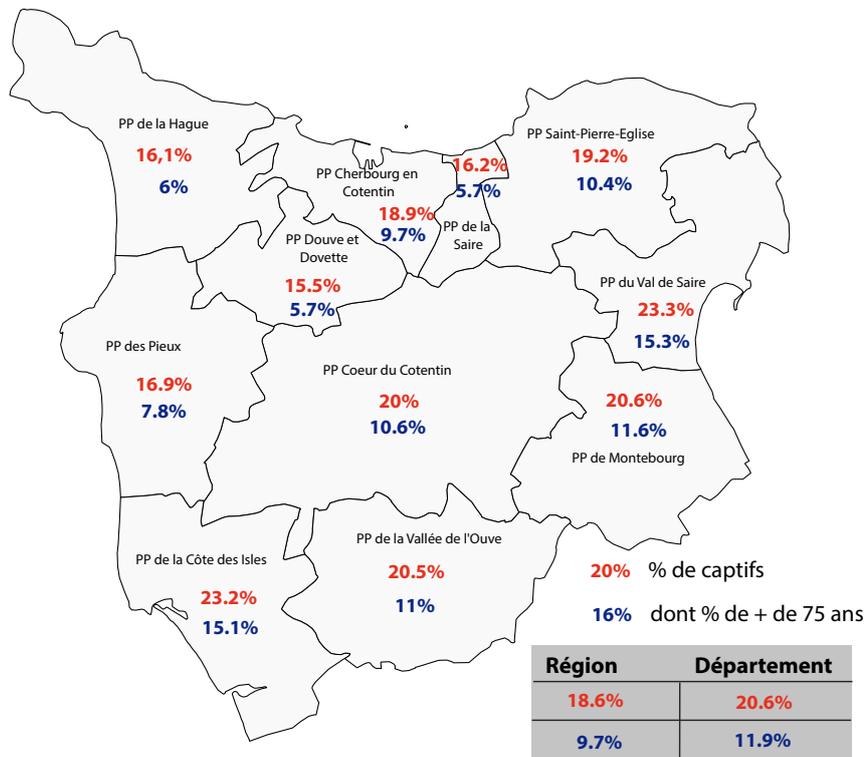
La répartition par âge de la population met en exergue les potentiels captifs des transports collectifs. Sont considérées comme captives les personnes ne disposant pas de mode de transport motorisé personnel. Soit ici, les personnes de 11 à 17 ans ne possédant pas le permis de conduire et V personnes de 75 ans et plus, pour rencontrer des difficultés à se déplacer seules, pour des raisons légales (permis de conduire...) ou physiques. Les personnes dépendantes des transports collectifs pour des raisons financières, ainsi que les ménages non motorisés sont également considérés comme des captifs.

Même si la population de la Communauté d'Agglomération du Cotentin reste relativement jeune, les moins de 25 représentant 29% de la population, la tendance générale est au vieillissement.

La part de captifs potentiels représente 19 % de la population, avec une part plus importante de personnes âgées de 75 ans et plus (9,9 %). Cela reste similaire à la part de captifs de la Manche (20,6 %) et de la région Normandie (18,6 %). En matière de répartition de la population, le territoire communautaire est relativement similaire aux échelles départementale et régionale. On peut cependant noter que la tranche d'âges 25-64 ans, et donc potentiellement les actifs, est relativement plus élevée que sur les territoires de référence : 51,9 % contre 50.1 % dans la Manche.

Pôles de Proximité	Part des 11-17 ans	Part des + de 75 ans	Captifs potentiels
Val de Saire	8	15,3	23,3
Côte des Isles	8,1	15,1	23,2
Montebourg	9	11,6	20,6
Vallée de l'Ouve	9,5	11	20,5
Cœur du Cotentin	9,4	10,6	20
Saint-Pierre-Eglise	8,8	10,4	19,2
Cherbourg-en-Cotentin	9,2	9,7	18,9
Les Pieux	9,1	7,8	16,9
La Saire	10,5	5,7	16,2
La Hague	10,1	6	16,1
Douve et Divette	9,8	5,7	15,5
CA du Cotentin	9,2	9,9	19,1

Taux de captifs dans la Communauté d'Agglomération du Cotentin



Source : Insee 2014/Rédaction : ITEM 2018

Néanmoins, le territoire de la Communauté d'Agglomération du Cotentin est un territoire très vaste qui cache des disparités selon les différents Pôles de Proximité. En effet, au Nord du territoire, les pôles de proximité de Cherbourg-en-Cotentin, la Hague, la Saire et Douve et Divette ont des taux de personnes potentiellement captives relativement faibles. Ce sont en effet les territoires qui disposent notamment des principaux pôles d'emplois ou de ceux qui se situent à proximité immédiate de ces derniers. A l'inverse, les pôles de proximité littoraux (Val de Saire, Côte des Isles) et les PP plus ruraux situés au Sud disposent d'une forte population potentiellement captive, et majoritairement âgée. Ces territoires sont les plus touchés par des phénomènes de vieillissement.

A cela peut s'ajouter environ **11 700 ménages** (soit 14,5 % des ménages de l'Agglomération) qui ne disposent pas d'un véhicule personnel au sein du territoire. C'est un taux supérieur à la moyenne départementale (12,5 %) et inférieur à la moyenne régionale (15,8 %). Cependant, ce taux est à relativiser dans la mesure où le territoire représente un quart du Département et représente une de ses parties les plus urbanisées (avec notamment la Communauté de Communes de Granville Terre & Mer)

Un territoire multipolaire entre terre & mer

Un pôle majeur, Cherbourg-en-Cotentin :

Cherbourg-en-Cotentin concentre la majorité des fonctions urbaines et équipements de gamme supérieure : services, éducation (collèges et lycées), santé... ;

Les ex-communes limitrophes (Querqueville, la Glacerie, Tourlaville, Equeurdreville-Hainneville), complémentaires à l'ex-ville-centre de Cherbourg-Octeville et proposant des zones d'activités communautaires, des équipements scolaires et de loisirs.

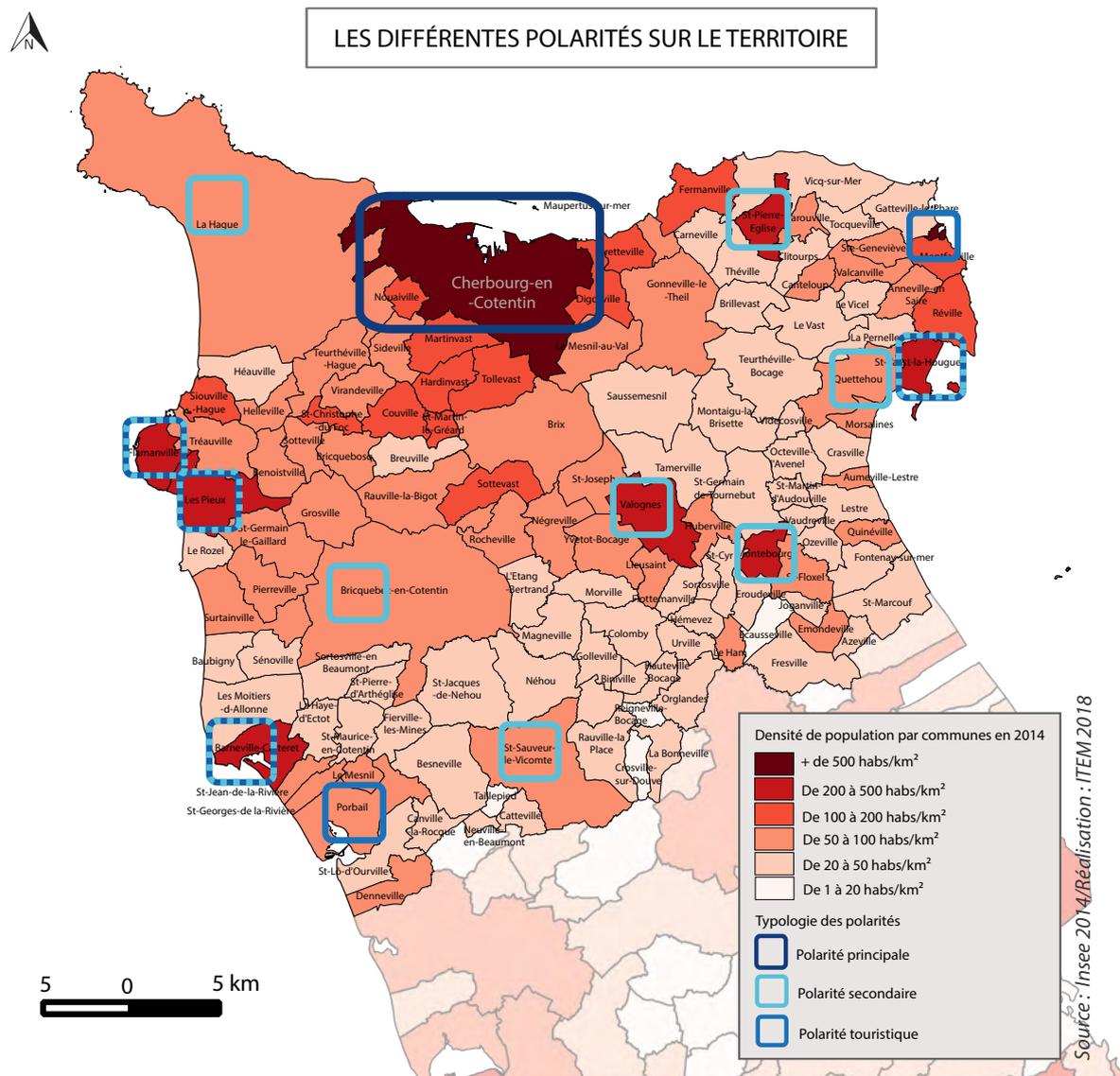
Des pôles secondaires :

Ces pôles jouent un rôle de pôle d'attraction locale, censé limiter en quelques sortes des déplacements de longue distance. Dans certains cas, ils proposent des volumes notables d'emplois et des équipements de gamme intermédiaire.

Les pôles touristiques

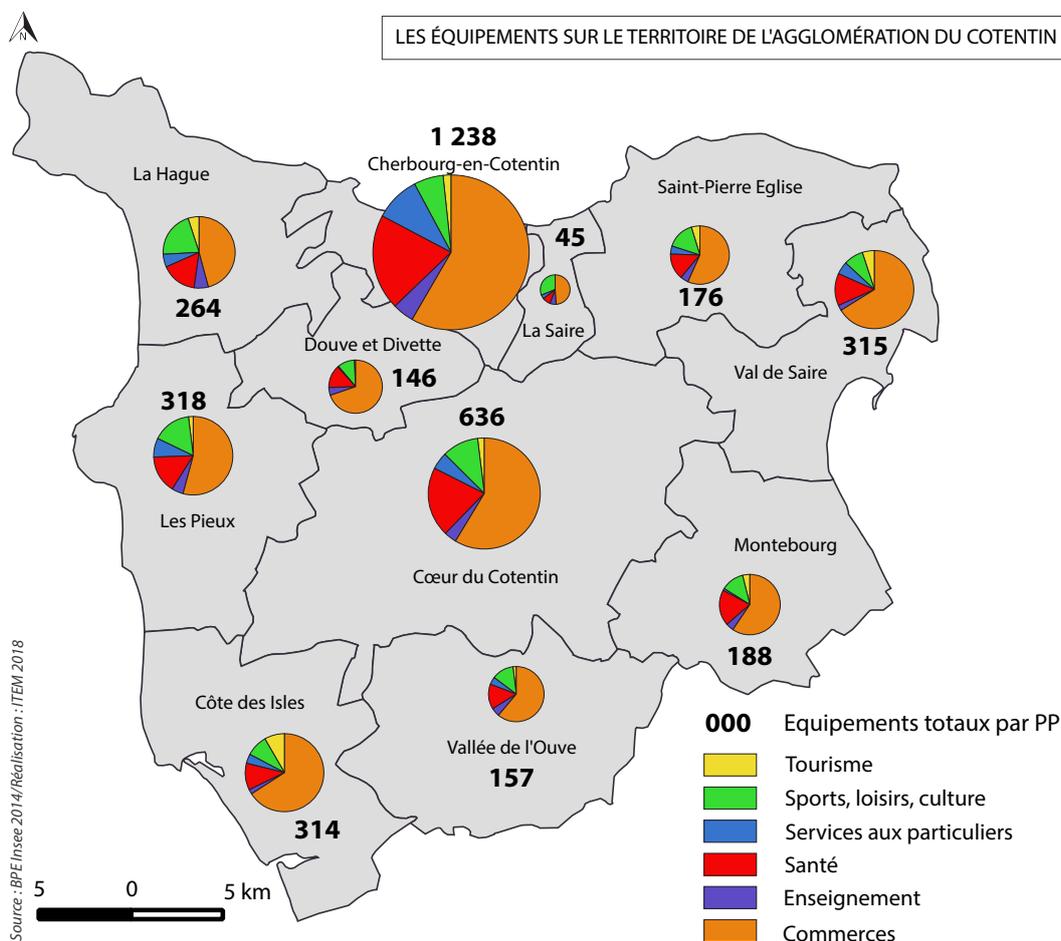
Ces pôles reposent sur une économie résidentielle et touristique. Ils regroupent un panel de commerces, d'équipements et de services, mais insuffisant pour répondre à l'ensemble des besoins.

Sur les autres communes une offre limitée et un recours obligatoire à des déplacements vers l'extérieur.



// 4.1 Une forte polarisation des équipements au sein du secteur aggloméré de Cherbourg-en-Cotentin

Sur le secteur global de la Communauté d'Agglomération du Cotentin, malgré une **forte polarisation des équipements au sein du pôle de Cherbourg-en-Cotentin (33 %)**, les pôles de proximité sont des relais importants qui disposent également d'une gamme d'équipements diversifiée et de proximité, représentant environ 50 % des équipements de l'Agglomération répartis sur les principaux pôles de proximité Cœur du Cotentin, Côte des Isles, La Hague, Les Pieux et Val de Saire.



4.1.1. Les établissements scolaires

74 communes disposent d'un établissement scolaire niveau primaire sur le territoire, soit 56 % des communes. 12 communes hébergent au moins un établissement secondaire (collège, lycée). Parmi elles, seulement Cherbourg-en-Cotentin propose des formations supérieures et dans une moindre mesure, la commune de Montebourg qui dispose d'une Maison Familiale Rurale. 60 % des scolaires résidents du territoire étudient à Cherbourg-en-Cotentin. Ceux qui étudient à l'extérieur vont en majorité à Coutances, Caen et Saint-Lô. Cela soulève la question de la desserte vers ces établissements qui drainent des scolaires sur de longues distances.

4.1.2. Les commerces

L'ensemble des communes ne dispose pas de commerces alimentaires ou de proximité. Environ 60 communes disposent de commerces de proximité. Les grandes surfaces alimentaires (supermarché et hypermarché) sont situées sur 13 communes qui sont les principales polarités du territoire et dont seule la commune de Cherbourg-en-Cotentin dispose d'un hypermarché.

4.1.3. Les équipements de santé

Cherbourg-en-Cotentin est davantage pourvue en établissements de santé de gamme supérieure, disposant d'un hôpital, une polyclinique et de nombreux médecins généralistes et spécialistes. La commune de Valognes héberge également le Centre Hospitalier Public du Cotentin

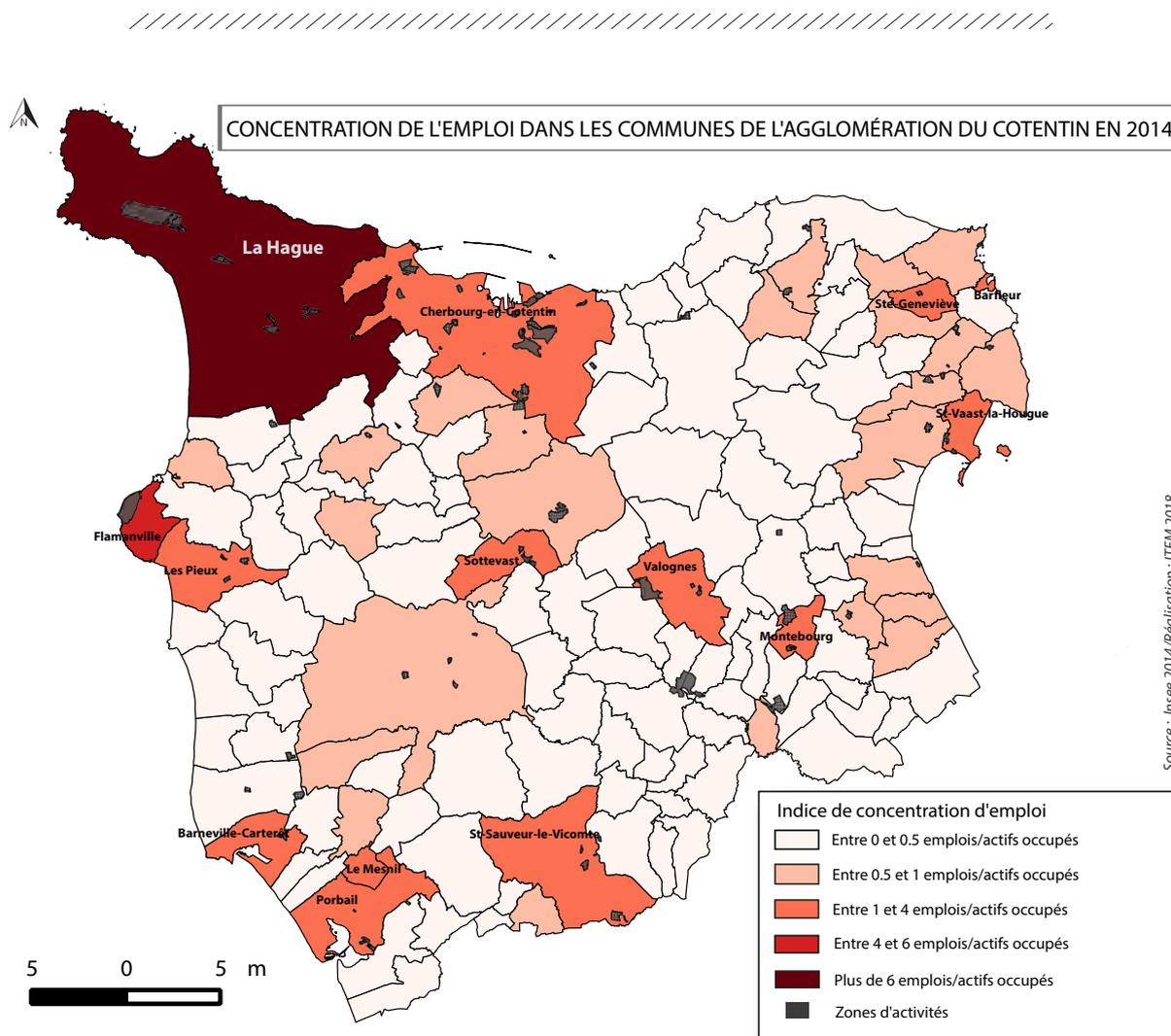
Sur les autres communes, l'offre de santé est logiquement plus faible puisque 16 communes ont un médecin spécialiste et 20 ont un médecin omnipraticien. Le SCOT de 2011 met en lumière une accessibilité spatiale aux soins correcte seulement pour les communes situées sur l'axe de la RN13 et les littoraux touristiques. Pour les autres communes, les temps de parcours restent importants, contribuant ainsi à l'accessibilité à la santé limitée.

// 4.2 Un territoire presque autosuffisant en termes d'emplois

Sur le territoire communautaire, on compte **0,99 emplois pour 1 actif occupé** soit 72 942 actifs pour 72 719 emplois occupés avec un **taux d'activité moyen de 91,8%** supérieur à celui de la Manche et de la Bretagne. Même si les actifs sont relativement bien répartis sur le territoire, il apparaît de fortes disparités d'offre en termes d'emploi à l'échelle des pôles. En effet, **Cherbourg-en-Cotentin regroupe plus de 50 % des emplois du territoire**. Les communes de Beaumont-Hague et Flamanville concentrent à elles-deux 15 % des emplois du territoire pour moins de 5 % de la population. Enfin, le pôle de proximité de Valognes est relativement attractif en matière d'emplois avec 6 % des emplois du territoire. En revanche, les pôles de proximité de la Saire ou de Douve et Divette disposent de moins d'emplois que d'actifs et entretiennent donc une certaine dépendance avec ses territoires voisins.

Pôles de Proximité	Nombre d'emplois / actif occupé
Cherbourg-en-Cotentin	1,19
Cœur du Cotentin	0,80
La Hague	1,63
Les Pieux	1,16
La Saire	0,15
Douve et Divette	0,37
Montebourg	0,64
Val de Saire	0,89
Saint-Pierre-Eglise	0,43
Côte des Isles	0,77
Vallée de l'Ouve	0,60
CA du Cotentin	0,99

Source : INSEE 2014



// 4.3 Des activités économiques diversifiées avec une spécialisation marquée

Dans le domaine privé, les secteurs de l'industrie, de l'énergie et de l'agroalimentaire dominant. **L'emploi industriel représente environ 24 % des emplois salariés du territoire** contre 18.9 % à l'échelle de la Manche : Ainsi, les principaux employeurs privés du territoire sont :

- **Orano** dans le domaine de l'énergie (Beaumont-Hague) : plus de 3 000 salariés
- **Naval Group**, dans le domaine de la construction navale (Cherbourg-en-Cotentin) : 3 000 salariés
- **EDF**, dans le domaine de l'énergie (Flamanville) : environ 7 000 salariés pendant le chantier EPR
- **Les Maitres Laitiers du Cotentin**, dans le domaine de l'agroalimentaire (Sottevast) : environ 600 salariés

Dans le domaine public et associatif, les principaux employeurs sont le **Centre hospitalier du Cotentin** à Valognes et Cherbourg-en-Cotentin, qui emploie environ 2 000 salariés et **l'ACAS** dans le domaine de l'insertion sociale.

Le territoire comprend une diversité d'activités économiques malgré une spécialisation marquée autour de l'énergie nucléaire, située à l'Ouest du territoire.

Le Cotentin a également une **tradition agricole, principalement autour de l'élevage laitier et la production légumière**. L'agriculture est plus représentée dans les façades littorales là où les activités maritimes, de pêche et légumières sont nombreuses (Saint-Vaast-la-Hougue, Saint-Pierre-Eglise, Barneville-Carteret...)

Enfin, le secteur du commerce, des services et de l'administration est davantage présent sur un axe Nord-Sud, principalement à Cherbourg-en-Cotentin et Valognes. Toutefois, les polarités telles que définies dans le SCOT disposent également de commerces et de services qui permettent un équilibre territorial et limitent les déplacements contraints.

D'un côté, les pôles d'attraction économiques sont donc nombreux. De l'autre, certains pôles d'attraction polarisent une grande partie des flux d'actifs **avec une concentration de l'emploi à l'ouest du territoire.** Cela a tendance à déséquilibrer les déplacements des actifs. Il convient donc d'aborder les besoins de mobilité sous l'angle de l'emploi afin de mieux cerner les enjeux spécifiques à la mobilité des actifs.



Pôles de Proximité	Nombre d'emplois	Part dans la CA
Cherbourg-en-Cotentin	37 114	51%
Beaumont-Hague	6 678	9%
Valognes	4 625	6%
Flamanville	4 030	6%
Les Pieux	1 581	2%
Briquebec-en-Cotentin	1 344	1%
Montebourg	1 053	1%
Saint-Vaast-la-Hougue	1 015	1%

Source : INSEE 2014

Un territoire touristique fort et pluriel

Le tourisme est le troisième secteur d'activité de l'agglomération, il compte 4 000 emplois et 650 entreprises liés à cette activité. D'après le SCOT du Cotentin, le territoire a connu une augmentation de plus de 8 % des emplois touristiques entre 2008 et 2015.

En matière d'hébergements touristiques, la Communauté d'Agglomération du Cotentin compte en 2018, **13 099 hébergements touristiques pour 86 008 lits**. Cela représente environ 30 % de l'offre touristique du Département de la Manche. Cette offre est principalement concentrée sur la façade littorale, et notamment sur la Côte des Isles et le Val de Saire.



Différents types de tourisme se superposent :

- La façade maritime pour ses activités nautiques et sa gastronomie
- Le tourisme de mémoire (histoire du débarquement)
- Le tourisme d'histoire et du patrimoine (châteaux)
- Le tourisme de nature (randonnées, campagne et plages)
- Le tourisme de terroir

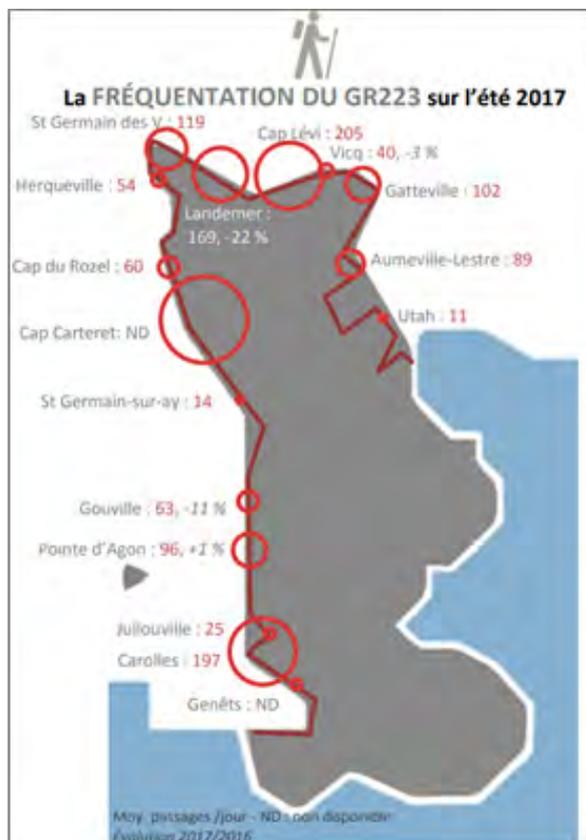
Différents lieux de visites attirent des touristes locaux et venus d'ailleurs, majoritairement de l'Ouest de la France. En effet, on peut recenser **124 sites touristiques sur le territoire** (musées, châteaux, parcs, jardins...) sans compter des espaces littoraux très attractifs. Parmi les 5 sites touristiques les plus fréquentés en 2017 sur le territoire, on retrouve :

- La Cité de la Mer (Cherbourg-en-Cotentin) : 207 826 visites
- Manoir du Tourp (Omonville-la-Rogue) : 58 673 visites
- Musée maritime de Tatihou (Saint-Vaast-la-Hougue) : 56 592 visites
- FunBox (Cherbourg-en-Cotentin) : 51 000 visites
- Phare de Gatteville : 39 512 visites

L'attractivité du littoral se mesure également à la part des résidences secondaires sur l'ensemble des logements. Plusieurs communes enregistrent des taux record, notamment sur le Pôle de Proximité de la Côte des Isles. En effet, les communes de Saint-Jean-de-la-Rivière, Saint-Georges-de-la-Rivière ou encore Denneville disposent de plus de 60 % de résidences secondaires sur l'ensemble de leur offre de logement.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération du Cotentin fait partie du **Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin**, chargé notamment de développer un tourisme de qualité, et de savoir concilier développement touristique et préservation de l'environnement. Ainsi, il travaille avec des professionnels sur le développement d'actions de valorisation du territoire : circuits de découvertes (pédestres et à vélo), randonnées, écomusées...

Enfin, il existe **plusieurs grands itinéraires cyclables à vocation plutôt touristique sur le territoire**, notamment l'EuroVélo4 et le Tour de la Manche mais également la voie verte Trans cotentine de Portbail à Barneville-Carteret. Ces itinéraires sont largement empruntés par les touristes et habitants adeptes des loisirs, avec un pic en saison estivale. En 2017, le nombre de passages journaliers moyen au niveau des chacun des 2 compteurs présents sur le territoire (Briquebec et Portbail) s'élève à plus de 40. Annuellement, on compte entre **18 000 et 23 000 personnes qui pratiquent l'un de ces deux itinéraires** dont plus de la moitié environ sont des vélos, d'autre des piétons. La présence de grands itinéraires cyclables sur un territoire est un atout notable dans la mesure où le **tourisme de loisirs, notamment en itinérance sur les territoires, se développe**.



Source : Département de la Manche – Bilan de la fréquentation des voies vertes et GR

L'attrait du territoire pour les cyclotouristes peut se mesurer également par le nombre de vélos à l'arrivée ou au départ des ferries en gare maritime de Cherbourg-en-Cotentin. A titre d'exemple, sur la période du 1er janvier au 8 octobre 2016 sur la liaison Cherbourg-Portsmouth et tous sens confondus, près de 2 200 vélos ont été recensés. Sur la liaison Cherbourg-Rosslare, opérée par Stena Lines, le nombre de vélos transportés par ferries a connu une augmentation de plus de 107 % passant à 570 sur l'année, ce qui témoigne d'un attrait grandissant pour la pratique.

Le territoire connaît donc une **diversité des vocations touristiques (maritime, patrimoniale, etc.)**. Ainsi, cette variété dans les vocations touristiques se traduit par une **demande de mobilité qui ne se limite pas à la saison estivale**. Par ailleurs, ces besoins variés trouvent parfois une réponse unique dans la voiture individuelle, faute de solutions alternatives. Cela peut être source de problématiques diverses, en matière de circulation ou encore de stationnement.

UN TERRITOIRE ULTRA MOBILE MAIS TROP AUTOMOBILE

Pour appréhender la mobilité des habitants du territoire, deux types de source d'information ont été utilisées :

- **L'EDVM (Enquête Déplacements Villes Moyennes) entre janvier et avril 2016 réalisée à l'échelle du SCOT du Cotentin**, à savoir le territoire d'étude ainsi que la Communauté de Communes de la Baie du Cotentin. L'EDVM est l'une des Enquêtes Ménages développées par le CERTU afin de disposer d'une information statistique fiable sur l'ensemble des modes de transport et ce pour toutes les catégories de la population. Réalisée par téléphone, l'EDVM permet la constitution de bases de données représentatives du comportement des habitants d'un territoire en termes de mobilité. L'EDVM Cotentin a permis d'enquêter 4 510 personnes issues de 3 935 ménages différents sur leurs déplacements du lundi au vendredi. 903 personnes supplémentaires ont été enquêtées sur le volet « complémentaire » sur les temps du week-end.
- Les données INSEE 2014 concernant les déplacements domicile-travail et domicile-études.

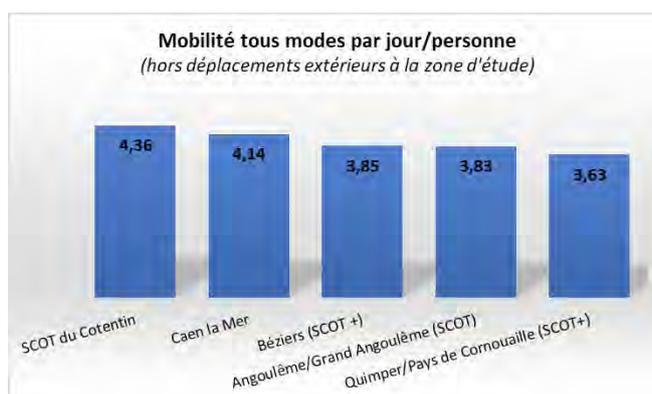
Une mobilité importante des habitants du territoire

// 1.1 4,44 déplacements réalisés par jour et par personne

L'EDVM du Cotentin montre que la mobilité des habitants atteint **en moyenne 4,44 déplacements par jour en semaine et représente environ 776 000 déplacements quotidiens**.

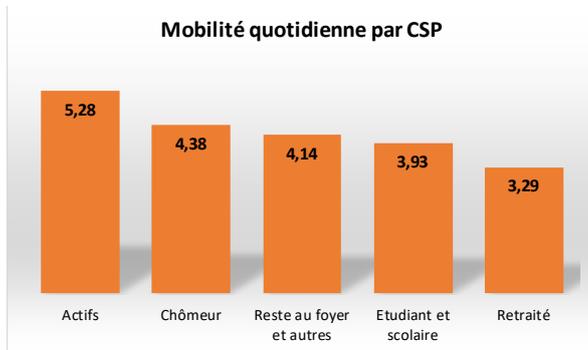
La mobilité des habitants est plus importante sur le secteur le plus dense de **Cherbourg en Cotentin avec 4,75 déplacements par jour** et par personne que sur le reste du périmètre SCOT avec 4,23 déplacements par jour.

La mobilité quotidienne des habitants du Cotentin est plus importante que sur d'autres territoires comparables. En effet, on constate une mobilité quotidienne (hors déplacements extérieurs) **de 4,36 déplacements par jour par personne**, se rapprochant davantage à la mobilité des habitants d'une agglomération urbaine (Caen la Mer) et qui reste plus importante que sur d'autres territoires d'agglomérations françaises.



// 1.2 Une mobilité locale importante : 95 % des déplacements quotidiens réalisés à l'échelle du périmètre SCoT

Sur les 776 000 déplacements réalisés en semaine, **95 % des déplacements quotidiens sont réalisés à l'intérieur du périmètre d'étude, dont plus de 40 % réalisés par les résidents de Cherbourg en Cotentin**, secteur le plus dense de l'Agglomération.



// 1.1 Une mobilité plus importante chez les actifs

La mobilité des habitants varie en fonction de la catégorie socio-professionnelle : les actifs sont les plus mobiles avec une certaine homogénéité dans cette catégorie (ouvriers, professions intermédiaires et supérieures) **avec 5,28 déplacements par jour et par personne**. Ce sont ensuite les chômeurs qui se déplacent avec 4,38 déplacements par jour. Les jeunes et les retraités se déplacent le moins, avec une diminution marquée de la mobilité passée 60 ans (3,29 déplacements).

// 1.3 Des flux concentrés dans le secteur aggloméré et ouest du territoire, là où se concentrent les lieux d'emplois

Les principaux flux d'actifs internes se trouvent majoritairement dans la partie Nord-Ouest de la CA du Cotentin. En effet, **51.7 % des flux d'actifs internes ont pour destination Cherbourg-en-Cotentin**, soit environ 35 250 actifs. Pour cause, la commune dispose de 51 % des emplois totaux du territoire.

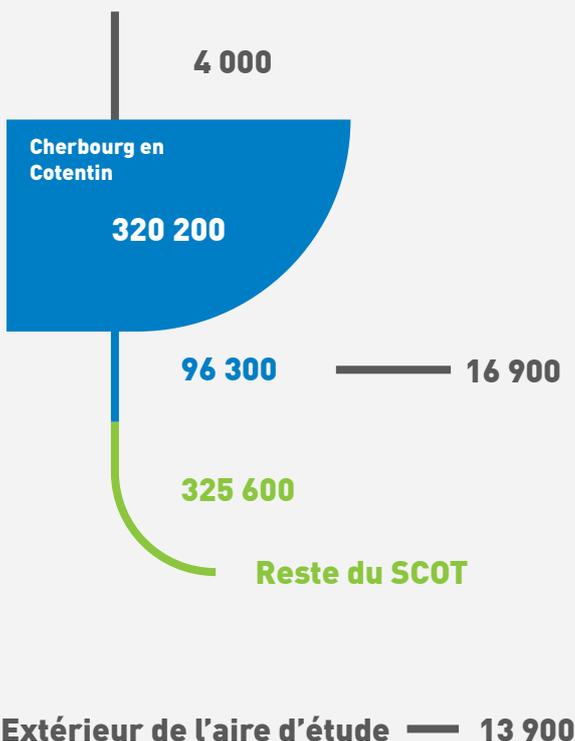
Beaumont-Hague, notamment du fait de la présence d'Orano, concentrent 9 % des flux d'actifs (6 116 actifs).

Enfin, le duo de communes de **Flamanville/les Pieux concentrent plus de 7 % des flux d'actifs internes**, du fait notamment de la centrale nucléaire de Flamanville et du long chantier de Flamanville 3. Enfin, **Valognes attire environ 6 % des actifs résidents**, du fait notamment de sa position centrale et de sa bonne accessibilité au réseau routier structurant.

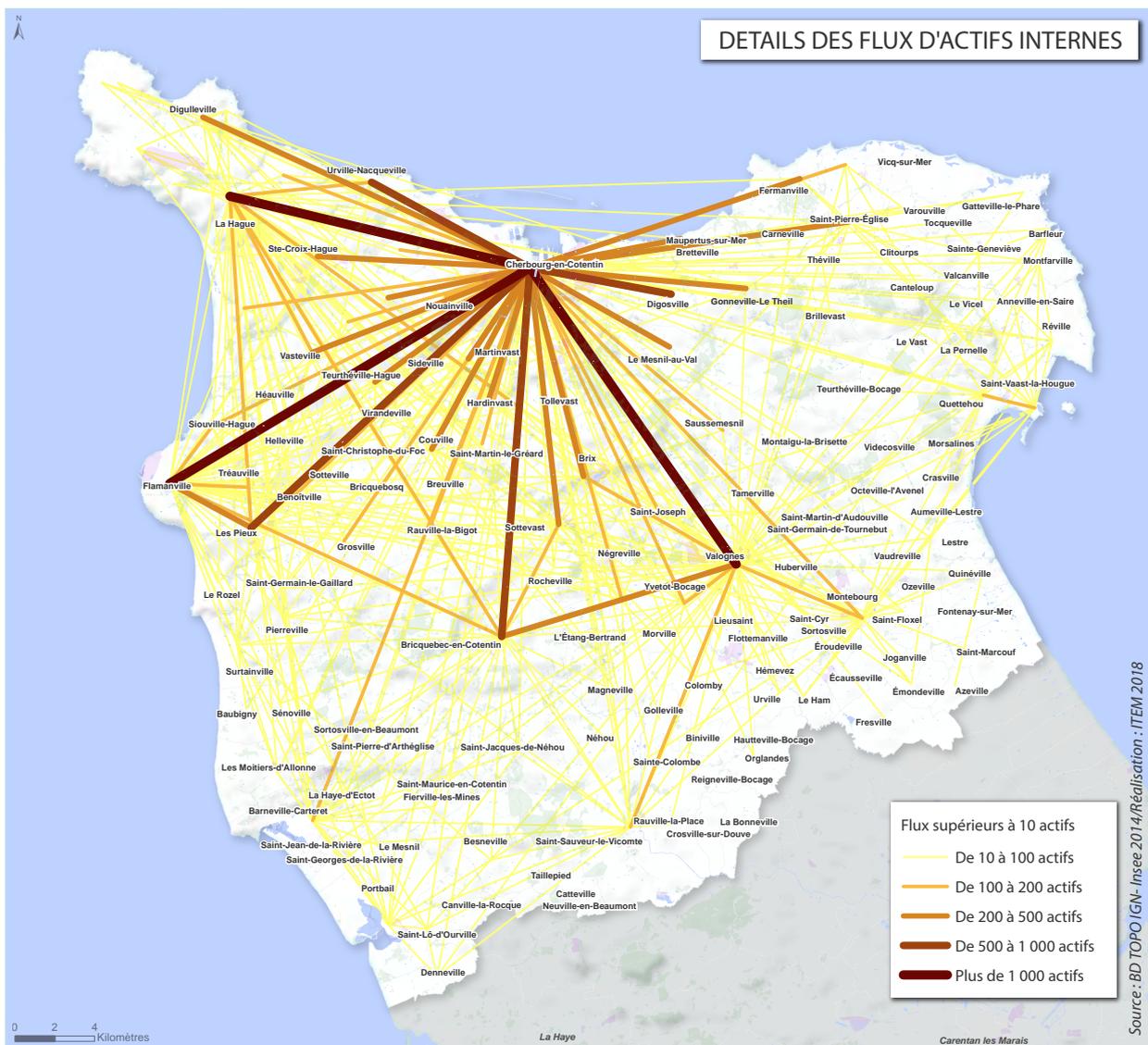
Au global, 10 communes sur les 132 communes du territoire concentrent 81 % des flux d'actifs internes. Ces flux sont en direction des principales polarités du territoire. Les 19 % restants sont plutôt dispersés dans le reste des communes.

Par ailleurs, on peut remarquer des flux hétérogènes traduisant l'attractivité des différents Pôles de Proximité. A titre d'exemple, 74.5 % des actifs résidents de Cherbourg-en-Cotentin travaillent également sur le pôle. A l'inverse, les PP de la Saire et Douve et Divette, comptent respectivement 10.9 % et 16.8 % des actifs résidents travaillant sur leur secteur.

Répartition des déplacements réalisés par jour en semaine



Source : EDVM Scot du Cotentin - 2016



Source : INSEE 2014

Pôles de Proximité	Actifs résidents travaillant sur le territoire		Actifs résidents travaillant à l'extérieur du territoire		Actifs non résidents travaillant sur le territoire
	Nombre	%	Nombre	%	
Cherbourg-en-Cotentin	23 367	74,5	7 998	25,5	13 887
La Hague	2 699	48,1	2 910	51,9	6 025
Les Pieux	3 053	51,3	2 901	48,7	3 811
Cœur du Cotentin	4 827	45,3	5 830	54,7	3 655
Val de Saire	1 902	59,1	1 318	40,9	795
Douve et Divette	629	16,8	3 105	83,2	757
Côte des Isles	1 549	51,2	1 475	48,8	744
Montebourg	1 117	39,8	1 687	60,2	723
Vallée de l'Ouve	898	38,1	1 466	61,9	587
Saint-Pierre-Eglise	937	28,2	2 382	71,8	425
La Saire	160	10,9	1 311	89,1	58

Source : INSEE 2014

Ainsi, cette structuration des flux d'actifs laisse entrevoir différents sujets à enjeux : une polarisation des flux domicile-travail vers un secteur plutôt insulaire, et des

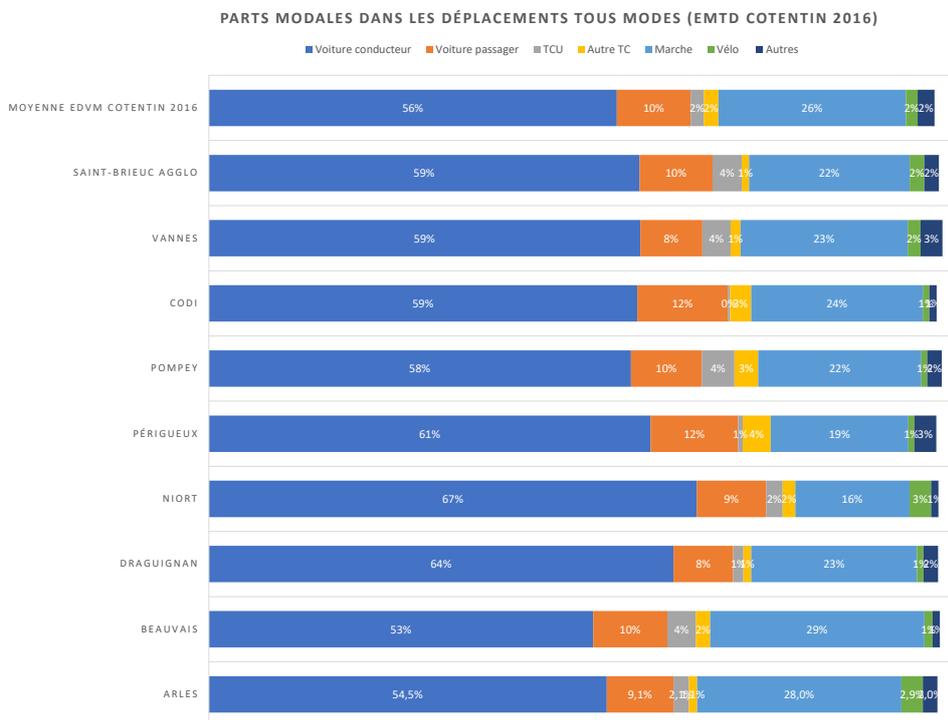
distances parfois importantes à parcourir pour accéder à l'emploi.

Une mobilité majoritairement automobile

// 2.1 Près de 7 déplacements sur 10 tous motifs réalisés en voiture

Sur les 776 000 déplacements effectués en moyenne en Jour Ouvrable de Base (JOB), 68 % environ des déplacements quotidiens sont réalisés en voiture, soit près de 7 déplacements sur 10. Cette prédominance de la voiture se retrouve sur des territoires comparables, relativement peu denses et ne disposant pas toujours d'une offre efficace d'alternatives à la voiture particulière.

La zone agglomérée de Cherbourg-en-Cotentin est moins dépendante de la voiture puisque celle-ci représente 58 % des déplacements tous motifs confondus. Cela s'explique notamment par l'existence d'une offre plus importante qu'ailleurs d'alternatives à la voiture particulière. Les secteurs les plus utilisateurs de la voiture sont limitrophes au secteur aggloméré (82 % des déplacements) et ce, malgré une relative proximité qui pourraient être davantage exploitée. Le cœur du territoire est également très motorisé (Cœur du Cotentin, Vallée de l'Ouve).



Source : Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM)



Source : EDVM Scot du Cotentin - 2016

Concernant les autres modes de déplacements :

- **L'utilisation du vélo est relativement faible** (1,6 % à l'échelle du SCOT en JOB). Elle augmente sensiblement le samedi (2,5 %), ce qui traduit une utilisation plutôt centrée vers les loisirs. Le vélo est également davantage utilisé sur le pôle aggloméré, du fait notamment d'aménagements cyclables réalisés ;
- La marche à pied est le deuxième mode le plus utilisé après la voiture avec 25.7 % des déplacements. Là encore, on retrouve une utilisation sensiblement plus forte sur le pôle aggloméré (33.5 %).
- Enfin, on constate une **faible utilisation des TC** à l'échelle du SCOT : 3.8 % des déplacements seulement sont réalisés en TC, et 4.4 % sur Cherbourg-en-Cotentin. Les plus utilisateurs de ce mode sont les étudiants et scolaires : 20,1 % de leurs déplacements réalisés en TC, contre 2.8 % pour les actifs.

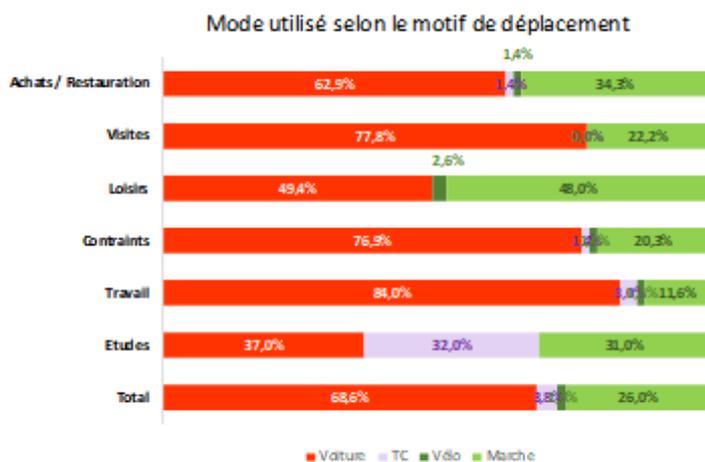
// 2.2 Une pratique automobile plus marquée chez les actifs

La représentation des modes de déplacements selon les motifs de destination des habitants montre l'importance d'usage de la voiture sur l'ensemble des motifs, soit près de 7 déplacements sur 10 réalisés en voiture, et plus de 8 déplacements sur 10 pour le motif travail.

Néanmoins, le poids d'usage des transports collectifs est plus important pour les déplacements scolaires, et de manière plus faible le motif travail.

La part des modes doux est marquée par le poids important de la marche par rapport au vélo, principalement pour les déplacements loisirs (près de de 50 %) et études.

L'usage des modes alternatifs est actuellement destiné aux usagers captifs (mode contraint) et la pratique vélo, voire de la marche, est principalement à vocation ludique ou de loisirs.

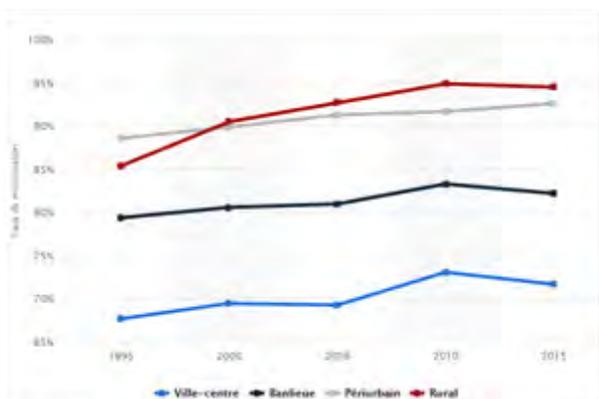


Source : EDVM Scot du Cotentin - 2016

// 2.1 Une certaine dépendance à la voiture

Le taux de motorisation des ménages représente en moyenne 1,31 véhicules par ménage, taux équivalent à celui du Département et inférieur à celui de la Région Normandie (1,27). **Près de 90 % des ménages disposent au minimum d'une voiture à l'échelle de l'aire d'étude dont près de 50 % disposent à minima de deux voitures par ménage.** Cette sur motorisation est plus marquée sur les territoires ruraux hors Cherbourg en Cotentin, là où les alternatives à la voiture sont plus limitées. **En 20 ans, l'équipement des ménages a augmenté et plus rapidement dans les territoires ruraux**, élément qu'il faut mettre en corrélation à la fois avec la faible offre en transports collectifs en zone peu dense et le phénomène de périurbanisation.

Part des ménages disposant d'au moins une voiture en France selon la catégorie d'habitat de 1995 à 2015



Source : Insee

La facilité de stationner à proximité de son lieu de résidence accentue ce phénomène. Près de 75 % des véhicules sont stationnés sur un emplacement privé (garage ou box ou emplacement réservé), pour atteindre 86 % en dehors de Cherbourg en Cotentin. En revanche, sur le secteur urbain, ce taux descend à environ 55 %.

De plus, la facilité de stationner sur son lieu de travail peut conditionner le choix de son mode de déplacement de la journée.

L'enquête EDVM a révélé que 85 % des actifs/étudiants se rendant sur leur lieu de travail ou d'études n'avaient pas de problème de stationnement, soit parce qu'ils ont une place réservée (23%), soit par qu'ils disposent suffisamment d'offres à proximité (57%) ou ont de la place du fait des horaires d'arrivée (6%).

	Nombre moyen de voitures à disposition	Part des ménages avec 1 voiture	Part des ménages multimotorisés (avec 2 voitures et plus)	Part des ménages sans voitures
Echelle SCOT	1,49	42%	48%	10%
Cherbourg en Cotentin	1,25	50%	35%	15%
Reste du SCOT	1,66	36%	58%	6%

Source : EDVM du Cotentin - 2016

Problèmes de stationnement en général (sur lieu de travail ou d'études)	
Non	85%
Oui	15%

Source : EDVM du Cotentin - 2016

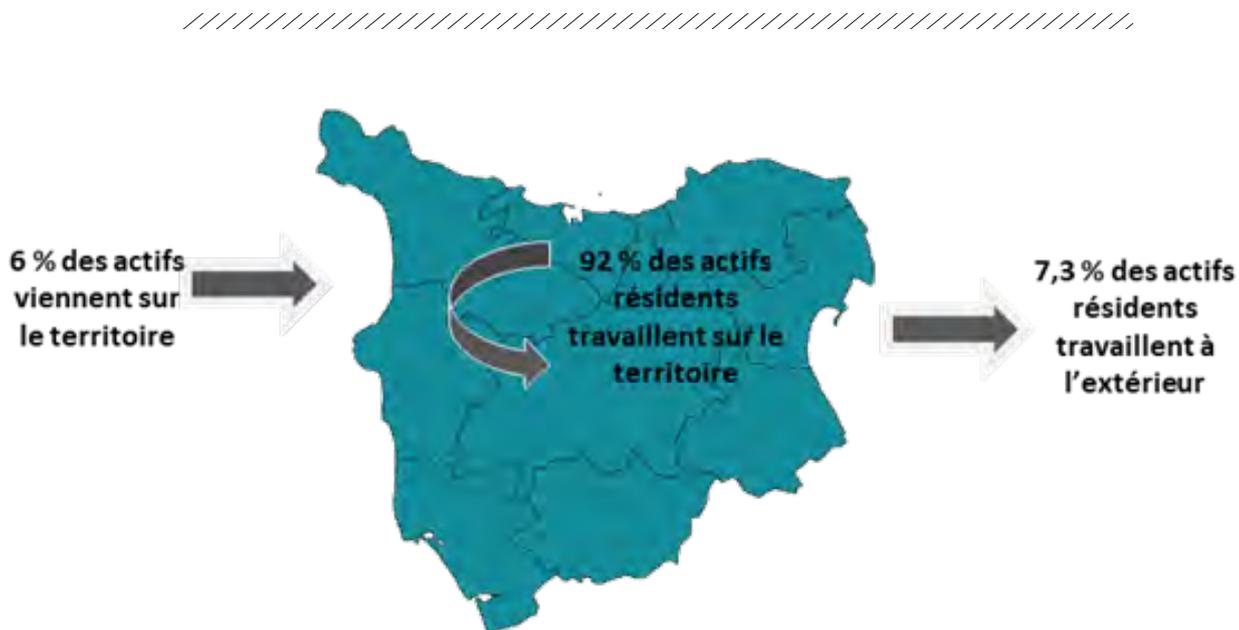
Une mobilité quotidienne locale

// 3.1 Neuf actifs sur dix résident et travaillent sur l'Agglomération du Cotentin

La CAC est un bassin d'emplois et de déplacements important. Parmi les 72 742 actifs occupés résidents sur le territoire, **92% d'entre eux travaillent sur le territoire** et 46 % travaillent dans leur commune de résidence.

Concernant les échanges avec les communes extérieures à la CA du Cotentin :

- **7,3 % des actifs résidents travaillent à l'extérieur du territoire ;**
- **6 % d'actifs non-résidents travaillent sur la CA du Cotentin**



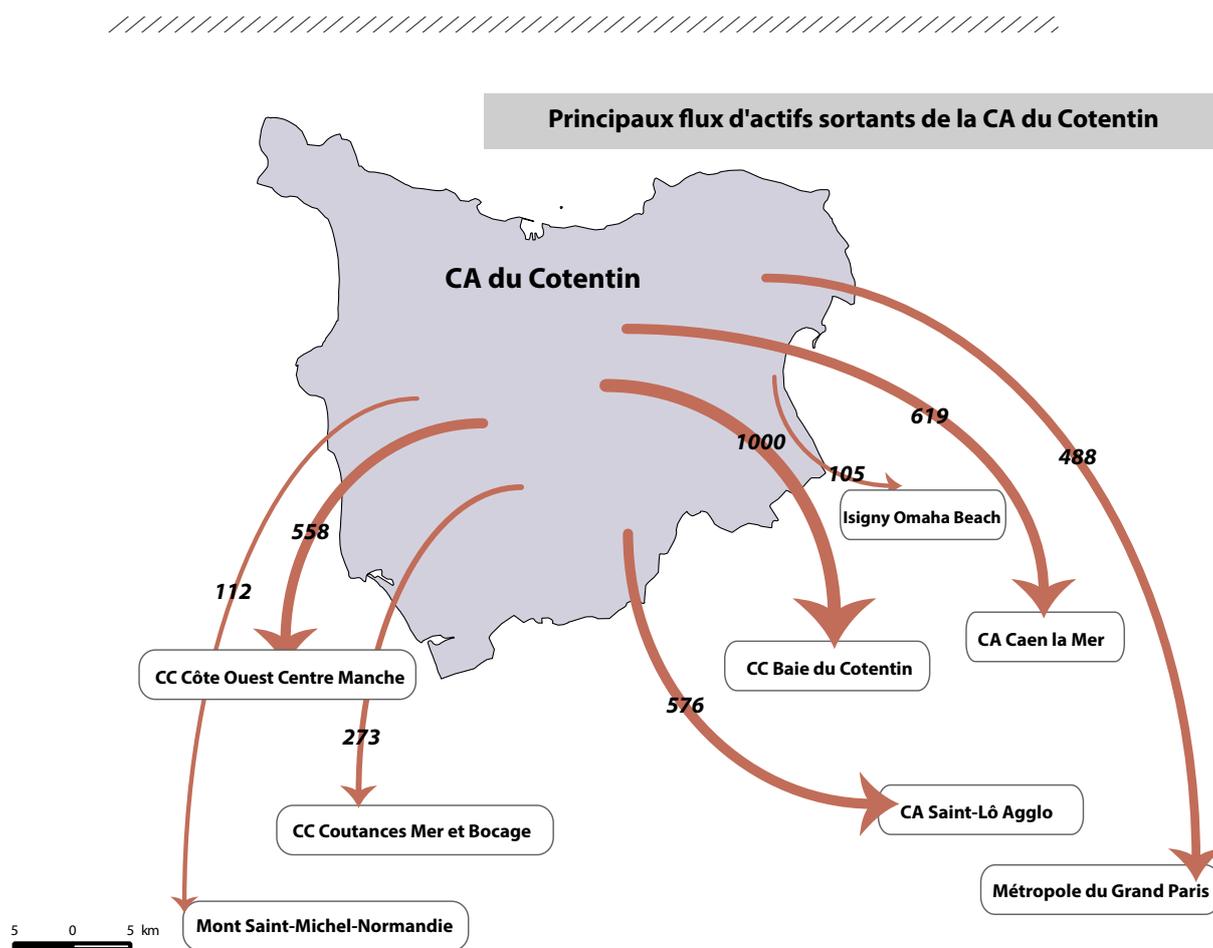
Source : Insee 2014

// 3.2 La moitié des flux d'actifs entrants et sortants sont d'origine manchoise

Près de 10 000 actifs quittent ou viennent la Communauté d'Agglomération du Cotentin pour travailler. Ces flux ont un fort impact sur la prédominance d'usage de l'automobile dans les déplacements domicile-travail.

Globalement, **48 % des flux d'actifs sortants ont pour destination le département de la Manche** et 70 % la Région Normandie. Enfin, **près de 12 % des actifs sortants ont pour destination la Région Ile-de-France**.

Les actifs sortants du territoire pour travailler se dirigent vers les principales polarités régionales. Ainsi, **Saint-Lô et Caen représente près de 16 % des actifs qui quittent le territoire** pour travailler, et en deuxième niveau on retrouve également Carentan, Picauville, la Haye-du-Puits, Sainte-Mère-Eglise ou encore Paris dans les principales communes de destination.

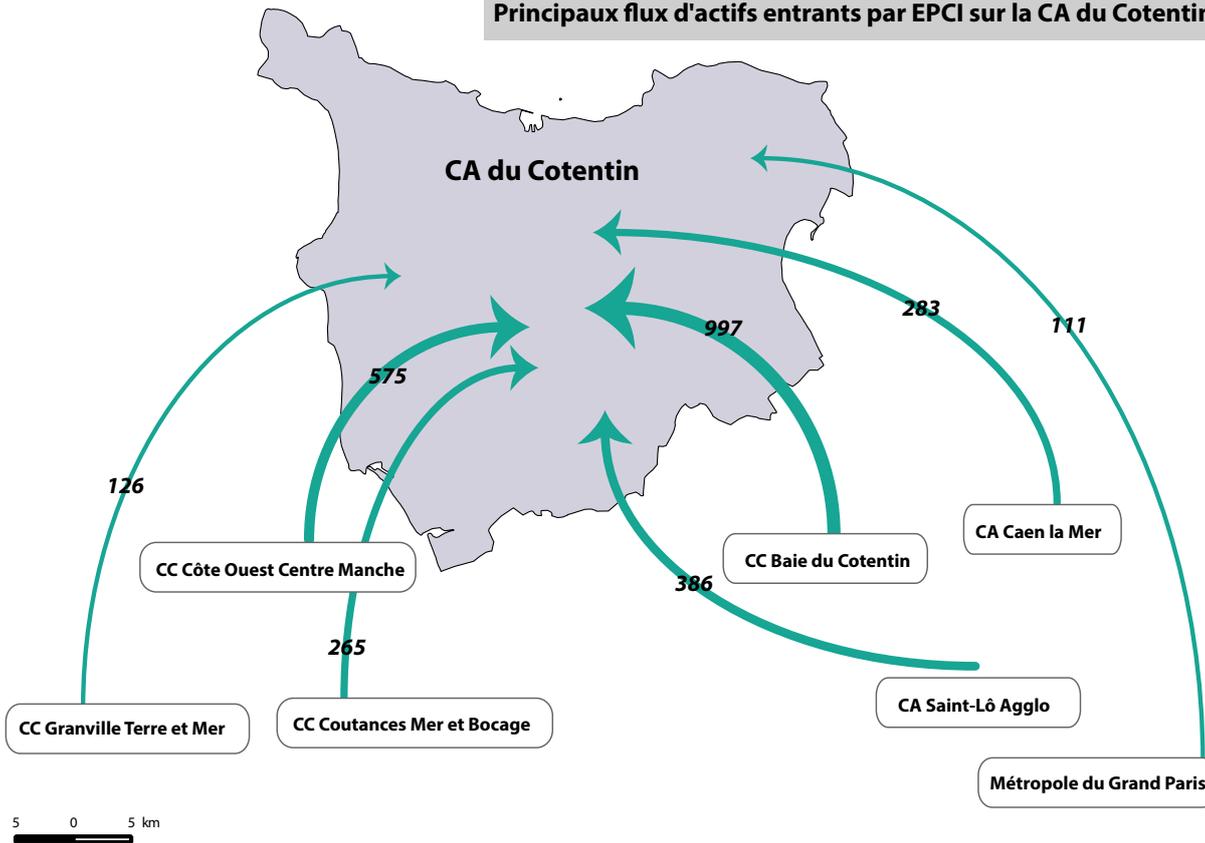


En ce qui concerne les flux d'actifs venant travailler sur le territoire, ils répondent là encore à une logique de proximité. En effet, **56 % des actifs entrants résident dans le Département de la Manche** dont 35 % dans les deux EPCI voisins : CC Côte Ouest Centre Manche et CC de la Baie du Cotentin.

Les 4 destinations principales des actifs venant travailler sur le territoire sont principalement **Cherbourg-en-Cotentin** (45 %), **Flamanville** (9.7 %) ; **Valognes** (9.5 %) et **Beaumont-Hague** (5.6 %), principaux lieux d'emplois du territoire

De plus, 5 % des actifs venant travailler sur le territoire viennent de l'Ile-de-France. Cette particularité est notamment due à la tendance du territoire à attirer des cadres et professions intellectuelles supérieures (filiale énergie nucléaire).

Principaux flux d'actifs entrants par EPCI sur la CA du Cotentin



// 3.3 Neuf scolaires sur dix étudient sur l'Agglomération du Cotentin

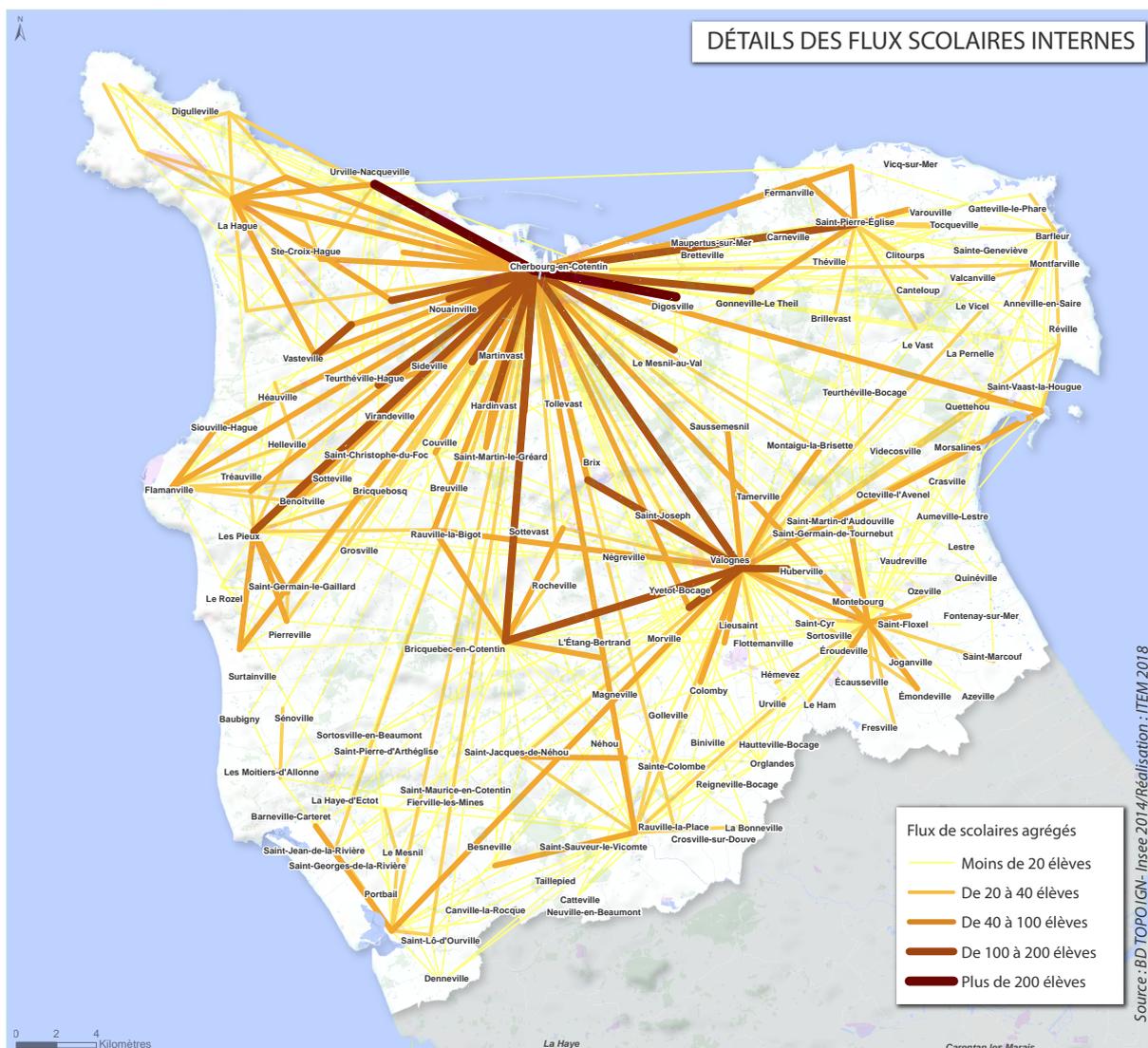
Parmi les 35 980 scolaires résidents sur le territoire, 91 % y étudient également. Plus précisément, environ 60 % des scolaires résidents travaillent dans leur commune de résidence.

Plus de 65 % des flux scolaires internes ont pour destination Cherbourg-en-Cotentin et Valognes. Cela s'explique notamment par l'offre d'établissements scolaires proposée. On compte sur le territoire de la Communauté d'Agglomération, 7 lycées à Cherbourg-en-Cotentin, 2 à Valognes et un lycée agricole à Montebourg. En matière d'enseignement supérieur, seule la commune de Cherbourg-en-Cotentin en dispose. Chaque pôle de proximité héberge cependant un collège.

C'est pourquoi cela entraîne obligatoirement des déplacements internes nombreux et polarisés sur les communes disposant d'une offre de formations après le collège : Valognes et Cherbourg-en-Cotentin

424 scolaires, soit 9 % des scolaires résidents sur le territoire, étudient à l'extérieur de celui-ci. Parmi eux, 16,3 % se rendent à Coutances, 12,3 % à Caen et 7,8 % à Saint-Lô. Autrement dit, plus d'un tiers se rendent dans les 3 principales polarités régionales.

A l'inverse, 186 scolaires, dont les origines sont multiples, viennent étudier sur le territoire. La destination principale est Cherbourg-en-Cotentin qui polarisent plus de 65 % des flux scolaires entrants.



Source : Insee 2014

// 3.4 Un temps moyen de déplacement de 16 minutes

La durée moyenne d'un déplacement des résidents de l'aire d'étude **est de 16 minutes pour une distance moyenne de 25 kms parcourus**. Multiplié par les 4,44 déplacements moyens quotidiens réalisés par jour, le budget temps moyen déplacements d'un habitant est de 71 minutes.

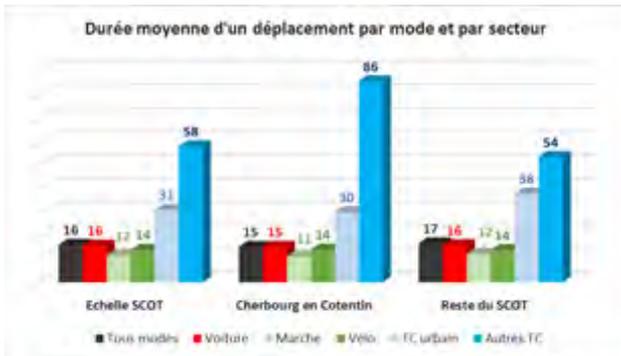
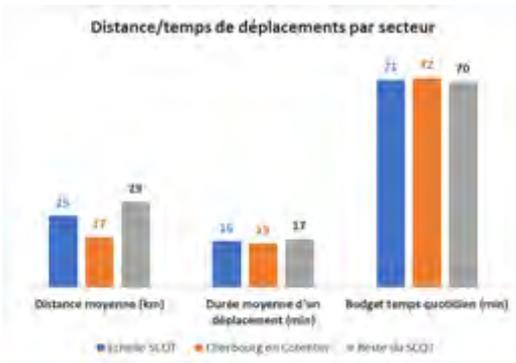
A titre de comparaison, il est de 74 minutes pour les habitants du Calvados, de 63 minutes pour ceux de Loire Atlantique et de 55 minutes pour ceux du Scot de l'Angoumois (source : EDVM).

Il existe néanmoins des disparités selon le secteur de résidence :

- **Un habitant résidant hors de Cherbourg en Cotentin effectue deux fois plus de kms (près de 30 kms)** qu'un habitant de Cherbourg en Cotentin, pour un temps de déplacements presque similaire. Ce constat est lié à la prédominance d'usage de la voiture dans les déplacements.

- La durée moyenne d'un déplacement réalisé en voiture est en moyenne de 16 minutes, entre 11 et 14 minutes à vélo ou à pied, ce qui est relativement court.
- **A l'inverse, les temps de déplacements réalisés en Transports collectifs sont en moyenne d'une heure** en train ou en car (Autres TC), il est d'environ 30 min pour les TC urbains, intégrant la multimodalité (TC urbain et rabattement avec un autre mode sont comptabilisés).

Ces constats montrent que l'usage de la voiture est plus attractif que celui des transports collectifs pour des déplacements de relative courte distance, notamment pour les usagers du transport interurbain.





CHAPITRE 3

Les conditions de déplacements tous modes sur le territoire

UNE BONNE ACCESSIBILITE ROUTIERE

LES ENJEUX DE L'ANALYSE DU RESEAU VIAIRE ET DES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LE TERRITOIRE

L'un des objectifs du PDC est l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment à travers une hiérarchisation plus claire et en améliorant la place attribuée à chaque mode de façon à mieux orienter, sécuriser et contenir le trafic. Si plus des deux tiers des déplacements sont réalisés en voiture sur le territoire, c'est d'abord parce que l'automobile propose des avantages que l'on ne retrouve pas chez les autres modes alternatifs à l'automobile.

Ainsi, il convient donc d'étudier l'usage et les caractéristiques des axes routiers du territoire.

Un réseau structuré autour de la RN 13, épine dorsale du Cotentin

L'accessibilité du territoire est conditionnée par son caractère péninsulaire, contribuant ainsi à l'éloignement du territoire par rapport aux carrefours de desserte principaux de la Normandie. Plusieurs réseaux sont organisés en étoile et hiérarchisés à l'échelle du Nord-Cotentin.

À l'échelle communautaire, **l'organisation routière du territoire de l'Agglomération du Cotentin s'organise autour la RN 13, axe magistral** reliant le Nord Cotentin au grand pôle métropolitain de Caen-Normandie, puis à la région parisienne.

- **La RN13** avec la présence de 17 diffuseurs (complets ou incomplets) permet une bonne accessibilité depuis cet axe, irriguant le territoire et les principales communes du territoire (Cherbourg-en-Cotentin et Valognes).
- **La RD 650** en tant qu'axe structurant, qui permet un accès de la côte ouest vers Cherbourg-en-Cotentin et notamment un accès facilité pour les communes de l'Ouest, aux pôles d'emplois majeurs que sont Cherbourg-en-Cotentin, Beaumont-Hague et Flamanville. C'est également un axe très touristique qui croise toutes les communes de la Côte Ouest.
- **La RD902** en tant qu'axe structurant, qui traverse le territoire communautaire du Nord-Est-au Sud-Est et se raccroche à la RN13 au niveau de Valognes

On retrouve également des axes majeurs de desserte :

- **La D900** joue un rôle important de desserte entre Bricquebec et Cherbourg et permet de rejoindre Coutances et l'A84. Elle prend un rôle important d'accès au pôle aggloméré en se positionnant comme itinéraire de shunt par rapport à la RD650 et la RN13.
- **La D901** est le socle des relations Est-Ouest. Elle est utilisée à l'ouest pour rejoindre le pôle de la Hague et à l'est plutôt par les touristes voulant rejoindre les secteurs de Saint-Pierre-Eglise et du Val de Saire. Enfin, elle est également la porte d'entrée principale Est-Ouest de Cherbourg en cotentin
- **La D23** vient connecter le pôle d'emploi principal de Flamanville au réseau structurant

En complément, un réseau départemental d'autres voies primaires et secondaires permettent des connexions vers les autres polarités, qu'elles soient internes ou externes.

Hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier de l'Agglomération du Cotentin



Une organisation routière néanmoins complexe

//2.1 Une accessibilité difficile aux principaux pôles d'emploi

De manière générale, **75 % de la population se situe à moins de 15 kilomètres d'un échangeur situé le long de la RN13**, ce qui représente une part importante au regard de l'étendue du territoire.

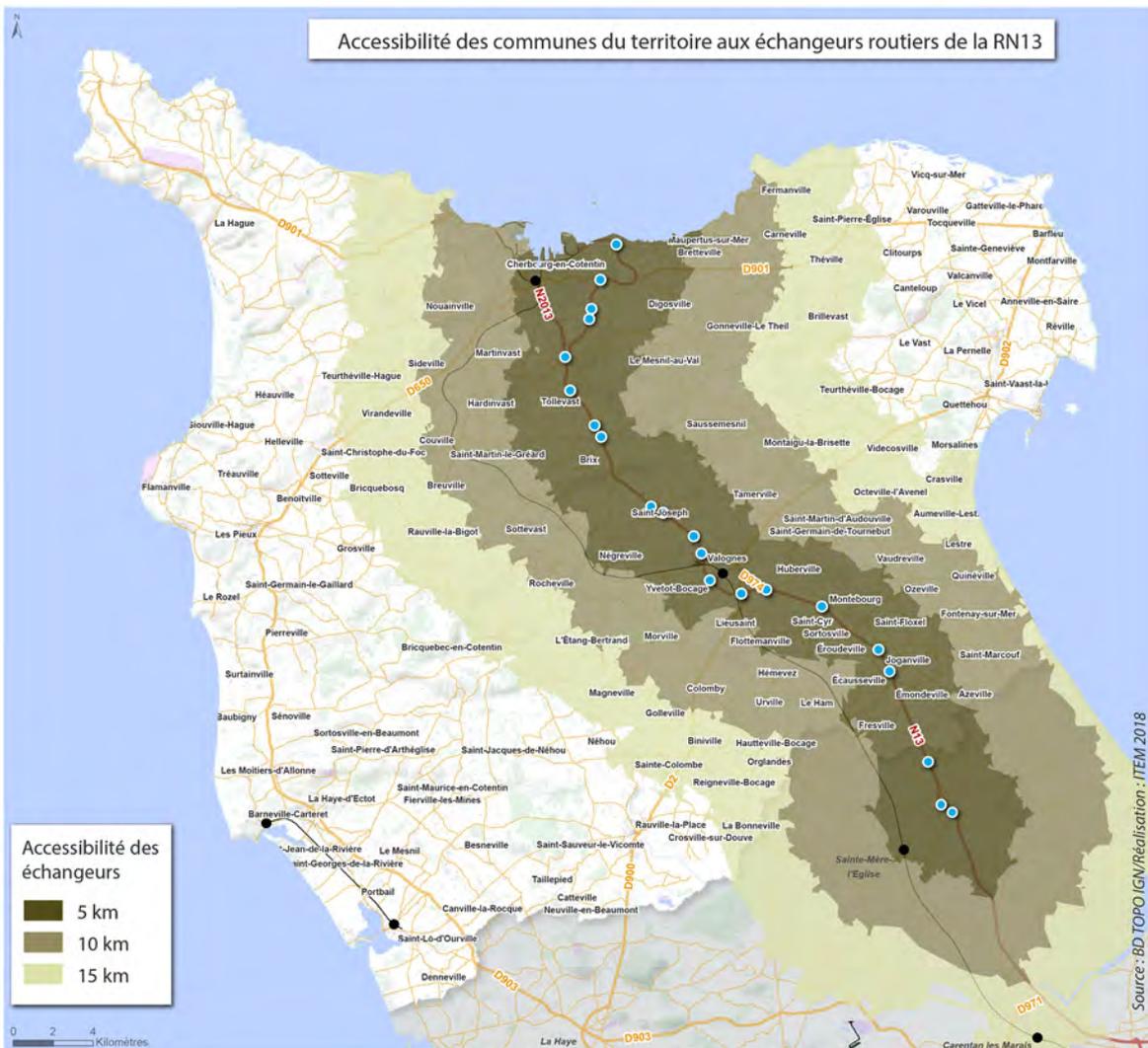
A l'inverse, **18 communes sont à plus de 15 km d'un échangeur**, dont 2 abritant les plus grosses entreprises du secteur : La Hague et Flamanville

La RN13 constitue une sorte de coupure entre l'Est et l'Ouest du territoire, causant ainsi des difficultés d'accès à certains pôles d'emplois.

L'accès au pôle d'emploi Orano à Beaumont Hague est relativement aisé pour tout l'Ouest du territoire mais beaucoup moins facile pour les personnes venant de l'Est de la RN13. En effet, une des solutions pour éviter de passer par le cœur de Cherbourg-en-Cotentin est d'emprunter des itinéraires de shunt, sur des axes peu adaptés aux forts trafics (RD56, RD122). Le projet de contournement Ouest permettrait de limiter l'utilisation de ces itinéraires de shunt.

Pour l'accès au pôle de Flamanville, la RD23 et la RD650 constituent des axes de liaisons essentiellement en relation avec le sud et non Est-Ouest, rendant plus difficile l'accès aux personnes venant de l'Est de la rocade.

Par ailleurs, le secteur du Val de Saire semble relativement enclavé au regard de son accessibilité à Cherbourg-en-Cotentin et à Valognes. L'accès à Cherbourg-en-Cotentin se fait par des axes routiers secondaires (D26, D56...). Pour accéder à Valognes et à la RN13 au départ du Val de Saire, la D902 passe obligatoirement par le centre-ville de Valognes, rendant le temps de parcours peu attractif.



// 2.1 Une rocade urbaine incomplète sur le pôle aggloméré

Sur le pôle urbain de Cherbourg-en-Cotentin, le réseau routier est organisé autour de la D901 au sud de l'agglomération qui prend le rôle de rocade aux entrées Ouest et Est de Cherbourg-en-Cotentin et permet de contourner le cœur urbain pour une traversée d'Est en Ouest.

Par rocade urbaine de déplacements, il faut entendre un **axe routier structurant le cœur d'agglomération** dans la mesure où elle permet **la connexion avec les nombreuses entrées de ville, dites pénétrantes urbaines**. Cette rocade urbaine est censée avoir pour fonction de contourner le centre-ville en répartissant les différents flux au niveau de différents points d'accès. Lorsqu'elle est complète, elle permet une bonne répartition des flux en évitant ainsi des phénomènes de congestion notamment.

Cependant, cette rocade urbaine est incomplète au

Nord, nécessitant d'emprunter la **RD 900** : Cet axe a un rôle important : il joue la fonction de pénétrante à l'intersection avec la D901 où il prend le statut de rocade.

La D409 est un itinéraire de déviation de la rocade urbaine donnant un accès plus direct aux axes routiers structurants (D650, N13) et permettant de contourner le cœur urbain. Le projet de contournement Sud de Cherbourg en Cotentin devrait permettre d'améliorer la traversée de l'agglomération avec des trafics plus fluides.



De part et d'autre de ce système complexe de rocade, de nombreuses pénétrantes urbaines (rue de l'abbaye, rue Emile Zola, rue du Gal Leclerc...) viennent irriguer l'accès à Cherbourg-en-Cotentin. Ces pénétrantes permettent d'assurer l'interface entre les rocades et facilitent la diffusion des flux entre les différentes strates urbaines (hypercentre, péricentre, communes périphériques...). A noter que la majorité des pénétrantes, se prolongent

depuis l'hypercentre au-delà des axes de contournement. Au sud, la D650, deviendra l'axe structurant à vocation communautaire desservant les communes littorales de l'Ouest. La D901 quant à elle, se prolonge ensuite vers la Hague à l'Ouest et vers le pôle de Saint-Pierre-Eglise et Barfleur à l'Est.

Un trafic routier croissant avec des problématiques ponctuelles

// 3.1 Des problématiques de trafic plutôt réduites à l'échelle de la CA du Cotentin

L'analyse des niveaux de trafics sur l'agglomération du Cotentin s'appuie sur les données départementales qui mesurent le TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) sur des points de comptages permanents ou temporaires.

Depuis 2004, la plupart des axes routiers ont connu une croissance positive, pouvant atteindre jusqu'à 57.4 % d'augmentation sur la D112 au niveau de Tollevast. **En moyenne sur l'ensemble de la CA du Cotentin, les axes routiers ont connu une augmentation de 9.6 %.**

- **La D122** permet de contourner le centre de Cherbourg-en-Cotentin et donne un accès plus facile aux pôles d'emplois de l'Ouest du territoire
- **La D56** permet également un contournement de Cherbourg-en-Cotentin et une liaison entre l'Est et l'Ouest du territoire à partir de la RN13
- **La D23** a connu sans surprise une forte évolution du trafic, dû notamment au chantier de l'EPR.

Parmi les axes qui ont connu une très forte évolution, on retrouve de nombreux axes routiers de shunt



N° de route	Commune	TMJA 2016	TMJA 2004	Evolution TMJA 2004-2016
D122	TOLLEVAST	5068	3220	57,4%
D56	BRIX	4565	3230	41,3%
D900	SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE	1905	1390	37,1%
D64	NOUAINVILLE	4835	3560	35,8%
D902	QUETTEHOU	6159	4540	35,7%
D900	BREUVILLE	4542	3440	32,0%
D23	QUETTETOT	2455	1860	32,0%
D22	ACQUEVILLE	6430	4930	30,4%
D23	TREAUVILLE	5263	4050	30,0%

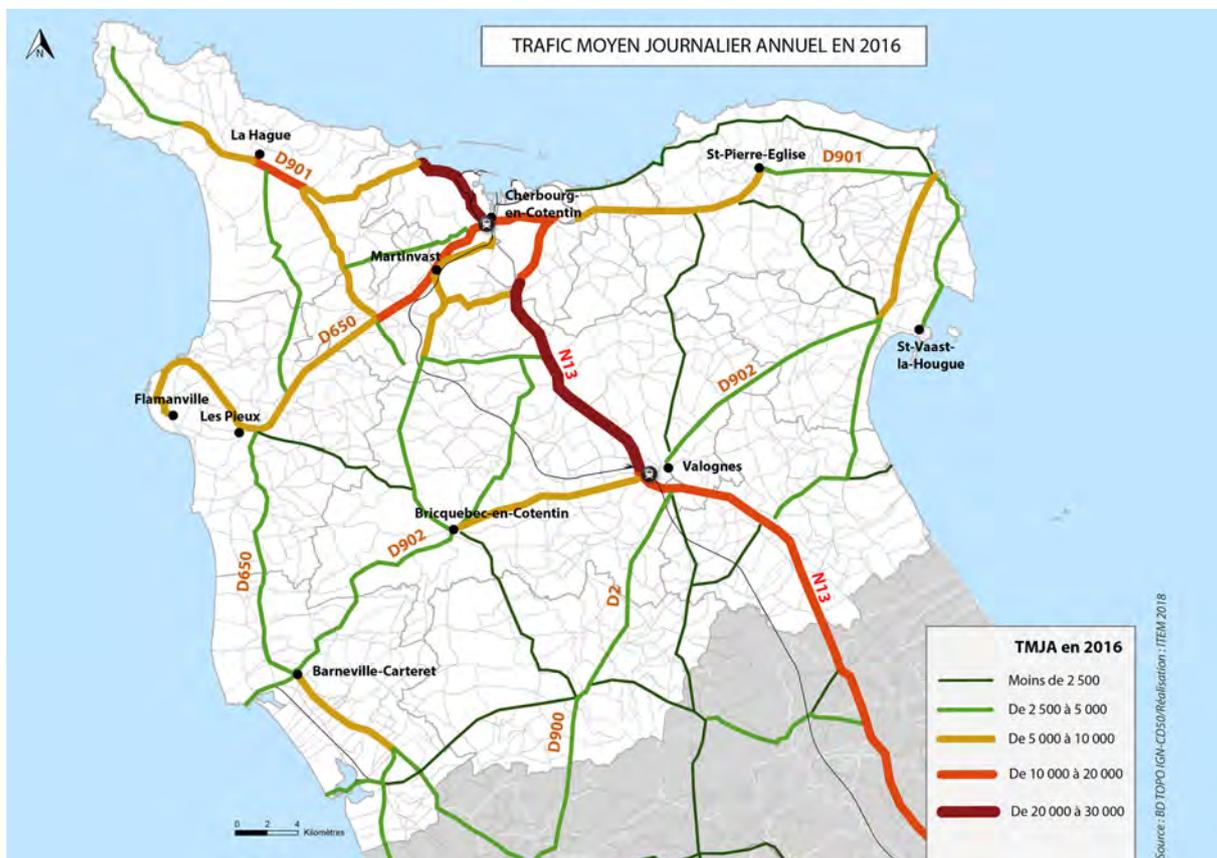


Selon les données du Conseil Départemental de la Manche, **la RN 13 est évidemment l'axe le plus emprunté du territoire** avec jusqu'à **24 000 véh./jour**

Ainsi, à l'exception des axes structurants de desserte vers les principaux pôles d'emplois, les niveaux de trafics sont relativement faibles sur les autres axes routiers.

Les axes les plus empruntés sont ensuite ceux qui structurent l'organisation de la circulation à l'échelle du territoire communautaire :

- **La D901 en tant qu'axe structurant au nord** (19 000 véhicule/jour) au niveau de Turlaville et 12 500 au niveau d'Orano) ;
- **La D650** en tant qu'axe structurant de l'Ouest du territoire (15 000 véhicule/jour. à hauteur de Martinvast), et qui reste chargée jusqu'au croisement avec la D23 en direction de Flamanville



// 3.2 Des problématiques de trafic davantage concentrées sur le pôle aggloméré

De manière générale, les entrées de ville ainsi que les voies traversantes du centre-ville supportent toutes un trafic supérieur à 10 000 véhicules/jour :

- La rocade urbaine (D 901) qui passe devant la gare et contourne au sud le centre-ville supporte un trafic allant jusqu'à plus de 40 000 véhicules/jour (Plus d'1/seconde) ;
- Sur la partie Est, la D 901 (Bd de la Saline) voit passer près de 30 000 véhicules/jour (1/seconde)
- A l'entrée sur l'agglomération la D650 se décharge d'une part sur la D409 (itinéraire de shunt de rocade) et sur la D900 qui devient rocade

Le trafic en HP du matin et soir représente en moyenne 15% du trafic total (en proportion quasi équivalente sur tous les axes)

Les pénétrantes du centre-de-Cherbourg-en-Cotentin ont connu également une forte augmentation du trafic depuis 2004.

- Sur la D901 au niveau de Tourlaville, le trafic a augmenté de 24 %. Sur la D64, au niveau de Nouainville, jusqu'à 36 % d'augmentation depuis 2004
- La D900, qui devient rocade à l'entrée du pôle aggloméré, a connu une évolution du trafic de 27 %.

Ces constats sont à corréliser avec l'importance des emplois sur le secteur aggloméré et la nécessité d'emprunter la rocade pour une traversée est-ouest du territoire.



Des conditions de circulation globalement satisfaisantes

Aux heures les plus chargées de la semaine, les conditions de circulation sont plutôt satisfaisantes sur le pôle de Cherbourg-en-Cotentin. Des ralentissements existent sur la plupart des pénétrantes urbaines et la rocade (D901) mais le trafic reste relativement fluide. La RN13 est certes chargée mais elle n'est pas congestionnée.

Les situations ponctuelles de congestion sont à relativiser, du fait d'une rocade incomplète et du nombre

importants d'actifs venant travailler sur le secteur aggloméré, principalement en voiture (8 actifs sur 10 en moyenne) et si l'on compare à d'autres agglomérations disposant d'une rocade complète (ex : Caen ou Rennes) à une heure de pointe marquante.

Même si les trafics relevés sur la rocade urbaine et les pénétrantes sont importants et inadaptés à la fonction des voies, la congestion constatée en entrée d'agglomération reste limitée.



En ce qui concerne l'accès au cœur de Cherbourg sur un axe Est-Ouest en heure de pointe du matin et du soir, on peut compter **quelques ralentissements** principalement dus à des passages en zone 30 à l'est ainsi qu'à une vingtaine de feux sur la partie centrale de l'itinéraire. Pour le reste, l'itinéraire reste relativement fluide.

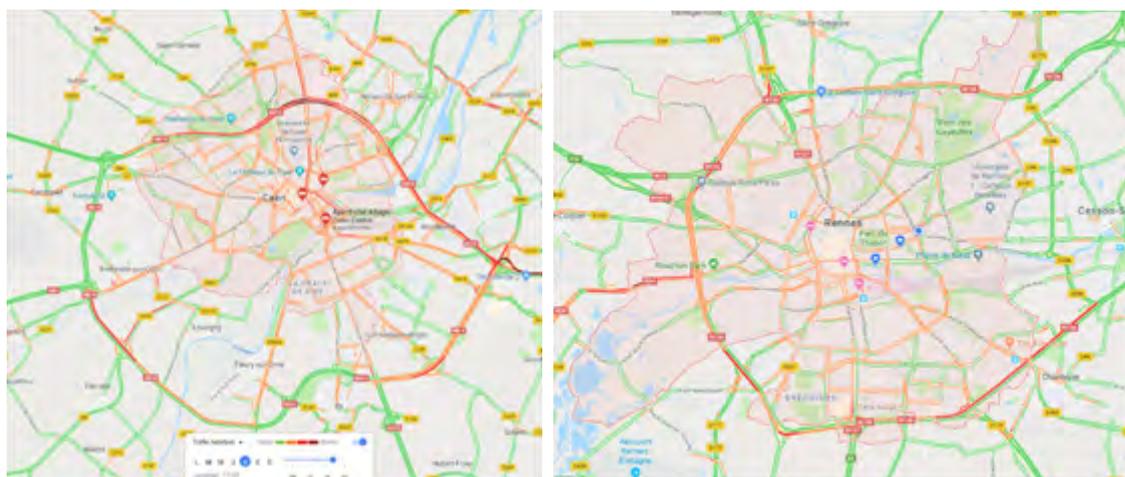
permet aux bus un délai d'attente réduit sur l'ensemble du parcours et impacte de fait l'ensemble de la circulation.

A l'exception de quelques ralentissements, les traversées de la zone agglomérée restent relativement fluides

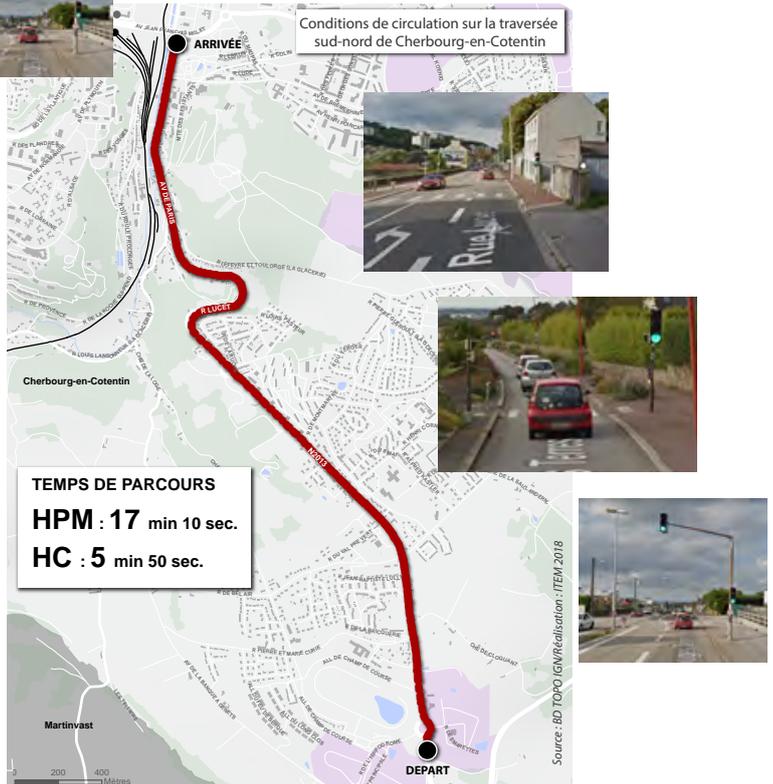
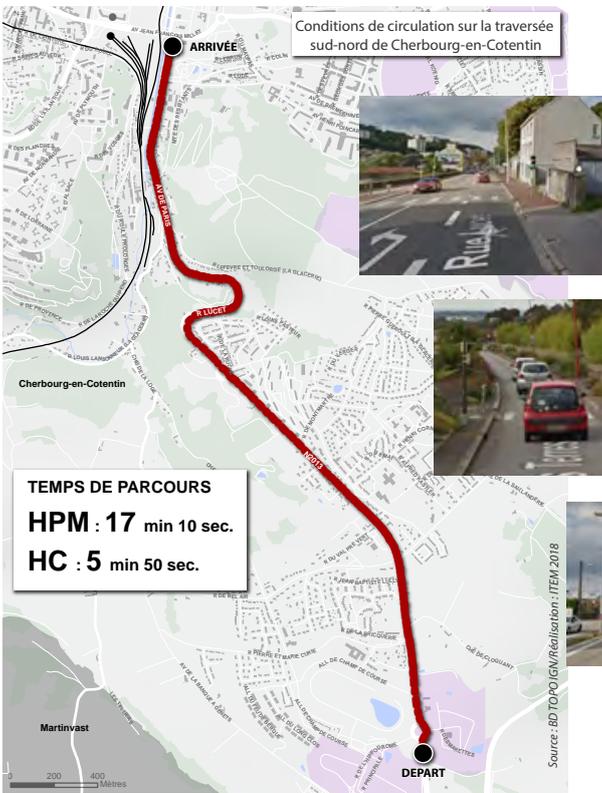
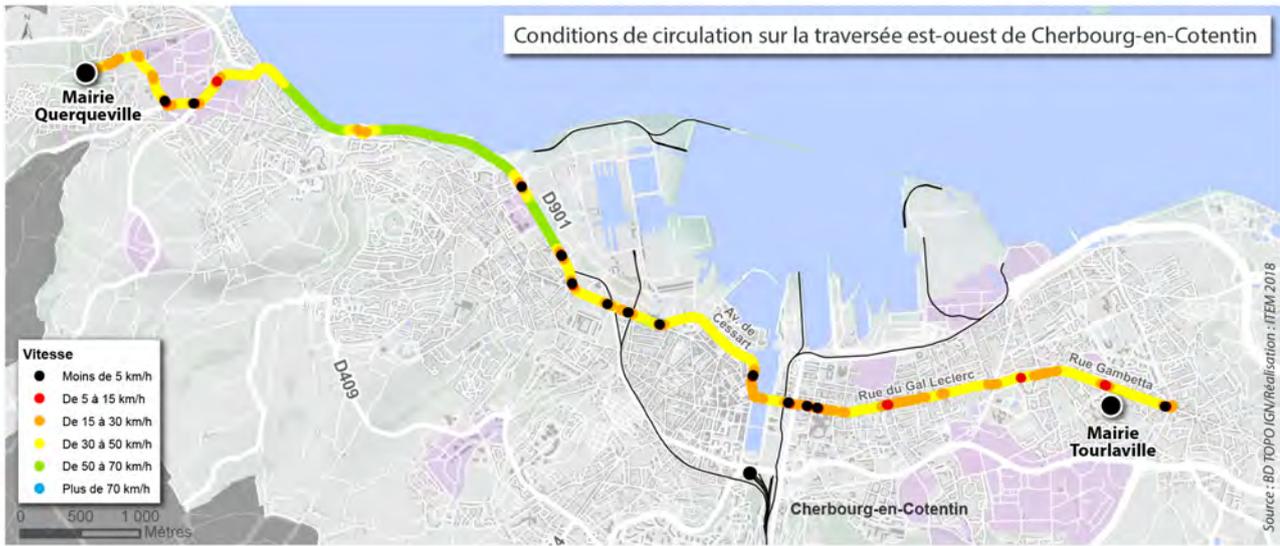
Sur la traversée Est-Ouest, **le temps de parcours est triplé en HP du matin pour l'accès à Cherbourg-en-Cotentin** par la RN13. Cela est dû notamment à la présence de près de 10 feux et plusieurs giratoires sur un itinéraire de moins de 5 km imposant donc des ralentissements nombreux des véhicules.

De plus, un système de gestion dynamique des feux

La circulation dans les agglomérations de Caen et Rennes un vendredi en heure de pointe du soir :



Source : Google Maps



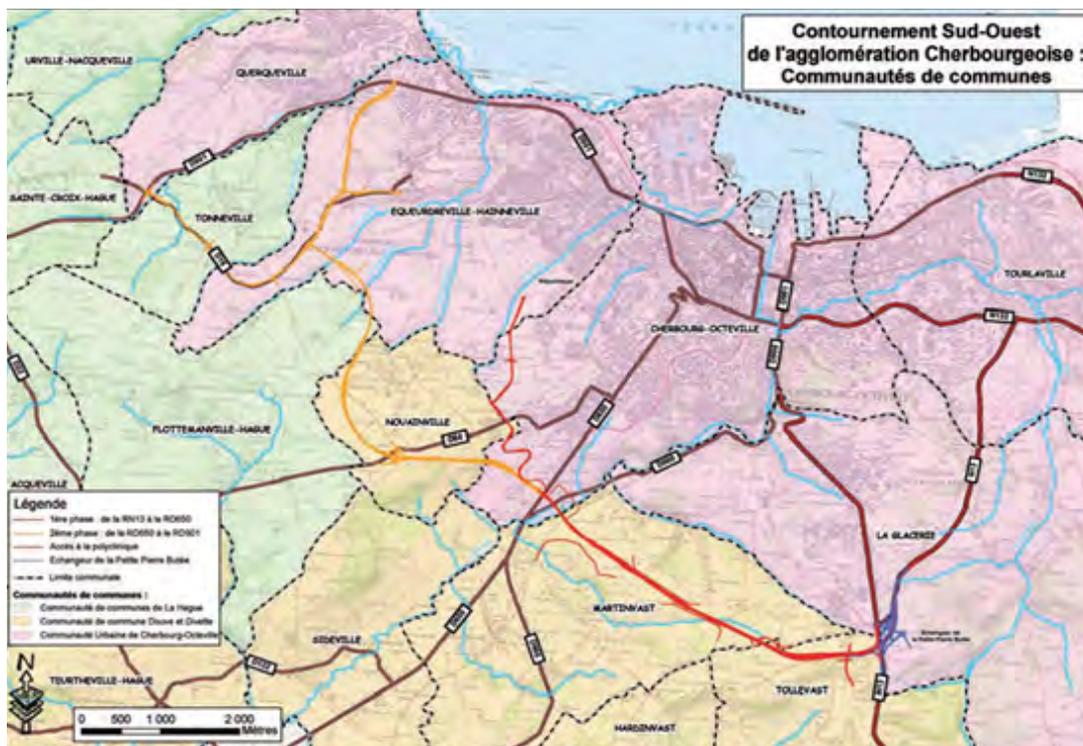
// 5.1 Le projet de contournement Sud de Cherbourg-en-Cotentin

Le projet de contournement Sud-Est de Cherbourg-en-Cotentin consiste en la création d'une **liaison nouvelle de 11 km entre la RN13 et la D901 en 2x2 voies**. Les réflexions concernant ce contournement interviennent dans la continuité du contournement à l'Est permettant le désenclavement du port de Cherbourg-en-Cotentin.

Le projet a été motivé par la nécessité **d'améliorer les conditions de déplacements** rendus difficiles notamment par les contraintes topographiques, les difficultés d'accessibilité et la structuration économique du territoire ; mais également de **désenclaver les parties du territoire** éloignées des axes routiers structurants.

- Améliorer la circulation au centre de Cherbourg-en-Cotentin et diminuer le trafic de transit en centre-ville.
- **Rendre plus rapide la liaison est-ouest** en divisant par deux (12 min) le temps de parcours entre la Glacerie et Querqueville.
- **Améliorer l'accès aux pôles d'emplois et zones d'activités économiques**, notamment l'accès à la Glacerie pour les personnes venant de l'Ouest et l'accès à Orano pour les personnes venant de l'Est.
- Améliorer l'accès à la polyclinique du Cotentin par la réalisation d'une antenne routière

Plusieurs objectifs ont été à la base du projet :



Source : Dossier de concertation du projet de contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin- Avril 2011



Des prévisions de trafic en TMJA ont été estimées lors de la phase de concertation. Lors de la réalisation de la phase 1, le projet modélisé prévoyait en 2011 :

- De 16 000 à 17 000 véhicules par jour en moyenne sur le tronçon allant de la RN13 à la RD650
- Une baisse de trafic de 20 % en moyenne dans le centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin (et de 30 % entre la Glacerie et la gare qui est actuellement un secteur très congestionné en HPM et HPS)
- Une augmentation du trafic sur certains axes routiers départementaux à proximité immédiate et/ou sur lesquels s'appuie le projet de contournement : la RD16 (en phase 2), la RD123 et la RD64.

// 5.2 Le projet de contournement Sud-Ouest de la commune des Pieux

Le projet de contournement de la commune des Pieux consiste en la création d'une liaison nouvelle en 2x1 voie au sud de la commune. Il vise notamment à

- Sécuriser les déplacements urbains et les liaisons piétonnes
- Desservir le littoral et l'accès sud à la centrale nucléaire de Flamanville Actuellement, les salariés de la centrale empruntent l'avenue de la Côte des Isles, destinée au trafic local, ce qui pose des conflits d'usages.
- Le développement et l'accessibilité à la ZAC de la Lande et du Siquet (logements et équipements), conçue dans le but de contenir l'urbanisation sud du territoire

Le projet reste à réinterroger dans le cadre du PDC, notamment dans la perspective de la fin du chantier qui induira logiquement une forte diminution des trafics routiers.



Source : Analyse de l'état initial du site et de son environnement- Projet de contournement des Pieux- Septembre 2017

// 5.3 Le contournement de Valognes

En 2007, des réflexions se sont engagées concernant la possibilité d'un contournement routier de Valognes, à l'Est ou au Nord.

Actuellement, l'agglomération est contournée au Sud par la déviation à 2x2 voies de la RN13. Elle est traversée par un axe majeur, la RD902, qui dessert le Val de Saire depuis le centre de Valognes, via Quettehou jusqu'à Barfleur. Cet axe répond à différentes fonctions : desserte touristique du Val de Saire, transit de la filière lait, circulations locales d'engins agricoles, accès à Valognes pour les services et équipements, etc. Ainsi, cette traversée du centre de Valognes pose des difficultés de circulation, notamment en HP et ne contribue pas à des cheminements modes doux sécurisés.

// 5.4 Le contournement de Montebourg

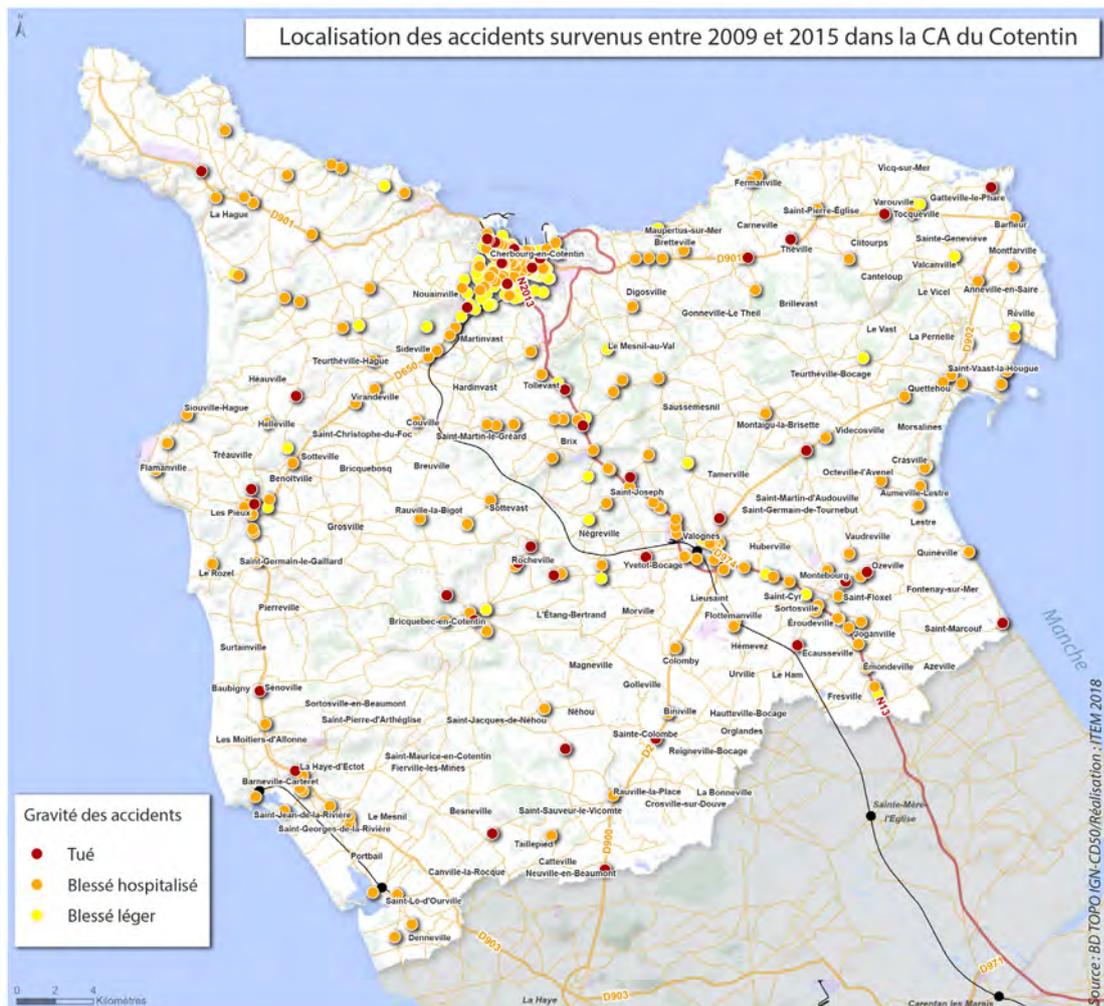
L'objectif du projet est multiple : il vise à la fois à améliorer la circulation dans le centre-bourg en séparant le trafic de transit du trafic local et également à désenclaver le Val de Saire.

En effet, la RN13 constitue une sorte de barrière à franchir lorsqu'on souhaite parcourir le territoire d'est en ouest. Entre l'échangeur nord et sud (Montebourg et Emondeville), seul le passage sous la RD42 permet une traversée. A l'inverse, l'accès au Val de Saire depuis la RN13 nécessite de passer par le centre de Montebourg, ce qui engendre des problèmes de sécurité et de lisibilité de l'itinéraire pour les poids-lourds

Des accidents concentrés en zone agglomérée

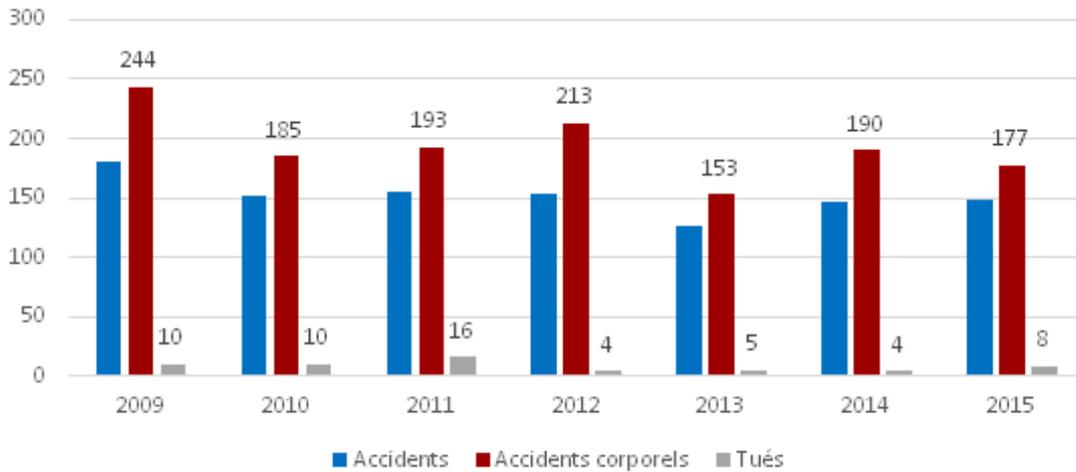
1 061 accidents corporels ont été recensés sur le territoire entre 2009 et 2015. D'un point de vue géographique et de manière logique, les accidents sont concentrés sur Cherbourg-en-Cotentin et les axes structurants, là où se concentrent aussi les déplacements (RN13, RD650, RD901...). Si 70 % des accidents se produisent à Cherbourg-en-Cotentin, ils sont proportionnellement moins graves puisqu'ils représentent moins de 2 % du total des accidentés sur le secteur.

On retrouve également des accidents sur des secteurs plus spécifiques comme les Pieux et sur les axes routiers structurants (RN13, D650, D901...) Une baisse de 27 % des accidents corporels et de 50 % des tués peut s'observer sur 5 ans mais l'accidentologie reste variable d'une année à l'autre. Toutefois, on peut constater une certaine stabilisation des accidents sur la période 2009-2015.



Source : Réalisation Item -Fichiers BAAC 2009-2015

Accidentologie sur la CA du Cotentin



Source : Fichiers BAAC 2009-2015

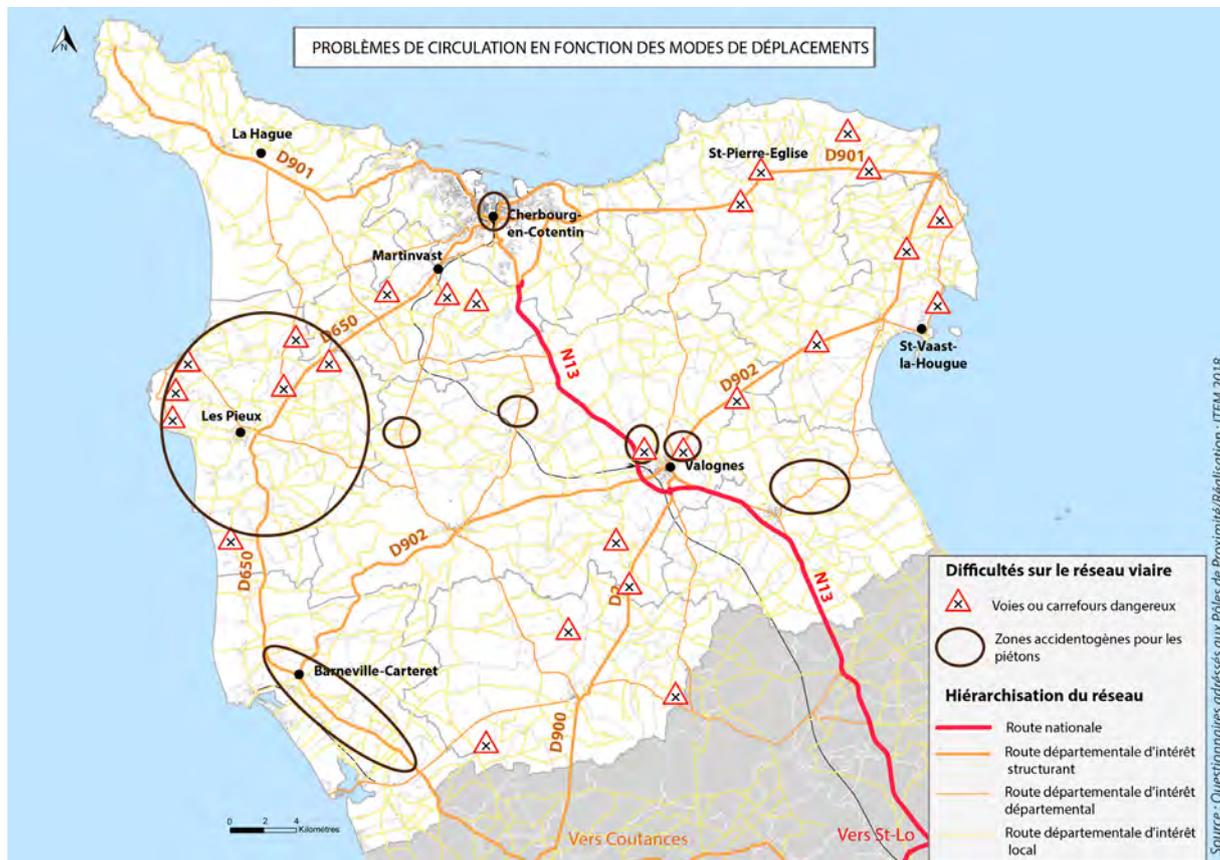
Concernant la gravité, 57 accidents mortels ont été recensés sur la période, dont près d'un tiers ont concerné les modes vulnérables (piétons et cyclistes).

Accidents	Nombre d'accidents	Indemnes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Global	1061	854	57	408	947
<i>dont cycles</i>	84	5	1	27	55
<i>dont 2 roues motorisées</i>	414	33	12	142	288
<i>dont piétons</i>	184	1	17	49	134

Source : Fichiers BAAC 2009-2015

Par ailleurs, la distribution des questionnaires aux Pôles de Proximité a été l'occasion d'identifier différents secteurs problématiques, sources de dysfonctionnements. Deux grandes thématiques ont ainsi été mises en avant:

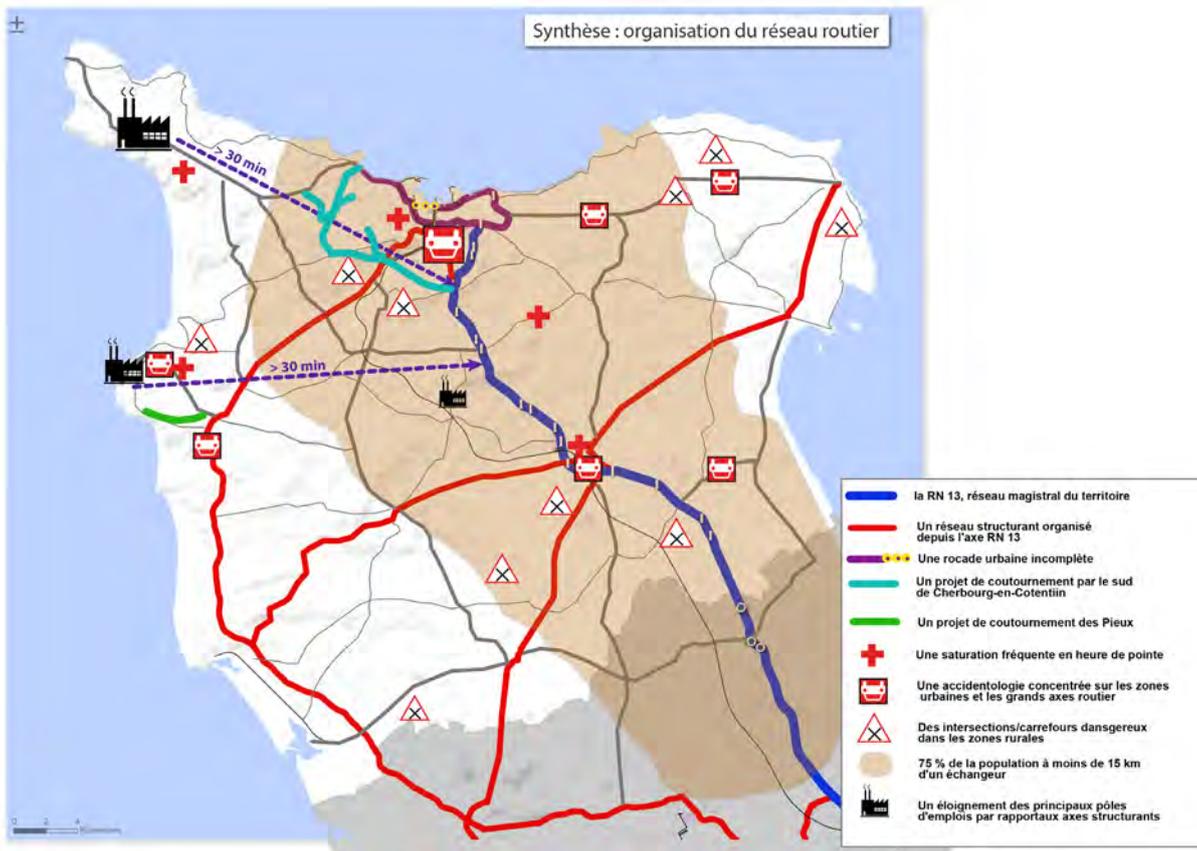
- La gestion des intersections : qu'il s'agisse de carrefours sous-dimensionnés ou d'une mauvaise visibilité ;
- Les vitesses excessives, très peu respectées sur certains axes et notamment dans certains lieux-dits et bourgs.



Source : Retours questionnaires pôles de proximité - 2018

L'inadaptation de certaines voiries aux trafics de Poids Lourds a également été identifiée comme facteur d'insécurité, à l'image du bourg de Saint-Pierre-Eglise ou encore du secteur de la Côte des Isles (collecte de lait en porte à porte).

Le secteur de Flamanville/les Pieux est également identifié comme accidentogènes. La vitesse des véhicules et la forte présence de PL sont accidentogènes pour les modes doux. De plus, l'utilisation d'itinéraires de shunt, parfois étroits et non adaptés, par les salariés pour l'accès au site provoque également des accidents des véhicules motorisés.



SYNTHESE SUR L'ORGANISATION DU RESEAU ROUTIER

// Atouts

- **Secteur global** : Une bonne accessibilité au réseau routier structurant pour une grande majorité des communes
- **Secteur global** : Des phénomènes ponctuels de dysfonctionnements mais globalement de bonnes conditions de circulation sur le territoire

// Faiblesses

- **Secteur global** : Une accidentologie concentrée sur le pôle urbain et voies structurantes
- **Secteur global** : Des vitesses excessives et des intersections jugées comme accidentogènes en milieu rural
- **Cherbourg-en-Cotentin** : une rocade urbaine incomplète
- **Pôles d'emplois principaux** : Une accessibilité limitée aux grands pôles d'emplois

// Opportunités

- **Cherbourg-en-Cotentin** : Une rocade de déplacements à finaliser pour doter le territoire d'une structure viaire efficace
- **Cherbourg-en-Cotentin** : Un contournement par le sud qui peut s'avérer efficace au regard des dysfonctionnements observés

// Menaces

- **Secteur global** : Une hausse des trafics qui peut être actuellement imputée à la construction de l'EPR qu'il conviendra de vérifier à l'achèvement des travaux.

LE STATIONNEMENT : UN OUTIL DE REGULATION DES DEPLACEMENTS

LES ENJEUX DE L'ANALYSE DES CONDITIONS DE STATIONNEMENT

La question du stationnement constituera un enjeu fort pour le PDC. Cette thématique transversale concerne à la fois :

- **L'accessibilité et l'attractivité des centres-villes**, notamment dans un contexte concurrentiel intense entre commerces de proximité et zones d'activités commerciales ;
- **Des besoins variés de stationnement selon les publics** (actifs, résidents, clientèle, visiteurs...) induisant des temporalités de stationnement de plus ou moins longue durée ;
- L'ambiance et la qualité urbaine des centres, et globalement des espaces publics ;
- **L'incitation au report modal**, pour favoriser l'usage des TC ou des modes actifs.

L'enjeu pour les décideurs locaux est donc de trouver un juste équilibre entre une offre pléthorique ou insuffisante, en s'appuyant sur des outils réglementaires favorisant notamment la rotation des véhicules.



Une réglementation bouleversée par la loi MAPTAM

La dépenalisation des amendes de stationnement payant, adoptée par la Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation (MAPTAM) du 27 janvier 2014, entrera en vigueur au 1er janvier 2018.

Plusieurs raisons motivent une remise en cause globale du système, et cette réforme visant à tendre vers une dépenalisation des amendes :

- > Un montant actuel de l'amende pénale (17 €) homogène sur l'ensemble du territoire national, insuffisamment dissuasif, et qui ne prend pas en compte les spécificités locales ;
- > Limiter les intervenants et redonner plus de pouvoir à la collectivité locale (mairie et surtout EPCI) en tant que gestionnaire de voirie, et plus globalement en tant qu'Autorité Organisatrice de Mobilité... ;
- > ... Qui disposera de l'ensemble des leviers nécessaires pour mener à bien une politique cohérente et multithématique en matière de mobilité durable, dans le cadre par exemple d'un PDU.

Focus sur l'offre de stationnement en voirie et en parc

L'offre de stationnement sur voirie est définie par les emplacements groupés au sol et accessibles sans barrières.

Il existe différents modes de gestion du stationnement offert sur voirie. Dans bien des cas, les collectivités choisissent d'appliquer une tarification payante. D'autres types de réglementation sont utilisés, préservant la gratuité du stationnement, tout en limitant sa durée. C'est notamment le cas des zones bleues (souvent limitées à 1h30) et des arrêts minutes (limités à 30 minutes). Ces deux réglementations peuvent être utilisées de manière combinée. Il n'est pas rare que certaines communes décident de mettre en place plusieurs zones tarifaires de stationnement sur voirie, avec une limitation de temps et une tarification différente selon la zone et de plus en plus dissuasive à mesure que l'on s'approche de l'hypercentre. Depuis de nombreuses années, les places de stationnement en voirie se voient diminuer, souvent au profit de réaménagement de l'espace public au profit des piétons, des deux roues et des transports collectifs. Par ailleurs, d'autres types de réglementation permettent une meilleure réponse aux besoins selon les cibles, tout en conservant un objectif d'optimisation du stationnement. Il s'agit notamment des tarifications spécifiques pour les résidents ou encore pour les actifs.

L'offre de stationnement en parc intègre les parcs dits en « ouvrage » (en élévation ou souterrain) et les parcs dits « en enclos » (stationnement au sol dont l'accès nécessite l'action d'une barrière, en entrée ou sortie). L'offre en parc s'est fortement développée dans un souci d'accueillir encore davantage de flux en centre-ville. Aujourd'hui, l'offre en parc est relativement plus chère qu'en voirie mais permet souvent un stationnement de plus longue durée. Dans les grandes agglomérations, ils ont tendance à accueillir en leur sein des services complémentaires et activités et s'y implantent également d'autres modes de déplacements (vélo, autopartage.).

La mise en œuvre d'une politique de stationnement efficace réside dans une articulation réfléchie et un équilibre entre l'offre de stationnement en voirie et en parcs.

// 1.1 Des problématiques différentes selon les communes

La mise en place d'une politique de stationnement est la résultante de problèmes rencontrés en la matière.

Sur le territoire, 3 choix ont été opérés :

- Définir **une réglementation toute l'année, à l'image de Cherbourg-en-Cotentin**, pour favoriser la rotation dans l'hypercentre, améliorer l'accessibilité aux commerces et éviter le stationnement ventouse ; Cette réglementation est multiple : elle associe à la fois des places de stationnement payantes dans l'hypercentre ainsi que des zones réglementées type zones bleues et arrêts minute. Pour permettre aux résidents du centre-ville de se stationner à proximité de leur résidence, une tarification préférentielle leur est

destinée.

- Définir **une réglementation de type zone bleue, dans les polarités secondaires et/ou touristiques**, notamment à Valognes ou Barneville-Carteret, où la mise en place d'un stationnement payant n'est pas pertinente, mais où il s'agit tout de même de favoriser la rotation des véhicules, notamment en saison estivale ;
- Définir des emplacements de stationnement minute, sur quelques places à enjeux, pour répondre à des besoins de stationnement de très courte durée, aux abords immédiats des commerces. A l'image de Barfleur et de Saint-Pierre-Eglise par exemple.

Certains pôles secondaires ne disposent pas d'une réglementation du stationnement alors qu'ils hébergent des activités commerciales et des services de proximité pouvant entraîner des besoins de stationnement locaux. En saison estivale, ce besoin en offre de stationnement peut être décuplé



Une spécificité réside également à proximité des deux principaux pôles d'emplois (Flamanville et Orano) qui attirent chaque jour des flux très nombreux et ont mis en œuvre une réflexion sur le stationnement de leurs salariés.

D'une manière générale, **sur les communes périurbaines ou rurales, les principales difficultés de stationnement restent ponctuelles dans le temps et dans l'espace**. Les abords des écoles aux horaires d'entrée et de sortie sont sujets à du stationnement illicite. Ailleurs, les problèmes sont moins liés à un manque d'offre qu'à des comportements (volonté de stationner « au plus près » de sa destination), notamment dans les rues résidentielles.

// 1.2 L'enjeu du stationnement sur les polarités touristiques

Le littoral de la Communauté d'Agglomération du Cotentin, à l'Ouest comme à l'Est, reste une destination privilégiée des touristes, et voit sa population au moins doubler en saison estivale. Ainsi, en période d'afflux important, des problématiques de stationnement peuvent émerger.

Une enquête d'occupation de l'offre de stationnement proposée a été réalisée sur deux des communes les plus touristiques du territoire : **Barneville-Carteret et Saint-Vaast-la-Hougue.**

Les résultats :

Sur la commune de Saint-Vaast la Hougue, environ **650 places ont été enquêtés** dans le secteur du centre-ville et du port. Il n'existe pas de réglementation spécifique du stationnement, type zone bleue, pour encourager la rotation des véhicules. **Le taux d'occupation moyen de l'offre de stationnement atteint 96 %**, autrement dit le stade de saturation de l'offre. Dans le centre-ville, les rues sont plutôt contraintes du fait de leur étroitesse et l'offre de stationnement y est relativement réduite, limitant ainsi le stationnement anarchique.

Les problématiques sont davantage concentrées au niveau du port et du Quai Tourville. Tout au long du Quai Vauban, les centaines de places de stationnement

sont occupées, de manière un peu anarchique, coupant toute visibilité sur le port. La vingtaine de places réservée pour les pêcheurs du port semblent occupée par d'autres usagers.

Une forte présence de stationnement illicite peut être constatée au niveau de Quai Tourville, avec un taux d'interdit jusqu'à 67 %.



Quai Vauban



Quai Vauban



Quai Tourville

Sur la commune de Barneville-Carteret, divisée en trois secteurs bien distincts, **la pression du stationnement est relativement faible.**

Dans le centre-bourg, l'existence d'une réglementation concernant une majorité du bourg, permet une bonne rotation des véhicules. Sur l'ensemble des axes enquêtés (env.200 places), le **taux d'occupation moyen est de 71 %**, (contre 57% en basse saison), signe d'un bon fonctionnement général de la politique de stationnement.

Barneville-Plage est davantage une zone résidentielle et vacancière constituée principalement de campings et de résidences secondaires. Sur ce secteur, le taux d'occupation de l'offre de stationnement est plutôt faible, avec **67 % des places occupées**. Cependant, malgré de nombreuses places disponibles, le stationnement illicite est plutôt courant avec une volonté de se stationner au plus proche des plages et aménités touristiques.

Enfin, du côté du Port de Carteret, l'offre de stationnement proposée est très importante (environ

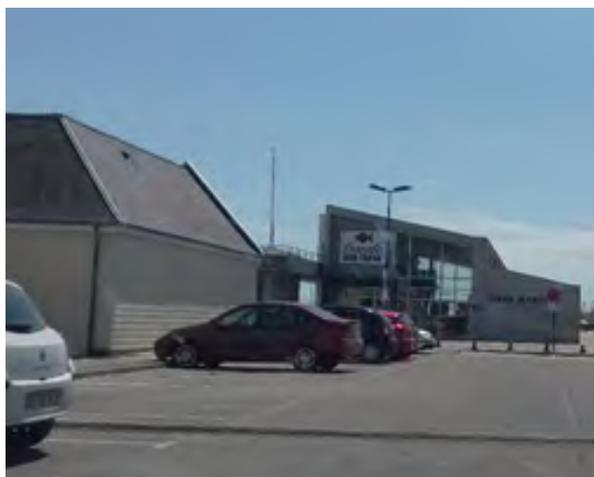
800 places dont env. 30 en zone bleue). Le taux d'occupation est là encore relativement faible avec **64 % de places occupées**. Par ailleurs, la commune dispose **d'emplacements de parkings réservés pour les manifestations, permettant alors une bonne gestion des afflux importants** (marchés, festivals...).



Rue Guillaume le Conquérant



Barneville Plage

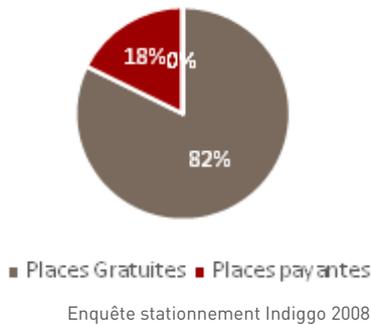


Le stationnement sur le pôle central de Cherbourg-en-Cotentin

// 2.1 Une offre de stationnement très majoritairement gratuite dans le centre de Cherbourg-en-Cotentin

Dans le centre de Cherbourg-en-Cotentin (centre-ville et Val de Saire), il a été recensé environ 7 980 places dont :

- 6 536 places gratuites
- 1 406 places payantes, 46 % sur voirie, 56 % en parc
- 42 arrêts minutes



// 2.2 Une tarification différenciée selon les publics visés

Qu'il s'agisse des actifs, des résidents, ou de la clientèle commerciale, l'hypercentre doit répondre à des besoins de stationnement qui diffèrent en fonction de la temporalité (durée, période...). Il s'agit de gérer la concurrence entre les différents usagers de l'hypercentre afin de permettre à chacun, notamment aux visiteurs, des possibilités de stationnement facilitées. L'enjeu est d'autant plus fort que la question de l'attractivité commerciale est forte, face aux zones commerciales périphériques voire à l'offre proposée sur les pôles régionaux attractifs comme Caen et Rennes. Il s'agit également de proposer une offre suffisante et attractive tout en assurant un bon partage de voirie et des espaces publics de qualité.

Plusieurs réglementations coexistent au sein du secteur :

- Du **stationnement avec horodateurs** pour des arrêts de courte durée : 0,80€ la 1^{ère} heure et 1,40 € les 2 heures, ce qui fait de Cherbourg-en-Cotentin la 3^e ville la moins chère de France.
- Les **parkings payants à barrières** adaptés pour des arrêts de moyenne durée (4 à 6h) (0,50€/h) – gratuits de 12h à 14h pour la majorité
- Des **parkings gratuits**, très proches du cœur de ville et permettant un stationnement illimité
- Des **arrêts minutes** permettant un arrêt de 30 minutes maximum Nombre d'abonnés

Une tarification du stationnement préférentielle destinée aux résidents

Il est possible pour les habitants résidents dans la zone de stationnement payant, d'obtenir une carte permettant de stationner dans certaines rues, pour 11€ par mois.

Il est également possible de souscrire à un abonnement dans un parking à barrière du centre, pour un montant de 52 €/mois (ou 522 €/an). 3 parkings le proposent : Gambetta-Fontaine, Trinité, Napoléon. Ce dernier est uniquement réservé aux abonnés. En 2017, environ 400 abonnés ont été recensés,

Une tarification destinée aux actifs du centre-ville

Les actifs du centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin ont la possibilité de souscrire à une carte prépayée de stationnement qui leur permet de stationner dans les rues du centre au tarif de 0,50 €/heure.

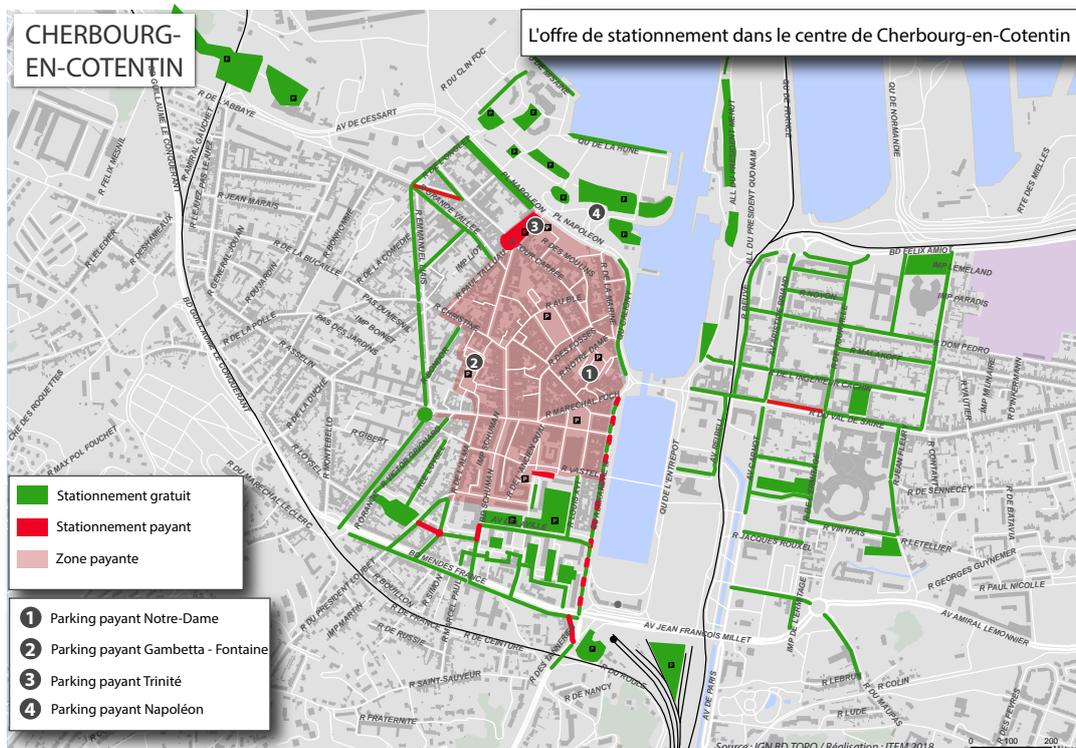
Une tarification destinée aux visiteurs

Les personnes se rendant de manière régulière dans le centre-ville de Cherbourg, peuvent souscrire à une carte prépayée pour bénéficier d'un tarif de 60 cts de l'heure.

Parallèlement, il est aussi possible de se garer en journée sur le parking du centre commercial des Eléis, qui compte 1 000 places à lui seul.

// 2.3 Une offre publique de stationnement mal optimisée

Une **enquête réalisée en février 2018 sur 5 500 places** (soit 80 % de l'offre totale du secteur) et sur **4 secteurs stratégiques** : le cœur de ville, le secteur du port Chantereyne, les gares et l'hôpital. Lors de l'enquête, 5 260 places gratuites et 300 places payantes ont été enquêtées.



Enquêtes d'occupation du stationnement – Cherbourg-en-Cotentin- Février 2018 – Item Etudes & Conseil

A l'exception de quelques places payantes sur voirie et de la zone payante en cœur de ville, une majorité de l'offre est gratuite. **L'offre gratuite est par ailleurs à proximité immédiate du cœur de ville**, avec des temps de parcours d'à peine 10 minutes à pied pour les parkings de la zone Chantereyne. Cette offre de stationnement très capacitaire encourage les automobilistes à stationner en cœur de ville.

En effet, **le taux d'occupation moyen sur les secteurs enquêtés atteint 85 % en journée**. On constate un plus fort taux d'occupation des places gratuites tous secteurs confondus. Dans le centre-ville par exemple, **96 % des places gratuites étaient occupées au moment de l'enquête, contre seulement 24 % des places payantes**.

Secteurs	Places proposées	Dont gratuites	Dont payantes	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites
Secteur 1 : centre-ville	1 643	1388	255	90%	96%
Secteur 2 : Hôpital	1671	1643	28	80%	80%
Secteur 3 : Chantereyne	1383	1383	0	85%	85%
Secteur 4 : Gares	446	434	12	85%	87%

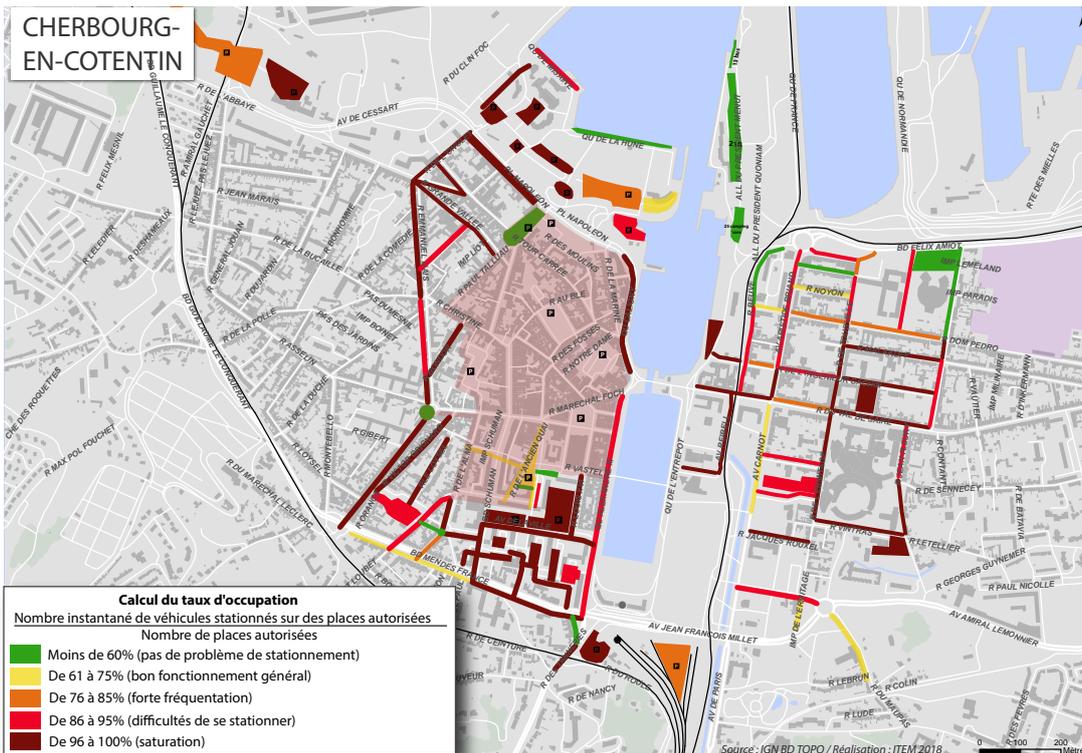
Enquête d'occupation du stationnement en période diurne – Cherbourg-en-Cotentin – Février 2018 – Item Etudes & Conseil



Rue François 1er – Cherbourg-en-Cotentin

Dans la rue François 1er par exemple, la partie gauche est une zone de stationnement gratuite au contraire de la partie droite, payante.

Le constat d'une rive droite complètement vide est symptomatique d'une offre qui manque d'efficacité et insuffisamment contraignante



Enquête d'occupation du stationnement en période diurne- Cherbourg-en-Cotentin- Février 2018 – Item Etudes & Conseil



Que ce soit dans le secteur du centre-ville ou de l'hôpital, le taux d'occupation de l'offre de stationnement reste très important, en dehors de certaines rues ou parkings en ouvrage payants. Dans le quartier résidentiel Divette, au Nord de la gare, qui abrite de nombreux habitats collectifs, la pression sur le stationnement est très forte.

Dans le secteur Chantereyne qui propose plus de 1380 places gratuites, la pression du stationnement intervient tout au long de la journée : la journée par les actifs et visiteurs et le soir par les résidents. Du côté des gares, le stationnement ventouse est relativement fort puisque 92 % des places sont occupées en soirée, laissant supposer une utilisation de ces parkings gratuits par des résidents habitants à proximité mais ne disposant pas d'une place privée ou encore par des actifs usagers du TER en déplacements plusieurs jours.

Ainsi, ces secteurs font face à de **nombreux conflits d'usages** entre :

- Les résidents qui peinent à stationner proche de leur domicile
- Les actifs qui stationnent au plus près de leur travail, souvent aux abords des résidences sur des places gratuites
- Des visiteurs qui ont des difficultés à trouver une place de stationnement en journée, parfois au détriment de l'attractivité des commerces

// 2.4 Des pratiques de stationnement illicite généralisées

L'enquête a révélé **un taux de congestion moyen sur les secteurs enquêtés de 94 % en journée et de 80 % en soirée**. Plus précisément, on retrouve des pratiques de stationnement illicite dans tous les secteurs, mais principalement dans le secteur des gares (13 %) et autour du secteur du Val de Saire (12 %).

Ce constat n'est pas la résultante d'une offre de stationnement insuffisante mais plutôt le fait des choix des différents usagers, souhaitant se stationner sur une place gratuite au plus près de leur destination. Ces comportements représentent une gêne pour les cheminements en modes doux mais ne peuvent être améliorés que par un contrôle et une répression du stationnement gênant.



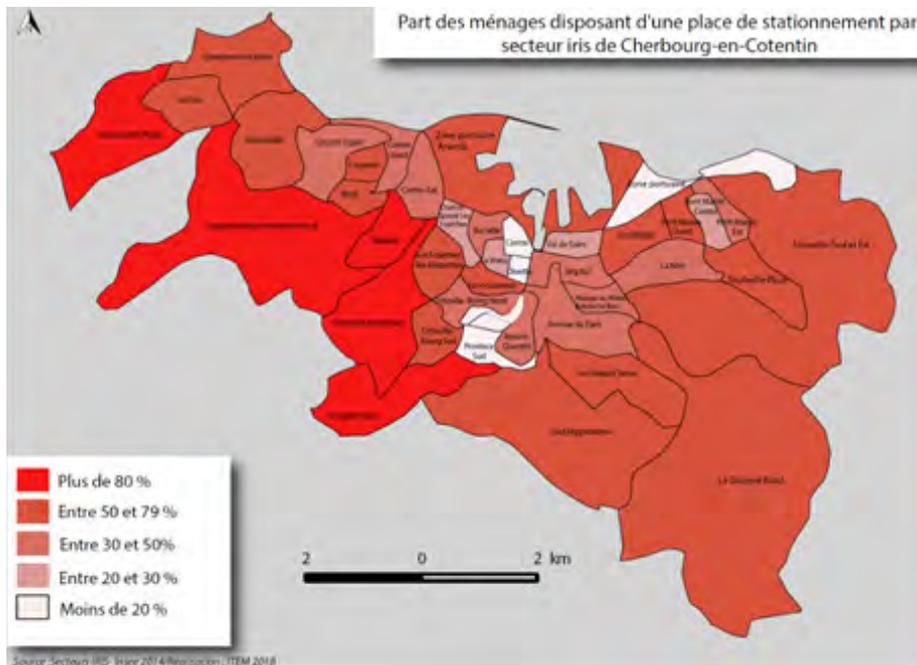
// 2.5 La pression du stationnement résidentiel

Selon les données de l'INSEE, à l'échelle du territoire, **plus de 30 695 ménages (soit 38 % des ménages) ne disposent pas d'emplacements privés de stationnement**. Dès lors, les ménages disposant d'un véhicule, auront recours au stationnement sur l'offre publique, en voirie ou en parc.

A l'échelle des IRIS, **moins de 20 % des ménages des secteurs « Centre » et « Divette » ont un emplacement privé, soit environ 1 800 places de stationnement manquantes, potentiellement à accueillir sur la voirie**.

Logiquement, la part des ménages disposant d'un emplacement privé augmentera à mesure que l'on s'écarte de l'hypercentre, et atteindra 80 à 100 % des ménages. Pour autant la plupart des secteurs centraux et péri-centraux seront soumis à des pressions en matière de stationnement résidentiel.

Si cette donnée ne permet de disposer que d'une vision partielle des problématiques, puisqu'elle n'inclut pas la multimotorisation des ménages, elle permet d'identifier des potentielles zones conflictuelles.



Source : Insee 2014

La problématique du stationnement autour des pôles d'emplois

//3.1 D'importantes problématiques de stationnement autour de la centrale de Flamanville

Le chantier engagé il y a quelques années pour la construction de l'EPR 3 a nécessité la venue d'une masse importante de salariés : de 2 000 environ avant le chantier, le site accueille encore aujourd'hui plus de 7 000 salariés dans une commune de 1 700 habitants environ.

Dans ce cadre, l'entreprise a mis à disposition des salariés une **offre de stationnement conséquente et théoriquement suffisante à proximité du site (3 500 places-10 parkings)**. Pour les parkings déportés, un système de **navettes gratuites** réalise des rotations toutes les 15 minutes entre ces parkings et le site, sur une amplitude horaire très large (environ 6h-22h). Des **parkings temporaires** ont également été mis en place pour faire face aux pics d'activité, à l'image du parking du Château (400 places). Actuellement, un parking de 1 000 places est en construction en plein cœur du site, en plus du nouveau parking Flam 1 de plus de 800 places.

En complément de ces nombreux parkings, une **application « Flampark »** permet aux salariés de connaître en temps réel la localisation des parkings, les places disponibles et les horaires des navettes.

Malgré cette importante logistique visant à réguler et faciliter le stationnement autour du site, **les pratiques de stationnement illicite sont généralisées**. Les parkings situés à proximité du site sont saturés tandis que certains parkings déportés sont relativement vides, malgré la présence de navettes.

Des pratiques de stationnement illicites se retrouvent également tout au long du port Dielette et des habitations de la commune de Flamanville, causant ainsi **des conflits d'usages entre salariés de l'EPR, usagers du port, habitants de la commune et visiteurs** (notamment

en saison estivale). Un petit parking totalement illicite est pris d'assaut par les actifs EDF (30 places) mais pose des problèmes car il se situe au niveau de petits chemins de randonnées et d'accès à la plage/pêche. Ces pratiques illicites restent nombreuses, malgré une forte verbalisation. Elles constituent une source d'insécurité pour tous les usagers, surtout piétons et cycles.

Bien que le chantier de l'EPR touche à sa fin et que de fait, ces problématiques sont logiquement amenées à diminuer, des pics d'activités sont à prévoir, notamment lors des grands carénages. Le nombre de parkings sera quant à lui considérablement réduit. Ainsi, il sera important d'anticiper les besoins de stationnement sur ces périodes.

PARKINGS CHANTIER EPR

-  parkings déportés + navette gratuite
-  parkings de proximité
-  parkings réservés au covoiturage



Source : Association Interentreprise Flamanville 3 – Juin 2018



// 3.2 L'enjeu du stationnement autour de Naval Group et d'Orano

Naval Group (Cherbourg-en-Cotentin)

Avec ces 3 000 salariés, l'entreprise Naval Group située dans le centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin est le principal employeur de Cherbourg-en-Cotentin. En matière de stationnement, le site dispose de 1 500 places internes au site et 500 places au niveau de la Porte du Midi.

Cependant, une réduction de l'offre de stationnement va intervenir sur le court terme, pour des besoins internes et externes à l'entreprise. Cela va entraîner, si rien n'est mis en œuvre, un manque de places de stationnement qui inquiète l'entreprise en matière de recrutements futurs bien que de nombreuses places de stationnement soient proposées en journée à proximité du site. De plus, la situation spatialement contrainte du site laisse peu de possibilités de création de parkings, à moins d'engager un rachat de terrains auprès de la Marine Marchande.

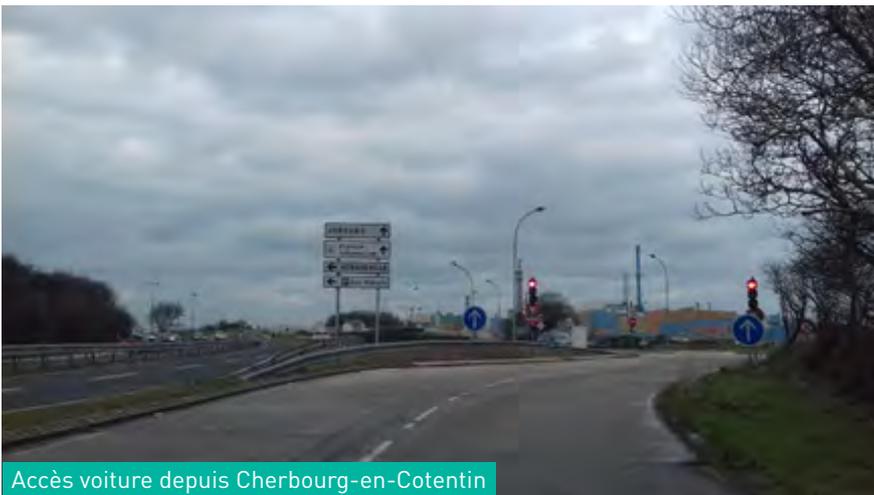
Cependant, d'autres solutions alternatives sont totalement envisageables et méritent une réflexion particulière dans le cadre du PDC.

Le site de Naval Group a engagé une réflexion sur un

Plan de Mobilité en 2017. Actuellement, 75 % environ des salariés viennent sur le site en voiture alors que 58 % des salariés sont domiciliés à Cherbourg-en-Cotentin. Cela laisse entrevoir des potentiels importants de report modal de la voiture vers les modes doux et les transports en commun, et donc, une réduction des besoins de stationnement.

Orano (Beaumont-Hague)

Le site d'Orano de La Hague est implanté sur la pointe nord-ouest de la presqu'île du Cotentin, à environ 20 km à l'ouest de Cherbourg. Avec plus de 3 000 salariés, l'accès au site pour les salariés automobilistes s'organise autour de parkings à très grande capacité aux abords du site, et reliés par des galeries piétonnes, y compris souterraines, permettant un accès contrôlé et sécurisé des salariés au site.



Accès voiture depuis Cherbourg-en-Cotentin

L'accès au site peut se faire également en navettes bus privées organisées pour les salariés de l'entreprise.

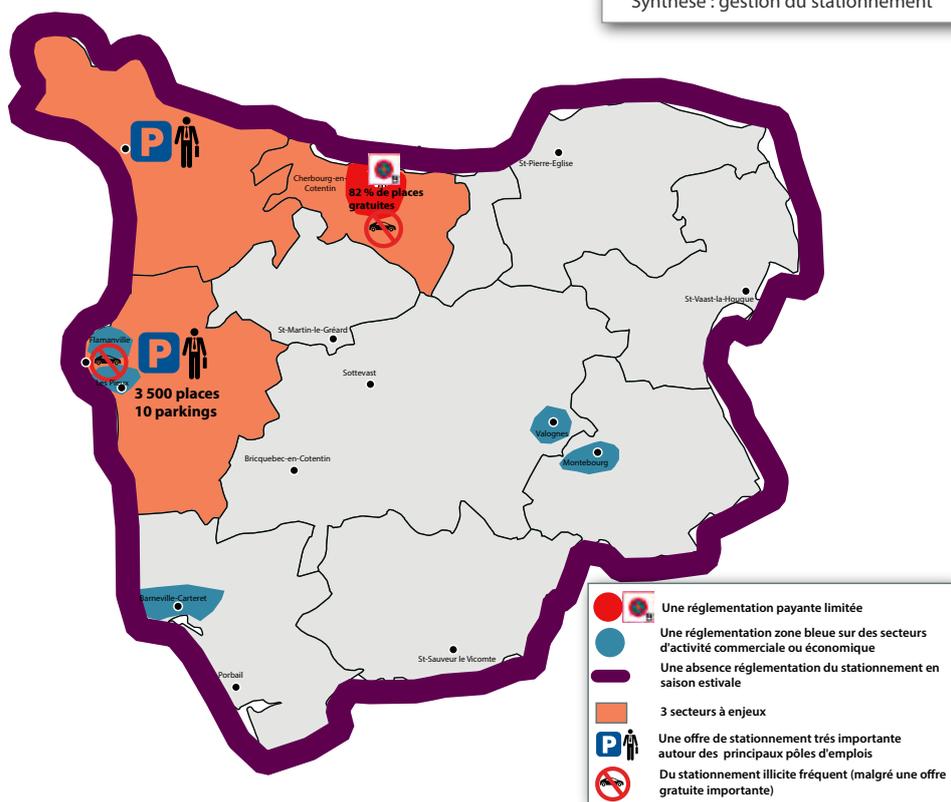


Parking aux abords de l'usine Orano



Parking des Murets aux abords de l'usine Orano





SYNTHESE SUR LA GESTION DU STATIONNEMENT

// Atouts

- **Secteur global** : peu de problématiques de stationnement
- **Pôles d'emplois principaux** : Une importante gestion du stationnement des salariés

// Faiblesses

- **Secteur global** : des difficultés ponctuelles classiques relevant de comportements inadaptés de la part des automobilistes
- **Cherbourg-en-Cotentin** : une offre publique gratuite très importante n'incitant pas au report modal
- **Cherbourg-en-Cotentin** : des enjeux de stationnement autour des pôles d'emplois (Naval Group, Hôpital...)
- **Cherbourg-en-Cotentin- Pôles d'emplois principaux** : Une question du stationnement uniquement abordée avec une logique d'offre
- **Cherbourg-en-Cotentin- Pôles d'emplois principaux** : du stationnement illicite fréquent
- **Secteur littoral** : une absence de réglementation du stationnement en saison estivale pouvant causer des conflits d'usages
- **Pôles d'emplois principaux** : des pratiques de stationnement anarchiques

// Opportunités

- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : Le projet de BNG a notamment pour objectif d'inciter au report modal et doit permettre de réduire les besoins de stationnement dans l'hypercentre

// Menaces

- **Secteur global** : Une utilisation des politiques de stationnement qui ne se tourne pas comme un outil pour favoriser le recours aux modes alternatifs à l'automobile

LE TRANSPORT ET LES LIVRAISONS DE MARCHANDISES

Une livraison peut se définir comme étant « la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte ». Au sens du droit public, elle correspond à un « arrêt » d'un véhicule pour chargement ou déchargement (c'est-à-dire une immobilisation momentanée, mais dont la durée n'est pas définie) et recouvre ce qu'il est courant d'appeler la « logistique du dernier kilomètre ». Quant au transport de marchandises de façon globale, il peut se définir comme étant la circulation des marchandises entrant et sortant d'un territoire, mais également celle transitant par ce territoire.

Les livraisons de marchandises ont connu de profonds bouleversements des dernières années, qui sont dues notamment à la complexification des pratiques d'achats des particuliers. La tendance grandissante est celle du e-commerce et donc de la commande en ligne avec livraisons au domicile ou dans un point relai. Cela engendre à la fois la multiplication des petits points de livraison, de petits flux nombreux mais aussi des kilomètres inutiles puisque certains colis sont parfois retournés à l'expéditeur. L'impact de ces nouvelles pratiques se trouve dans l'augmentation des encombrements en centre-ville et de la pollution urbaine. De plus en plus d'agglomérations expérimentent des solutions pour optimiser le transport et la livraison de marchandises, notamment dans leur cœur de ville. Pour cela, plusieurs leviers peuvent être activés : le levier technico-commercial (optimisation des tournées, télécommunication...), le levier technico-organisationnel (utilisation de véhicule plus propre...) et le levier réglementaire (horaires de livraisons..).

Le transport de marchandises en Normandie

Un approvisionnement quasi hégémonique de la route

Entre 2011 et 2015, on constate une diminution du trafic (-10 %), avec une augmentation du transport pour compte propre (+8 %) et une diminution du transport pour compte d'autrui (-18 %). En 2015, 139 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en Normandie

- 36 % : trafic avec d'autres régions
- 14 % trafic entre d'autres départements normands
- 50 % au sein de chaque département
- Puis : 66 % pour compte d'autrui, 34 % pour compte propre

Parmi le trafic interrégional, 51 % du trafic correspond à des exportations et 49 % à des importations.

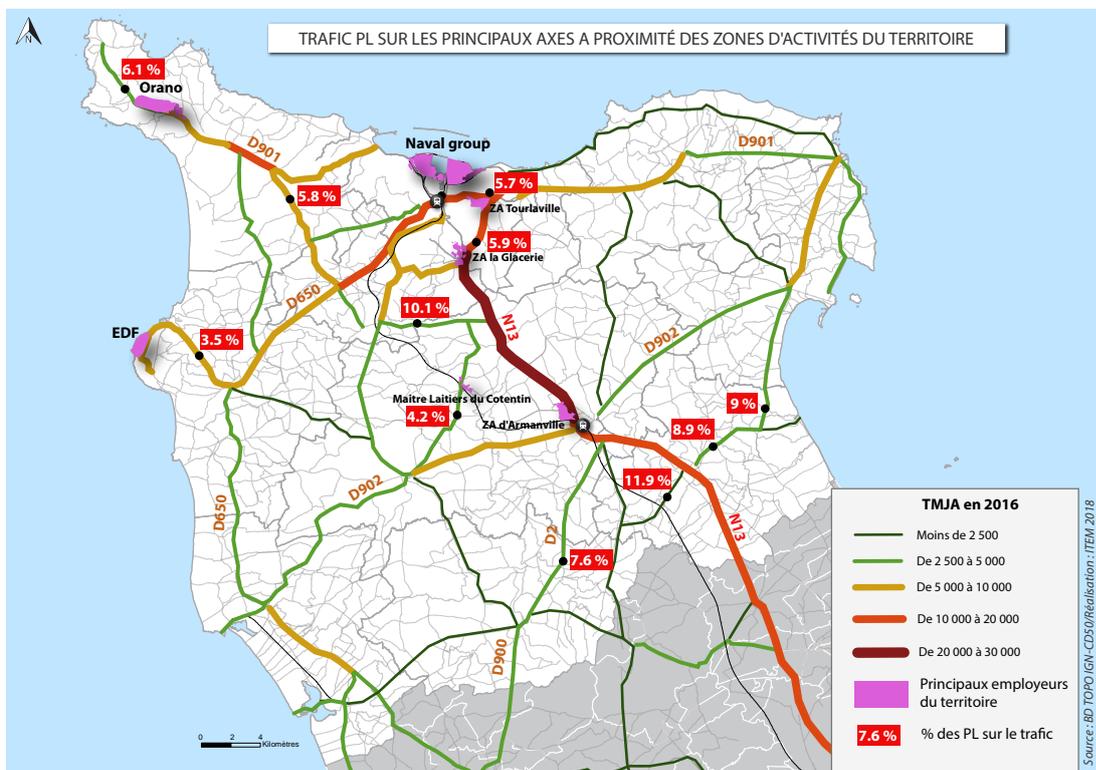
Le transport de marchandises sur la CA du Cotentin

L'agglomération dispose en termes de logistique comme le reste de la région **d'un approvisionnement majoritairement routier, ce qui peut causer des problématiques de trafic PL sur des axes inadaptés.**

En effet, sur certains secteurs, à proximité des principales ZA, on retrouve **jusqu'à 11 % du trafic imputé au Poids Lourds**. La circulation de ces PL se fait parfois sur des voies de circulation secondaires et non adaptées du fait de leur largeur notamment.

Sur la RD50 par exemple, à proximité des Maitres Laitiers du Cotentin, on retrouve 4.2 % de PL, soit en moyenne 150 par jour. Cet axe est un axe plutôt étroit sans séparateur, pouvant causer des conflits d'usages avec les autres usagers de la route.

La RD42 est également un point de passage important des PL qui rejoignent la RN13.



Le niveau de trafic PL est jugé élevé pour plus de 8 Pôles de Proximité ayant répondu au questionnaire. Les problématiques sont principalement concentrées sur les voiries inadaptées et dans les bourgs (Le Rozel, Surtainville, St-Sauveur-le-Vicomte, etc). Par ailleurs, le secteur de l'EPR de Flamanville représente également un enjeu dans la mesure où une traversée du bourg des Pieux est obligatoire et provoque des conflits d'usages entre PL et autres usagers.

Néanmoins le port de Cherbourg constitue une armature qui permet un part d'acheminement maritime du fret.

En effet, sur l'ensemble de l'année 2017, 1.649.246 tonnes de marchandises ont transités par le port de Cherbourg-en-Cotentin, dont la grande majorité relative au trafic transmanche. Le transport de marchandises représente ainsi la première activité du port, devant le trafic de passagers (transmanche et croisiéristes). Cependant, plus de 50 000 poids lourds ont été transportés en 2017, soit environ 85 000 PL de plus de 19T, ce qui pose la question de l'impact

de la circulation de ces poids lourds à l'intérieur du territoire communautaire, notamment vers des lieux nécessitant d'emprunter des axes étroits, non adaptés et de circuler dans les centres-bourg. Concernant Cherbourg-en-Cotentin, l'axe de contournement à l'est de l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin permet un accès facilité depuis et vers le port en évitant le centre de Cherbourg.

Par ailleurs, la RN13, axe majeur du territoire, est un point de passage privilégié du transport de marchandises vers le reste du territoire national.

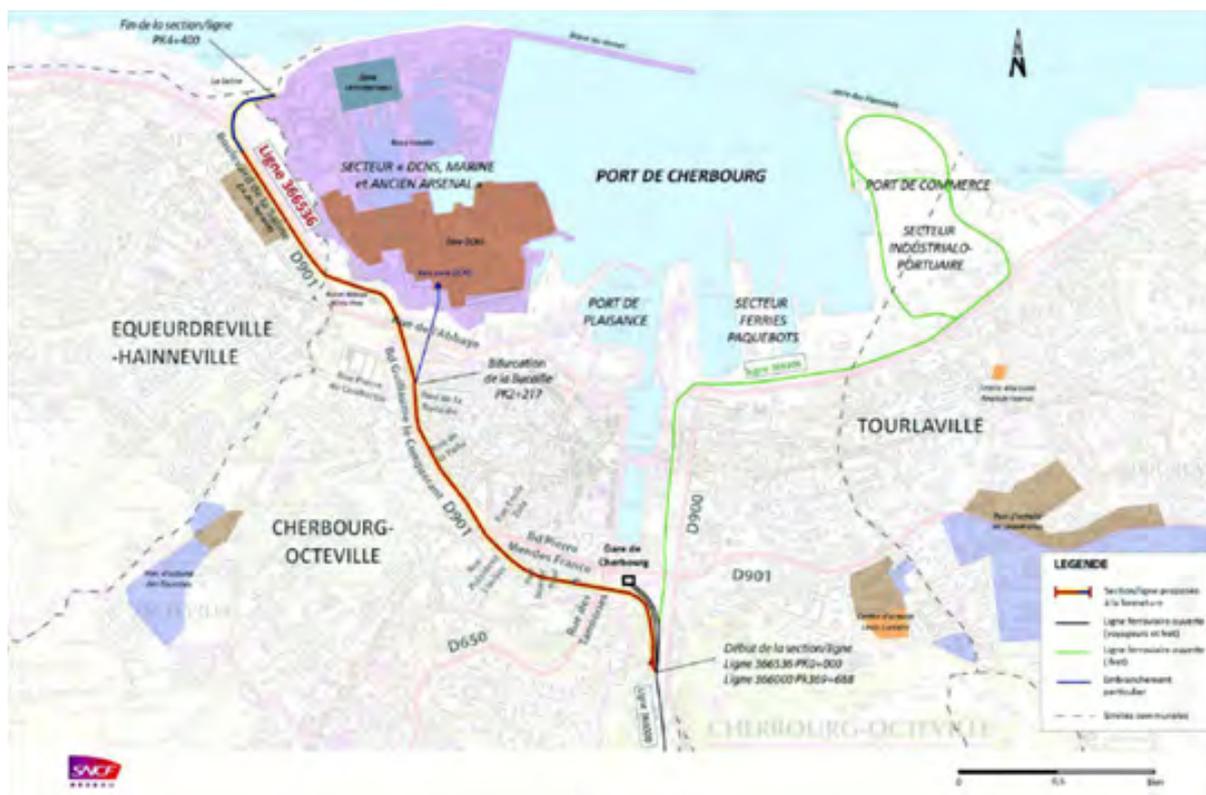
		Total PNA	Ceën - Cuirabeham	Cherbourg	
		Déceembre 2016		Déceembre 2017	
		Evolution			
PASSAGERS (en unité)					
TRANSMANCHE	- Passagers (unité)	631 240	619 843	-1.81 %	
	- Véhicules (unité)	194 484	190 947	-1.82 %	
CROISIÈRE	- Passagers	102 628	128 926	+25.38 %	
TOTAL PASSAGERS		734 068	748 769	+2 %	
MARCHANDISES (en tonnes)					
TRANSMANCHE	- Total marchandises (tonnes)	1 629 640	1 637 849	+0.5 %	
	- Poids lourds (unité)	50 713	51 891	+2.32 %	
TOTAL AUTRES MARCHANDISES		8 614	11 577	+34.4 %	
FRET CONVENTIONNEL	- Matériaux de construction	0	0	0 %	
	- Produits de Recyclage	2 131	0	-100 %	
	- Dangereux	4 334	10 294	+137.52 %	
	- Autres	2 149	1 283	-40.3 %	
TOTAL MARCHANDISES		1 638 254	1 649 426	+0.68 %	

Source : Ports Normands Associés

Enfin, le transport de marchandises par rail ne semble pas être prédominant sur le secteur. Plusieurs lignes de fret sont présentes sur le territoire.

- La ligne ferroviaire voyageurs et fret de Cherbourg à Paris, qui n'enregistre que très peu de trafic fret annuel : seulement un train par jour en moyenne sur l'année

- La ligne ferroviaire dite « raccordement de Cherbourg Maritime » permet une liaison entre la gare de Cherbourg-en-Cotentin et le port de commerces. Cette courte ligne n'est utilisée aujourd'hui que de manière très ponctuelle (environ un à deux trains par an).



Source : Dossier de consultation en vue de la fermeture de la ligne « raccordement de la voie du Homet » Juillet 2015

Il existe plusieurs emprises ferroviaires sur le territoire communautaire, dont la plupart ne voient plus circuler de train et pourraient être questionnés pour accueillir d'autres usages.

La livraison de marchandises

Zoom sur la réglementation relative aux aires de livraison

1/ les aires de livraison ne sont pas réservées aux seuls véhicules de commerce mais à toutes les activités de livraison. Selon l'arrêt de la Cour de Cassation N91-82.457 du 27 novembre 1991, n'importe quel véhicule peut se garer sur les aires de livraison, même une voiture particulière, pourvu que son propriétaire transporte des marchandises en vue de les livrer.

2/ les aires de livraison sont réservées à l'arrêt et non au stationnement des véhicules de transport de marchandises, conformément à l'article R1 du Code de la route. La distinction entre arrêt et stationnement repose sur deux critères fondamentaux : la durée d'immobilisation du véhicule et la présence d'une personne autorisée à déplacer celui-ci. L'arrêt désigne «l'immobilisation momentanée» du véhicule sur une voie : ce laps de temps doit permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule. De plus, la notion d'arrêt implique que le conducteur soit aux commandes ou «à proximité» du véhicule de manière à pouvoir le déplacer le cas échéant.

Sur la Communauté d'Agglomération du Cotentin comme dans la plupart des agglomérations, le thème du transport de marchandises en ville est peu abordé dans les réflexions ou actions actuelles.

Pourtant, 20 à 30 % des véhicules*km (en unité équivalent véhicule particulier) sont occasionnés par les déplacements de marchandises dans une agglomération.

Généralement, les collectivités s'intéressent peu aux marchandises, censées relever de la seule sphère privée. Leur préoccupation était de rejeter les camions

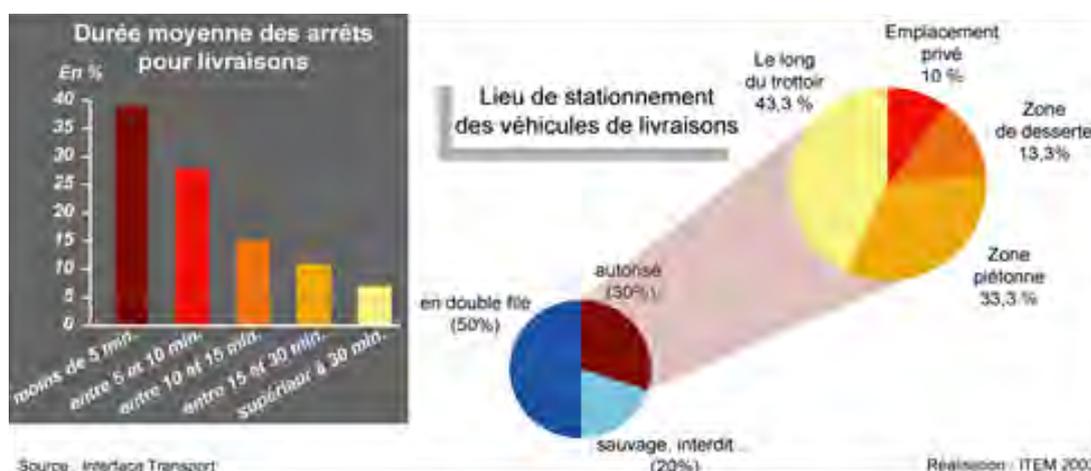
hors de la ville, ne pensant qu'aux nuisances que ces derniers créent.

Les pratiques réglementaires les plus courantes portent sur des interdictions (taille, surface, ...) ou des restrictions (horaires de livraisons) et sont fréquemment prises au cas par cas, sans cohérence territoriale d'ensemble.

Sur le territoire, il existe peu de restrictions en matière de livraisons. Seulement 4 Pôles de Proximité sur 11 ont déjà eu des restrictions :

- A Cherbourg-en-Cotentin, le centre piétonnier dispose d'une zone d'accès restreint et d'horaires de livraisons restreintes rue du château, rue du commerce, rue des Portes, rue des Fossés, rue Notre-Dame, rue de la Paix... : les véhicules assurant les livraisons et chargement sont autorisés à circuler à allure réduite et stationner de 19h30 à 10h30 (arrêt municipal de 1995)
- Dans la commune des Pieux : les PL de plus de 19t sont interdits dans rue centrale sauf desserte locale
- Dans les communes de Valognes et de Saint-Pierre-Eglise, les horaires de livraisons sont restreints le jour du marché

Généralement, les heures durant lesquelles les livraisons sont les plus nombreuses ne correspondent pas aux heures de pointe traditionnelles, mais coïncident avec la fin de matinée.



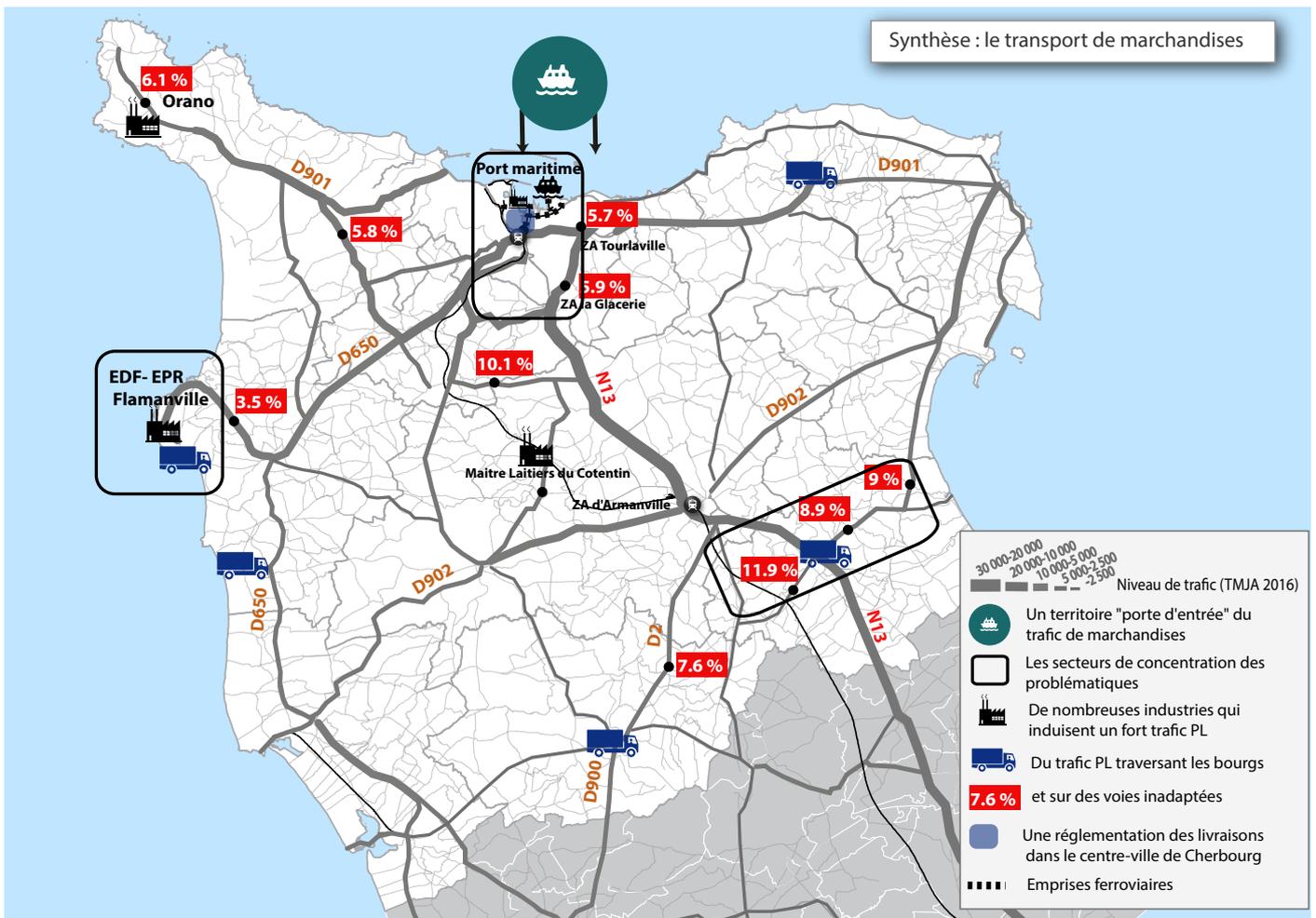
Pourtant, les livraisons causent des problèmes de circulation et de stationnement car elles entrent en conflit avec les autres véhicules et activités qui nécessitent l'utilisation de la voirie (bus, voitures particulières, véhicules postaux...). Les heures de livraison sont liées aux exigences des clients (commerçants, restaurateurs...) qui souhaitent être livrés dès l'ouverture de leur magasin. Concernant les enlèvements au sein des entreprises, une grande partie est organisée en début d'après-midi, entre 13h et 16h, en dehors des heures de pointe.

Plus de la moitié des livraisons est effectuée avec des véhicules utilitaires légers (< 3,5 t.) alors que toutes les réglementations en ville concernent essentiellement les plus de 3,5 t. En particulier, les commerces de détail et les artisans qui font de multiples déplacements avec de petits véhicules, en trace directe avec un trajet au moins à vide.

En règle générale, le stationnement des véhicules de livraisons s'effectue sur de courtes périodes (67 % durent moins de 10 min.) et sur des zones interdites (70 %), en particulier en double file. L'utilisation des aires de livraisons ne concerne en moyenne que 4 % des livraisons car elles sont souvent localisées trop loin du lieu de destination.

Sur le territoire, on notera une présence assez faible des aires de livraisons. De nombreuses communes n'en sont pas dotées.

Cependant, il existe un **certain nombre de points relais sur le territoire** appartenant à différents réseaux de points relais (Mondial Relay, Relay Colis, Kiala...). Avec uniquement l'opérateur Mondial relay, environ 25 points relais sont recensés sur le territoire communautaire, dont la moitié sur Cherbourg-en-Cotentin et l'autre moitié dans les principales polarités du territoire (Valognes, les Pieux, Quettehou, Barfleur...). Ce réseau plutôt dense de points de dépôt peut servir de points de départ à la définition d'une réelle stratégie d'optimisation des livraisons, en milieu urbain, mais également en milieu rural où la population est parfois contrainte à réaliser des déplacements longs pour les achats.



SYNTHESE SUR LA GESTION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

// Atouts

- **Cherbourg-en-Cotentin** : une réglementation des livraisons dans le centre piétonnier de Cherbourg-en-Cotentin
- **Cherbourg-en-Cotentin** : Une liaison fret entre le port maritime et la gare de Cherbourg-en-Cotentin
- **Cherbourg-en-Cotentin** : une position péninsulaire qui limite le trafic de transit
- **Secteur global** : le port de Cherbourg, une porte d'entrée maritime du territoire générant des trafics PL non liés à un trafic local
- **Secteur global** : Une prise en compte de la problématique à l'échelle régionale et locale

// Faiblesses

- **Secteur global** : Un acheminement des marchandises qui se fait essentiellement par la route
- **Secteur global** : Une forte circulation de PL sur des axes non adaptés

// Opportunités

- **Secteur global** : S'appuyer sur les infrastructures existantes pour mieux organiser le dernier kilomètre
- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : Mieux tirer parti des emprises ferroviaires
- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : une complémentarité à rechercher entre la gare maritime et la gare ferroviaire qui sont très proches

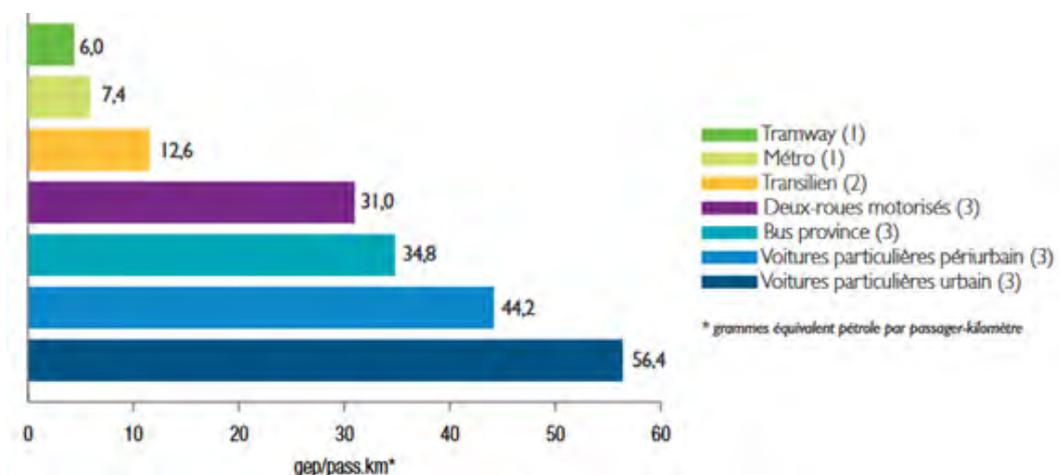
UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN HETEROGENE

Les enjeux de l'analyse des transports collectifs

LES ENJEUX DE L'ANALYSE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Plusieurs raisons doivent amener la collectivité à proposer une offre attractive en transports collectifs

- Des avantages en matière d'environnement** en admettant un bon taux de remplissage des transports collectifs, on consomme en bus 40 % d'énergie en moins et on émet 35 % de CO2 en moins qu'en voiture. Pour des moyennes et longues distances, le train est le moyen de transport qui émet le moins de CO2 (2,5 fois moins que l'automobile).



Sources : (1) RATP - 2015 (2) SNCF - «Information CO₂ des prestations de transport - Méthodologie générale» - juin 2015
(3) ADEME - Deloitte - «Étude sur les efficacités énergétiques et environnementales des modes de transports» - 2007 (données 2005)
Champ : France métropolitaine (phase amont + phase utilisation)

Efficacité énergétique des transports de passagers urbains et périurbains

Outre les aspects énergétiques, l'automobile induit de nombreuses nuisances en milieu urbain souvent liées à la congestion : pollution, nuisances sonores, encombrement des espaces publics ... Pour des trajets équivalents, **un bus peut transporter en passagers l'équivalent de 40 à 50 voitures et une rame de tramway l'équivalent de 170 voitures.**

- Des avantages en termes de rapidité et confort**

Un trajet réalisé en transports en commun peut être un temps alloué à d'autres activités (lire, se reposer...) et permet d'éviter le stress du volant.

Outre le confort, les transports en commun en site propre permettent un gain de temps en milieu urbain par rapport à l'automobile, n'étant pas soumis à la congestion routière.

- Des avantages d'un point de vue économique, pour l'usager**

Les transports en commun sont toujours moins chers qu'une voiture utilisée individuellement. Le coût annuel d'un trajet en voiture pour se rendre à son travail est d'environ 2 000 € pour un trajet de 10 km, contre 300 € pour un trajet en bus (chiffré avec la calculatrice Eco-déplacements ADEME).

La vision générale des déplacements réalisés en transports collectifs

// 2.1 3.8 % des déplacements tous motifs réalisés en TC

Selon les chiffres de l'EDVM réalisée à l'échelle du SCOT du Cotentin, moins de 4 % des déplacements, tous motifs confondus sont réalisés en TC, dont un peu moins de la moitié en TCU (transports collectifs urbains). On retrouve une utilisation plutôt similaire sur d'autres agglomérations enquêtées de taille plus ou moins similaire.

Ville principale / Nom de l'enquête	Année	Population	Nombre de communes	Total TC
Quimper/Pays de Cornouaille (SCOT+)	2013	323 000	94	4%
Béziers (SCOT+)	2014	283 400	153	4%
Laval (PTU+)	2012	223 000	109	5%
Cherbourg (SCOT)	2016	201 200	210	4%
Longwy/Scot Nord 54 et CCPHVA (SCOT+)	2014	175 800	124	5%
Calais (SCOT)	2009	159 000	63	5%

Toutefois, l'usage des TC est plutôt hétérogène. Au niveau territorial, des pôles de proximité se démarquent avec une part modale supérieure à la moyenne de l'agglomération. C'est le cas assez logiquement de Cherbourg-en-Cotentin mais également des Pieux. A l'inverse, les pôles de proximité du Val de Saire et de la Côte des Isles sont de plus faibles utilisateurs. Par ailleurs, 30 % des déplacements liés aux études

sont réalisés en TC, contre moins de 4 % tous motifs confondus. Cela témoigne d'une utilisation des TC par un public essentiellement captif et d'une faible attractivité de ces derniers pour d'autres publics, comme les actifs.

// 2.2 5 % des déplacements d'actifs réalisés en TC

Globalement sur la Communauté d'Agglomération du Cotentin, la part modale des TC sur le territoire s'élève à **5 % pour les déplacements domicile-travail**, soit un volume de 6 577 déplacements.

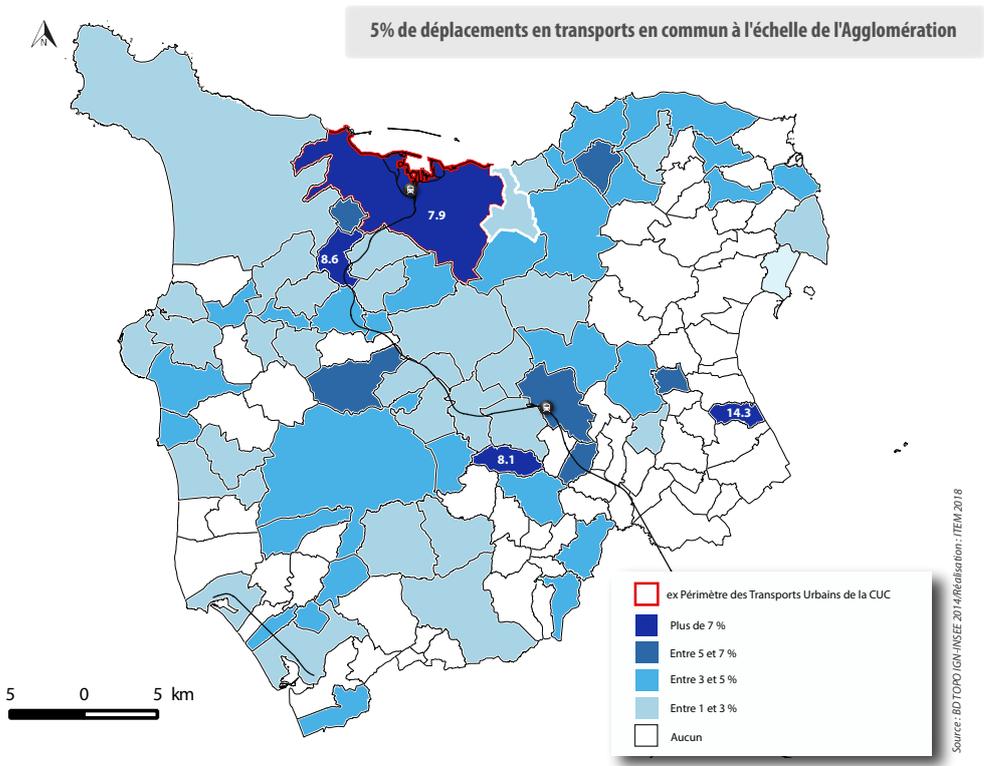
Cette moyenne est plutôt faible par-rapport à d'autres territoires bretons et normands à l'image de Lorient Agglomération (6,1 %) ou Mont-Saint-Michel Normandie (7.9 %), et logiquement bien en deçà par rapport à Caen la Mer (11.9 %).

Ces différences pourront notamment s'expliquer par le périmètre restreint du réseau Zéphir limité aux 5 anciennes communes de l'ex CUC.

Pour autant, on observe différents niveaux d'utilisation des TC sur le territoire selon une logique centre-périphérie :

- Une utilisation plus forte à Cherbourg-en-Cotentin en raison d'un réseau TC plus dense et performant ;
- Une utilisation plus faible mais notables dans les communes disposant d'une offre de transports collectifs régulière
- Une utilisation à la marge voire nulle sur certains secteurs, notamment des franges rétro littorales Est et Ouest, avec 69 communes où aucuns actifs n'utilisent les transports.

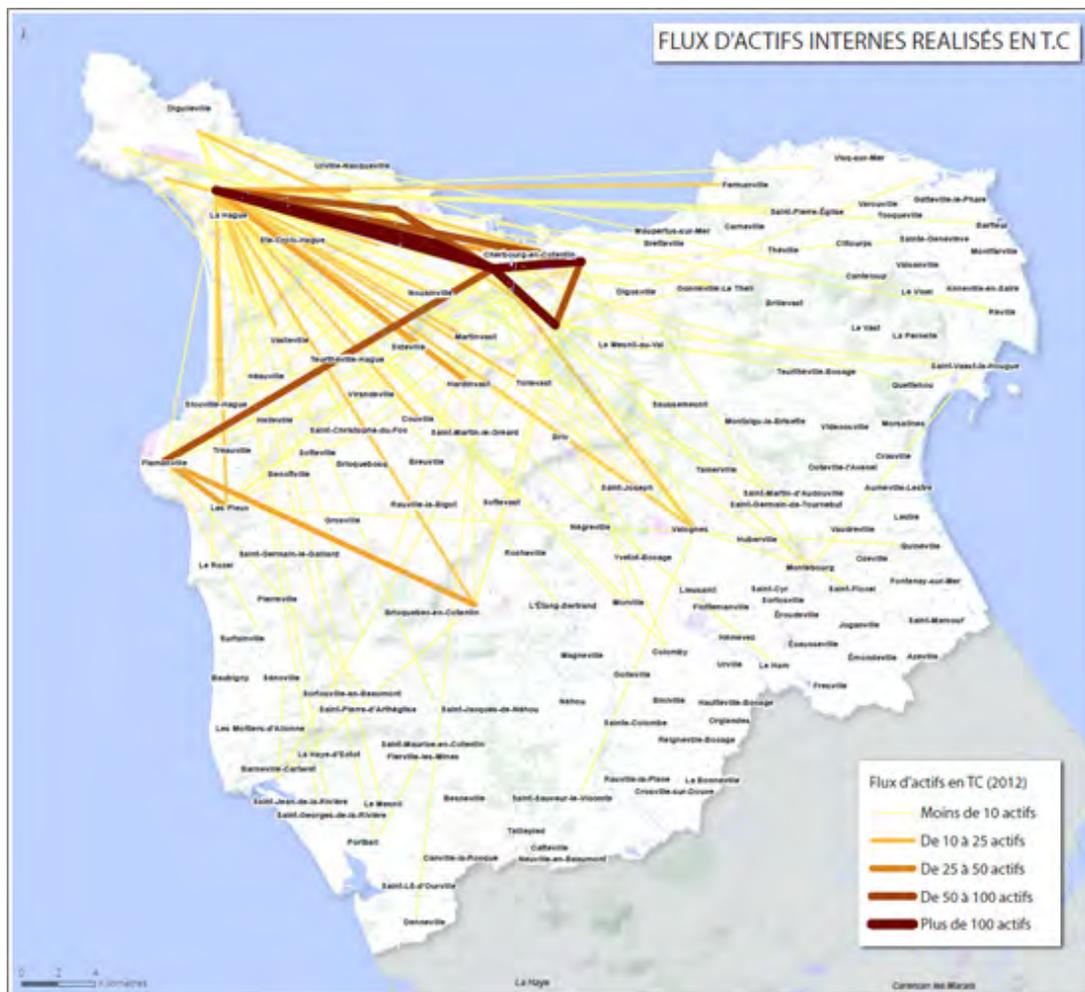
Exemples de part des TC dans d'autres EPCI Bretons et Normands	
SBA	4.4 %
Lorient Agglomération	6,10%
Mont-Saint-Michel Normandie	7,90%
Grand Evreux	10%
Caen la Mer	11,90%



Lorsque l'on regarde les flux d'actifs réalisés en TC à l'intérieur du territoire communautaire, il apparaît clairement une **concentration des flux en TC au Nord-Ouest du territoire, et plus spécifiquement vers ou depuis les principaux pôles d'emplois.**

Vers et depuis la Hague, il n'existe qu'une offre de Transport à la demande et vers le pôle de Flamanville, une ligne régulière permet une connexion avec

Cherbourg-en-Cotentin et Barneville-Carteret. Cette forte utilisation des TC n'est donc pas le fait d'une offre de transports publics importante mais d'autres offres privées desservant les sites industriels.

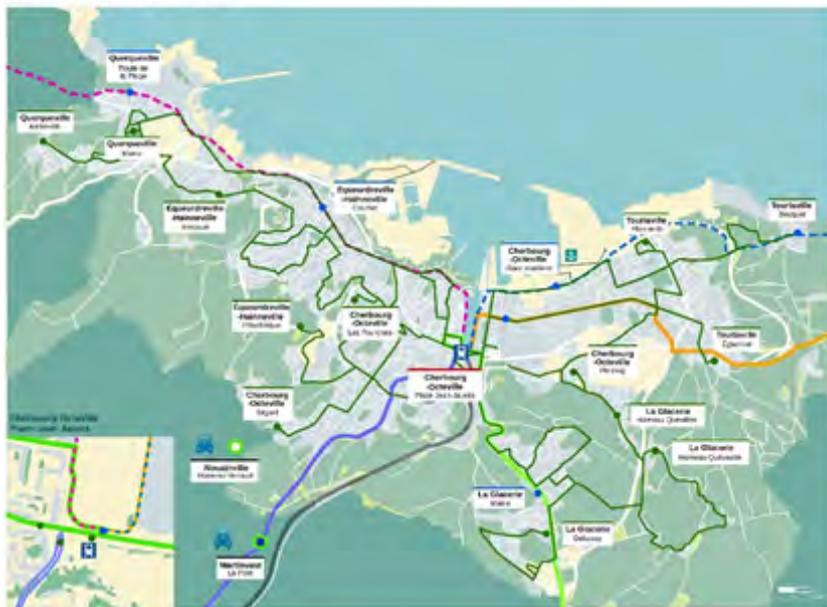


AOM	Réseau	Services	Logo	Tarifification
Etat	Intercités (Cherbourg-Paris)	Intercité		Entre 20 € et 30 € l'aller vers Paris (tarif normal) 500 € pour un abonnement mensuel sur la ligne Paris-Cherbourg
Région	Manéo	TER : lignes ferroviaires (Cherbourg-Caen)	TER 	225 € l'abonnement mensuel TEMPO (tarif normal) 2 449 € l'abonnement annuel TEMPO PLUS (TER+zépher) soit 204 €/mois
		Manéo Express		2,30 le ticket unitaire 26 € l'abonnement mensuel - de 26 ans 52 € l'abonnement mensuel + de 26 ans
		TAD navettes Manéo Express		
		TAD Manéo de proximité		
		Manéo Scolaire	-	-
CA du Cotentin	Zépher Bus	Lignes régulières Zépher		1,30 € le ticket unitaire (valable 1h) 15,60 € l'abonnement jeune mensuel 36,30 € l'abonnement mensuel 26-59 ans 22 € l'abonnement mensuel + de 60 ans
		Lignes scolaires DOMINO		
		Service Itinéo (à la demande) Service Itinéo (systématique)		
		Service Itinéo Access (transport PMR)		

Les transports du Cotentin



Cherbourg-en-Cotentin



Valognes



- | | | |
|--|--|---|
| <p>Lignes Marée express</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ligne rapide au service Saint-Lô — Ligne rapide au service Valognes — Ligne rapide au service Cherbourg — Ligne rapide au service La Glacière — Ligne rapide au service Valognes — Ligne rapide au service Cherbourg — Ligne rapide au service Valognes — Ligne rapide au service Cherbourg — Ligne rapide au service Valognes — Ligne rapide au service Cherbourg — Ligne rapide au service Valognes | <p>Points d'arrêt</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Arrêt Islande express ● Arrêt de (co)trajet ● Arrêt Islande express et arrêt de (co)trajet ● Pôles multimodaux | <p>Équipements structurants</p> <ul style="list-style-type: none"> ☑ Parking ☑ Point de rencontre ou de correspondance ☑ Vélo station ☑ Case terminale |
| <p>Lignes Zéphyr</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ligne ● Terminale | | |

Sources : Régis Normand, Conseil départemental de la Manche, Conseil régional d'Agglomération de Cherbourg, 2016.
 Fonds de plans : BD TOP25 IGN, Cadastre DOIR 2010
 Révision : SIA Cherbourg-en-Cotentin, SIA Cotentin Agglomération de Cherbourg, Avril 2018, Octobre 2017



Une offre ferroviaire structurant le territoire mais à l'attractivité limitée

// 4.1 Une ligne Cherbourg-Caen-Paris inscrite comme liaison TET

Le territoire est situé sur **l'axe ferroviaire Cherbourg-Paris** et deux gares sont présentes :

- Cherbourg-en-Cotentin en position de gare centrale avec des liaisons régionales et nationales ;
- Valognes en qualité de gare secondaire mais au positionnement moins insulaire

Cet axe ferroviaire permet un accès direct à Caen, Lisieux, Evreux et Paris mais des correspondances obligatoires pour rejoindre les capitales régionales voisines (Rennes, Rouen, etc.)

Cet axe est desservi à la fois par :

- la ligne TER régionale Cherbourg-Caen-Lisieux-
- la ligne nationale Intercités Cherbourg-Paris

Cette dernière a été inscrite comme **liaison TET (Territoire d'Equilibre du Territoire)**. Elles assurent un service de grandes lignes rapide entre les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse et permettent ainsi de désenclaver certains territoires. Il en existe 5 à l'échelle de la Normandie, qui seront reprises par la Région en tant qu'AOT d'ici 2020. Dans ce cadre, des améliorations sont prévues sur ces lignes, notamment le renouvellement du matériel roulant vieillissant.



Source : TER Normandie



// 4.2 Une faible offre de services en gares de Cherbourg et de Valognes

La desserte ferroviaire sur le territoire semble **peu attractive au regard de la fréquentation journalière** des services en gare de Cherbourg-en-Cotentin particulièrement. Si l'on compare avec la gare de Belfort, le service proposé est presque 4 fois supérieur à celui proposé à la gare de Cherbourg-en-Cotentin. Cependant, si l'on rapporte la fréquentation journalière (nombre d'usagers de la gare) au nombre de services proposés, on constate que les gares du territoire se situent environ au même niveau que les villes prises

en exemple qui proposent davantage de services de transports. Cependant, si l'on compare la gare de Cherbourg et celle du Havre, chacune étant située en terminus, la gare de Cherbourg-en-Cotentin semble souffrir tout de même d'un déficit d'attractivité. Cette attractivité plutôt limitée peut s'expliquer par l'insularité du territoire dont Cherbourg-en-Cotentin est le terminus, mais également par la qualité du service proposé.

Gares (Populadtion similaire)	Fréquentation journalière 2016	Nombre de passages en gare/jour	Fréquentation /nb de passages
Cherbourg	1 200	32	38
Valognes	508	30	17
Le Havre	3 639	50	73
Belfort	2 400	126	19
Bourges	1 935	137	14

Source : SNCF Open Data

La gare de Cherbourg-en-Cotentin bénéficie de 16 passages par jour et par sens et la gare de Valognes, de 15 passages par jour en par sens.

Tronçon	Amplitude	Nombre d'allers proposés	Fréquence	Tps de parcours TER	Tps de parcours VP
Cherbourg-Caen	5h43-19h47	16 (3HP matin ; 3HP soir)	30-40 min en HP	1h15	1h20
Cherbourg-Paris	5h43-19h09	7 (1HP matin ; 2HP soir)	1h en HP	3h15	3h48

Source : TER Normandie/ Via Michelin – Temps de parcours de gare à gare – conditions de trafic en HC

Les amplitudes horaires proposées sont relativement larges, ce qui est un avantage pour les pendulaires travaillant ponctuellement ou régulièrement à Paris et Caen. Cependant, les temps de parcours proposés ne permettent pas d'être réellement compétitif avec la voiture particulière. En effet, l'offre semble seulement compétitive sur le tronçon Cherbourg-Paris, de gare à gare.

Concernant les horaires d'arrivées en gare de Caen, deux trains permettent aux usagers d'arriver en gare de Caen avant 8h du matin et deux de plus avant 9h. Le soir, 8 trains, de 17h à 21h permettent de faire le trajet inverse. Ainsi, les horaires proposés sur ce service sont très flexibles et peuvent convenir aux actifs comme aux captifs.

En ce qui concerne la liaison Cherbourg-Paris, l'unique service permettant d'arriver à Paris avant 9h part à 5h41. Le soir, 3 trains de 17h à 21h permettent de faire le trajet retour. Ainsi, les horaires sur cette ligne sont en revanche plutôt inadaptés à des usagers actifs, à moins de venues seulement occasionnelles (cadres). Dans le sens Paris-Cherbourg, un train de nuit permet une arrivée à Cherbourg à 5h, ce qui pourrait éventuellement

correspondre aux besoins des travailleurs des usines alentours. Aucune arrivée n'est ensuite proposée avant 10h du matin. Le soir, 3 trains de 17h30 à 21h permettent un retour sur Paris.

Par ailleurs, l'offre souffre d'un faible taux de régularité, facteur de dégradation du service. En effet, comme en témoigne l'union des usagers du train Paris-Cherbourg (UUDUPC), 87,5% des trains sont ponctuels, contre 93,8% en Normandie et 89,2% en France.

L'union des usagers du train Paris-Cherbourg est une association de défense du train Paris-Cherbourg qui fait un état de l'obsolescence du matériel roulant et des problématiques nombreuses que connaissent les usagers de cette ligne notamment en termes de retards réguliers et de manque de confort et d'hygiène.

// 4.3 Malgré un potentiel avéré, un usage variable du train

Malgré une attractivité de l'offre jugée comme limitée pour certaines liaisons, les usages restent intéressants, au regard des données INSEE sur les déplacements domicile-travail.

A titre d'exemple, pour les actifs sortants :

- Plus de 28 % des actifs du territoire qui vont travailler sur Caen et plus de la moitié allant travailler à Paris utilisent les TC ;
- Pour autant, lorsqu'il s'agit des relations internes au territoire communautaire, moins de 4 % des actifs travaillant entre Valognes et Cherbourg-en-Cotentin utilisent les TC.

// 4.4 Une possible concurrence des lignes de cars privés longue distance ?

Fruit de la loi Macron sur la libéralisation du transport par autocar, la société Ouibus, filiale de Blablacar, exploite de nombreuses lignes de car longue distance

Elle propose 6 destinations au départ de Cherbourg-

en-Cotentin : Laval, Caen, Paris, l'aéroport de Roissy, Lille et Rennes. Ainsi, elle permet aux habitants de Cherbourg-en-Cotentin de rejoindre des destinations qui ne sont, pour la plupart, pas desservies en train, à l'exception de Caen et Paris.

Sur la liaison Cherbourg-en-Cotentin-Caen, un aller et un retour sont proposés trois jours de la semaine (samedi, dimanche, lundi). Le temps de parcours reste toutefois supérieur au train pour un tarif au voyage presque équivalent. L'unique service proposé est à 9h30 pour une arrivée à Caen à 11h15 et dans le sens inverse, le départ de Caen est à 21h ou 22h. Au regard du niveau de service proposé, il est possible de considérer qu'il répond davantage à des déplacements de personnes captives ou pour le loisir.

Il en est de même sur la liaison Cherbourg-Paris dont le temps de parcours est plus d'une fois et demie supérieur à celui du train pour un tarif cependant avantageux.

	Nombre de services par jour et par sens	Jours de fonctionnement	Temps de parcours	Tarifcation
Cherbourg-Caen - TER	16	Du lundi au dimanche	1h00	14 € en moyenne
Cherbourg-Caen- Ouibus	1	Du vendredi au lundi	1h45	10 € en moyenne

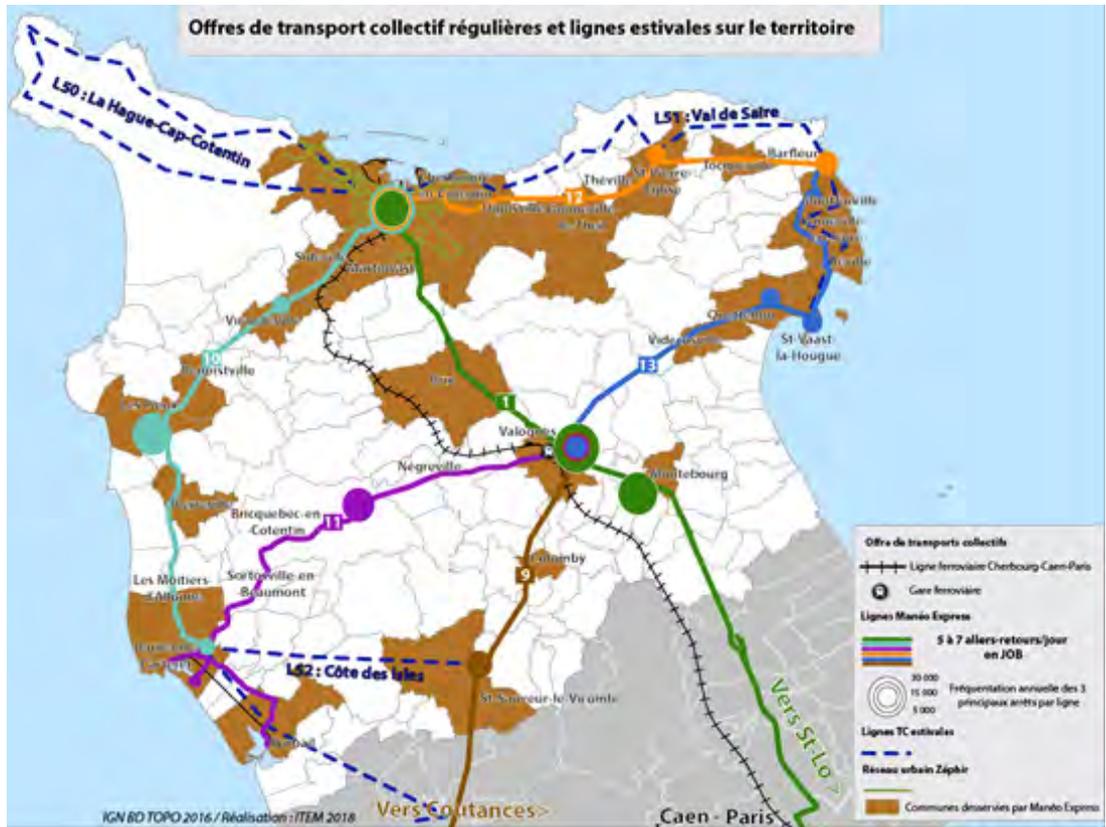
Source : TER Normandie- Ouibus

Une offre interurbaine qui reste peu compétitive

// 5.1 Les lignes routières Manéo

Sur le territoire communautaire, 6 lignes Manéo express permettent un accès aux grands pôles internes et extérieurs au territoire. Elles permettent ainsi de rejoindre Saint-Lô, Coutances mais également des polarités voisines comme Carentan-les-Marais et la Haye-du-Puits.

En interne, l'offre est construite en étoile autour des principaux pôles que sont Cherbourg-en-Cotentin et Valognes. Leur vocation consiste davantage à relier les polarités entre elles qu'à une desserte fine du territoire communautaire.



Source : données de comptage Manéo 2016



Ces lignes sont globalement équivalentes en termes de services mais ont une fréquentation inégale. La ligne 1, desservant les deux principales polarités du territoire, Cherbourg-en-Cotentin et Valognes, peut être considérée comme structurante au regard de sa fréquentation : plus de 160 000 voyages et 34 % de la fréquentation totale des lignes du territoire. Cependant, cette ligne interurbaine se positionne en doublon de la ligne TER existante. De plus, 64 % des

montées et descentes réalisées sur la ligne se situent sur le territoire, ce qui laisse supposer des échanges nombreux internes au territoire, notamment entre Cherbourg et Valognes.



A l'inverse, pour un niveau de service équivalent, la ligne 13 n'enregistre que 13 % de la fréquentation totale des lignes.

Tronçon	Nombre d'AR en JOB	AR le samedi	Dont AR en HP matin et soir	Tps de parcours	Tps de parcours VP	Fréquentation 2016
Ligne 1 Saint-Lo-Cherbourg	7A, 7R	4	4A, 4R	1h	1h	160 574
Ligne 9 Valognes-Coutances	7A, 7R	2	3A, 4R	1h30	55 min	101 542
Ligne 10 Portbail-Cherbourg	6A, 6R	3	3A, 3R	1h10	43 min	72 512
Ligne 11 Portbail-Valognes	5A, 5R	2	3A, 2R	1h	30 min	50 594
Ligne 12 - Cherbourg-Barfleur	5A, 5R	2	3A, 3R	45 min	30 min	45 850
Ligne 13 Barfleur-Valognes	7A, 6R	2	4A, 3R	55 min	24 min	44 504

L'offre proposée est relativement faible, au maximum 7 allers et 7 retours par jour, concentrés en heure de pointe. Les amplitudes horaires moyennes s'étendent de 6h à 18h30. De manière générale, les temps de parcours proposés sont relativement longs et donc peu compétitifs avec la voiture particulière. Ces différents éléments tendent à limiter l'attractivité de ces lignes pour certaines catégories d'usagers tels que les actifs et n'apporte qu'une réponse partielle aux autres besoins de déplacements.

Par ailleurs, sur les lignes Manéo Express, 80 % des

abonnements TEMPO vendus sont des abonnements moins de 26 ans, ce qui peut laisser supposer une surreprésentation des usagers captifs dans la fréquentation globale du service. Néanmoins, sur certaines de ces lignes, notamment la ligne 1, un quart des usagers sont des actifs.

Enfin, sur les 129 communes du territoire, 28 communes sont desservies par cette offre de transports collectifs et donc par une offre régulière.

// 5.2 Une tarification attractive par rapport à la voiture

La mise en place sur le réseau d'une tarification unique constitue une réelle valeur ajoutée, avec :

- Un ticket unitaire de 2,30 € ;
- Une carte mensuelle à 52 € /26 € pour les moins de 26 ans

Destination du réseau interurbain	Coût via le réseau Manéo	Coût en voiture Base : 1 AR / jour ouvré par mois
1) Cherbourg-Saint-Lô	Carte mensuelle à 52 €	294 €
2) Valognes- Coutances		210 €
3) Portbail-Cherbourg		172 €
5) Portbail- Valognes		113 €
Barfleur-Cherbourg		105 €
Barfleur-Valognes		97 €

Source : Manéo / Via Michelin

En définissant un prix fixe, le coût pour des déplacements pendulaires devient alors bien plus avantageux que pour l'automobile.

Cependant, il n'existe à ce jour aucune tarification combinée avec d'autres réseaux de transports collectifs, notamment le réseau Zéphyr et le réseau TER.

// 5.3 Des services spécifiques en saison estivale

Tout d'abord, **les lignes Manéo Express circulent également en période estivale**. Le niveau d'offre est quelque peu réduit d'environ 25 % sur certaines lignes. Les lignes 1 et 12 circulent avec le même niveau de services.

D'autre part, **3 lignes circulent uniquement en saison estivale, du lundi au dimanche :**

- Ligne 50 La Hague-Cap Cotentin
- Ligne 51 du Val de Saire
- Ligne 52 de la Côte des Isles

Ces dernières proposent en moyenne 2 allers et retours par jour vers les polarités touristiques. Elles permettent ainsi de répondre à une demande forte des touristes en haute saison mais aussi des habitants du territoire.

Néanmoins, leur fréquentation reste relativement limitée. En moyenne en 2016, le taux de remplissage de ces lignes était de 9 personnes par circuits.

Par ailleurs, en saison estivale, un service de navette permet de rejoindre la plage du Rozel au départ du bourg des Pieux.

// 5.4 Des services scolaires ouverts à une clientèle plus large

Il est possible pour des usagers non scolaires et/ou non titulaires d'une carte Néopass scolaire, d'emprunter les circuits scolaires sous conditions de disponibilité et après la période des inscriptions aux transports scolaires.

Ainsi, une carte de 12 trajets peut être délivrée aux usagers qui le souhaitent et est utilisable uniquement sur le circuit indiqué lors de l'inscription.

Le coût payé par l'utilisateur s'élève à 23 €, soit une réduction d'environ 16 % par rapport à 12 tickets unitaires.

L'utilisation des circuits scolaires par des usagers commerciaux peut d'ailleurs être intéressante pour certains actifs qui voyagent en heure de pointe. Elle l'est cependant moins pour des usagers captifs qui se déplacent davantage en heure creuse.

Des services de transports à la demande, complémentaires à l'offre interurbaine mais qui répondent à des besoins spécifiques

Il existe sur le territoire communautaire hors Cherbourg-en-Cotentin qui dispose d'un service urbain propre, **2 services de Transport à la Demande** au fonctionnement bien différencié. Ils constituent une solution essentiellement pour répondre aux besoins d'un public captif mais permet de desservir des zones peu denses, nombreuses sur le territoire. Cependant, cette offre ne concerne qu'une partie des communes de la Communauté d'Agglomération du Cotentin. 36 communes ne disposent pas d'une de ces deux offres de TAD, ni d'une offre régulière. **Une réelle hétérogénéité peut être observée sur le transport à la demande.**

// 6.1 Le service de navettes Manéo Express

Ce service permet **un rabattement sur les lignes Manéo Express, pour les communes non desservies par une offre de transport régulière**. Il offre la possibilité de voyager sur ces lignes du lundi au vendredi, à raison d'un aller-retour par jour. Il est organisé le plus souvent à l'échelle d'un pôle de proximité.

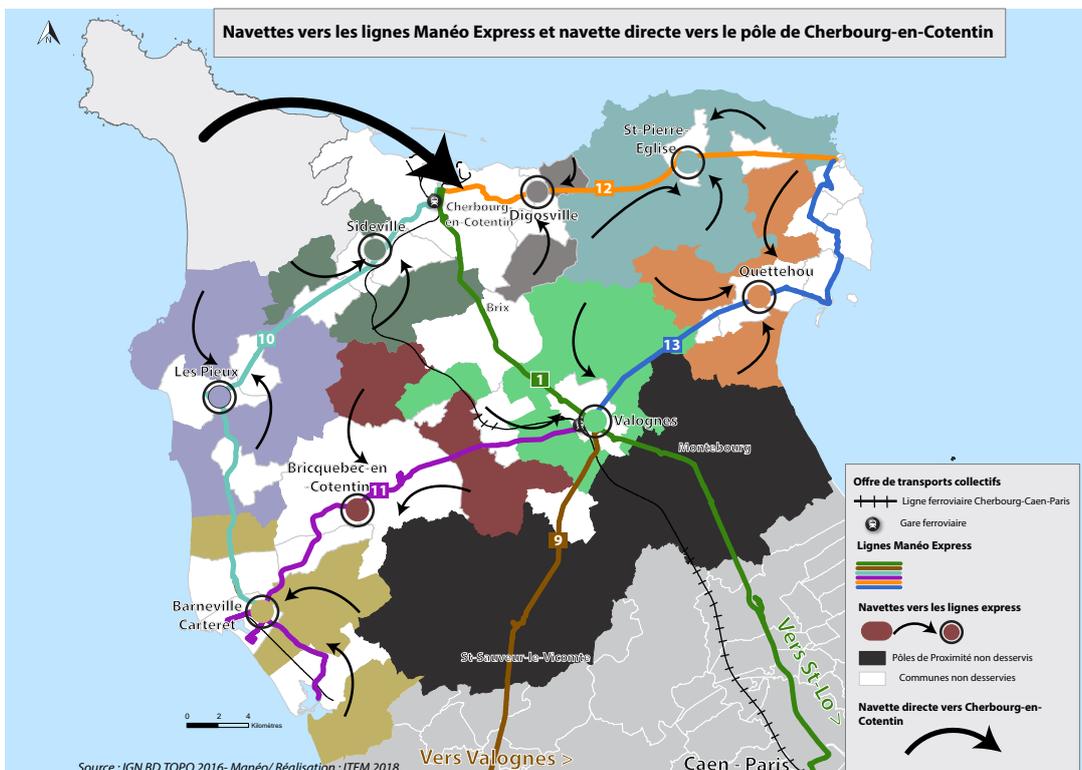
À l'aller, la navette prend les personnes en charge à la mairie de leur commune (sauf pour les personnes à mobilité réduite ou âgées de plus de 65 ans ou carte d'invalidité, qui peuvent bénéficier d'une prise en charge à domicile) et les dépose au point d'arrêt Manéo et inversement au retour.

Les jours, les lieux d'arrivée et de départ et les horaires sont fixes. Mais une réservation est obligatoire pour utiliser ce service.

Le Pôle de Proximité de La Hague est le seul à disposer d'une desserte directe vers Cherbourg-en-Cotentin.

Ce service fait doublon avec l'offre de transports privée développée par l'entreprise Orano et qui permet des liaisons directes et plus fréquentes entre La Hague et Cherbourg-en-Cotentin.

Les services proposés sont concentrés en heure de pointe du matin et du soir et semblent ainsi s'adresser à une clientèle d'actifs. Cependant, ils n'offrent qu'une très faible flexibilité, ce qui constitue un frein à leurs usages aussi bien par les actifs que les captifs.



// 6.2 Le service de navettes Manéo de proximité

Le service Manéo propose un rabattement vers les polarités, en général à l'échelle d'un pôle de proximité. Il fonctionne de porte à point d'arrêts et avec des horaires fixes. Il permet de voyager du lundi au samedi, une à quatre fois par semaine.

Ce service est ouvert à tous, sans condition ni d'âge ni de ressources mais qui nécessite une réservation. Cependant, les générateurs desservis ainsi que les horaires proposés en heure creuse tendent à montrer qu'il concerne davantage des usagers captifs, voire des personnes âgées. Il permet de répondre à des besoins de proximité, comme les achats, le marché, les démarches administratives ou encore de santé.

Tous les pôles ne bénéficient pas de la même offre

en nombre de services mais également en matière de polarités desservies. Les Pôles de Proximité de la Hague, de Douve et Divette et de la Côte des Isles disposent d'une desserte vers le pôle aggloméré, Cherbourg-en-Cotentin.

Pôles de proximité desservis	Jours de fonctionnement	Créneaux horaires	Centralités desservies
La Hague	Mercredi Samedi	14h-17h 14h-17h	Cherbourg-en-Cotentin : Polyclinique, autogare, Hôpital
Les Pieux	Mercredi Vendredi samedi	13h45-17h 9h00-11h00 13h45-18h15	Les Pieux - Place de la Lande Marché des Pieux : vendredi matin
Côte des Isles	Mardi Jeudi Samedi	9h30-12h00 13h45-16h45 9h30-11h30	Porbail Mairie ; Barneville Carterêt -Mairie Cherbourg-en-Cotentin : Polyclinique, Hôpital, Centre-ville Barneville-Carterêt -Mairie Marché de Barneville Carteret : samedi matin
Cœur du Cotentin Bassin de vie de Valognes	Mardi Mercredi Vendredi	14h30-16h40 14h10-17h20 9h25-11h35	Valognes : Place Félix Buhot, Place du Château, Hôpital Marché de Valognes : vendredi matin
Cœur du Cotentin Bassin de vie de Bricquebec-en-Cotentin	Lundi-Jeudi	9h20-11h30 14h30-16h40	Bricquebec : Cabinet médical, ancienne gare Valognes : Place Félix Buhot, Place du Château, Hôpital Marché de Bricquebec : mardi matin
Saint-Pierre Eglise	Mercredi Jeudi	10h00-12h00 13h15-19h00	Saint-Pierre-Eglise - Place Centrale Marché de Saint-Pierre-Eglise : mercredi matin
Douve et Divette	Mardi Jeudi	13h45-16h45 9h30-12h00	Cherbourg-en-Cotentin : Polyclinique, Hôpital, Centre-ville Marché de Cherbourg-en-Cotentin : jeudi matin

Source : Manéo

Par ailleurs, 4 Pôles de Proximité ne disposent pas de ce service :

- Le Val de Saire
- La Saire, pourtant limitrophe à Cherbourg-en-Cotentin
- Montebourg
- La Vallée de l'Ouve
-

// 6.3 Une fréquentation limitée des services de TAD

Pour le service de navettes vers les lignes express :

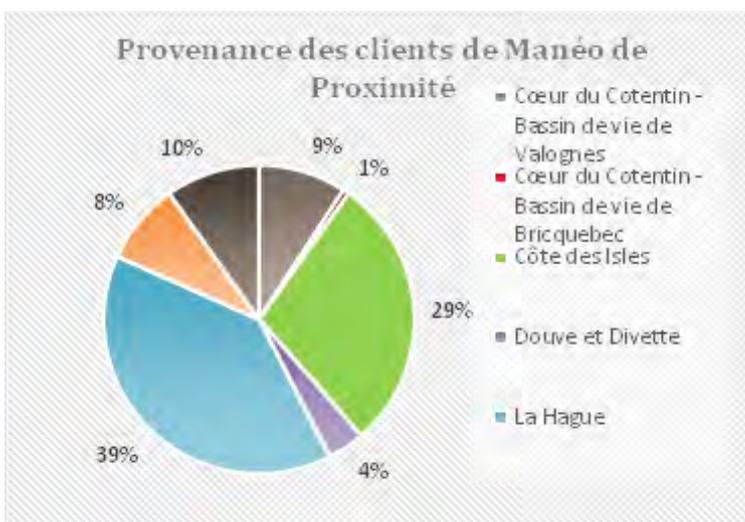
La fréquentation du service sur l'année 2017 est plutôt faible. On compte en moyenne 0.63 clients et 24 kilomètres par service. Au total, 92 personnes ont été transportées et 911 missions réalisées. Le service est très majoritairement utilisé par des habitants du Pôle

de Proximité de la Hague, qui bénéficie d'une desserte directe.

Pour le service Manéo de Proximité

La fréquentation du service sur l'année 2017 est également faible. On compte en moyenne 1.9 clients et 11.4 kilomètres par service. Au total, 153 personnes ont été transportées et 2 708 missions réalisées. Le service est majoritairement utilisé par des habitants du Pôle de Proximité de la Hague et de la Côte des Isles, qui bénéficient d'une desserte directe.

De manière générale sur les deux services, environ 50 % des usagers ont plus de 60 ans, ce qui confirme la vocation du service. Néanmoins, sur le pôle de la Hague, 43 % des utilisateurs se situent dans la tranche d'âge des 26-59 ans et seulement 16 % dans celle des plus de 60 ans.



Pôle de Proximité	Fréquentation Manéo de proximité	Usagers moyens/ service	Fréquentation Manéo express	Usagers moyens/ service
Cœur du Cotentin - Bassin de vie de Valognes	14	2,1	3	1
Cœur du Cotentin - Bassin de vie de Bricquebec	1	-	0	0
Côte des Isles	44	3	3	1
Douve et Divette	6	-	0	0
La Hague	60	2,8	78	1,6
La Saire	-	-	0	0
Les Pieux	13	1,2	1	1
Saint-Pierre-Eglise	15	4	7	1,1
Val de Saire	-	-	0	0

Source : Manéo

// 6.4 Une offre de TAD qui semble peu connue par les habitants

D'après l'enquête de satisfaction réalisée sur le réseau Manéo en 2016 :

- 45 % des usagers des lignes régulières ne connaissent pas le service de navette Manéo Express
- 50 % des usagers des lignes régulières ne connaissent pas le service Manéo de Proximité

Ces offres de TAD souffrent d'un manque de connaissance et de visibilité de la part des habitants, ce qui explique en partie une faible utilisation.

Un réseau urbain Zéphir, bien développé et structuré

// 7.1 Une offre hiérarchisée et structurée

Le réseau urbain Zéphir comprend à la fois :

- 8 lignes régulières
- Des lignes itinéo desservant les zones peu denses ou excentrées – soit à la demande, soit systématique
- Des services scolaires (Domino)
- Des lignes de nuit : Zéphir Nuit, qui circulent uniquement le vendredi et le samedi
- Un service adapté pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : Itinéo Access

La commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin qui est desservie par le réseau urbain, soit près de 80 900 habitants potentiellement captables, soit 45 % de la population totale. En 2016, près de 6.6 millions de voyages ont été réalisés sur le réseau. A noter que cette donnée de fréquentation est estimée à partir d'une clé de répartition qui définit le nombre de voyages effectués par titre vendu, et ce au regard des enquêtes Origine-Destination réalisées. La mise en œuvre de la billettique sur le réseau en 2018 devra permettre d'avoir des données de fréquentation plus précise donc fiable et fera varier ces chiffres de fréquentation, probablement à la baisse.

Au travers du niveau d'offre proposé sur les différentes lignes, il est possible d'établir une hiérarchisation du réseau, avec :

1 ligne structurante (ligne 1) radiale qui propose:

- Une forte fréquence, comprise entre 10 et 12 minutes ;
- Une amplitude horaire étendue (de 06h30 à 19h45) prolongée ensuite par les lignes Zéphir Nuit uniquement les vendredis et samedis
- Une desserte des pôles majeurs de la zone agglomérée (Zones commerciales, Campus, Hypercentre...).

Cette ligne recense ainsi près de 22 % des voyages effectués en 2016 et pèse 28 % des services totaux. C'est ainsi la ligne la plus structurante du réseau.

3 lignes majeures (Ligne 3, 4 et 5) avec :

- Une forte fréquence comprise entre 15 et 20 minutes
- Une amplitude horaire également étendue (de 6h30 à 19h30-20h) prolongée ensuite par les lignes Zéphir Nuit uniquement les vendredis et samedi
- Une desserte des pôles majeurs de la zone agglomérée (Zones commerciales, gare SNCF, Hypercentre, Hôpital...)

Ces lignes assurent des liaisons diamétrales entre les différents secteurs de Cherbourg-en-Cotentin (Octeville, Tourlaville, Equeurdreville-Hainneville, La Glacière et Querqueville).

Ces 3 lignes représentaient en 2016, 73 % de la fréquentation totale des lignes pour 59 % des services proposés. La ligne 5 semble être la plus efficace puisqu'elle représente 30 % de la fréquentation du total des 10 lignes pour 22 % des services

2 lignes complémentaires (Ligne 2 et 8) avec :

- Une fréquence à l'heure et une amplitude un peu plus faible
- Une desserte de quelques équipements structurants (le centre-ville, la gare SNCF, des Zones d'Activités, la gare maritime, la polyclinique du Cotentin...)

Ces 2 lignes représentaient en 2016, 5 % des voyageurs pour 9 % des services.

2 lignes tangentielles peu fréquentes (Ligne 9 et 10)

- Une faible fréquence : 5 à 7 allers et retours par jour
- Une amplitude horaire réduite : de 7h à 15h20 environ
- Une desserte de quelques équipements structurants (gare SNCF, centre-ville, Zones d'Activités) et permet une liaison des hameaux vers ces équipements

La ligne 9 représente 1 % de la fréquentation totale des lignes.



Source : Réseau Zéphir

Principales lignes du réseau	Amplitude	Fréquence	Nombre de services en JOB par sens	Dont offre Zéphir de nuit	HPM (7h-9h)	HC	Samedi	Fréquentation en 2016 (poids de la ligne)	
Ligne 1 - Les Fourches-Schuman	6h30-19h45	10 min	72	2	11	38	61	1 411 737	22%
Ligne 3- Brécourt-Schuman-Eglantine	6h30-20h	15-20 min	53	3	8	26	44	1 406 923	22%
Ligne 4- Amfreville-Schuman- La Glacière Debussy	6h25-19h25	15-20 min	40	3	5	20	33	1 365 525	21%
Ligne 5- Mairie de Querqueville-Schuman-Flamands	6h30-19h50	15-20 min	56	3	8	29	50	1 958 224	30%
Ligne 2 - Digard-Schuman-Fleming	7h24-19h40	60 min	13	0	2	7	13	158 113	2%
Ligne 8 -Polyclinique-Schuman-Becquet	7h10-18h55	61 min	10	0	3	5	10	182 369	3%
Ligne 9- Hameau Quévillon- Schuman	6h55-15h20	5/7 AR/J	7	0	2	4	7	32989	1%
Ligne 10- Hameau Quévastre-Schuman	7h02-14h39	5/7 AR/J	5	0	2	2	5		0%

Source : Réseau Zéphir

Si de manière générale, **les lignes du réseau Zéphir proposent un niveau de service plutôt dense** (entre 40 et 70 services par sens pour les 4 lignes les plus structurantes), les horaires proposés, peuvent à certains égards, représenter une faiblesse.

En effet, l'amplitude horaire proposée sur le réseau ne répond pas à tous les besoins de déplacements, notamment ceux de certains actifs aux horaires spécifiques comme les salariés des hôpitaux ou des centres commerciaux. A titre d'exemple, le centre commercial des Eleis au cœur de Cherbourg ferme ses portes à 20h30. Or, aucune des lignes régulières du réseau Zéphir ne propose de services de transports après 20h. La majorité des services se terminent entre 19h00 et 19h30. Par ailleurs, sur les lignes 9 et 10, en direction de Schuman, le dernier horaire proposé est respectivement 15h20 et 14h39.

L'amplitude horaire proposée le vendredi et le samedi est néanmoins plus importante sur certaines lignes puisqu'elle est complétée par l'offre Zéphir de nuit. Sur la ligne 1, Zéphir de nuit permet un dernier retour du centre-ville à l'université à 1h30 du matin, ce qui peut en revanche être plutôt attractifs pour les étudiants et/ou travailleurs nocturnes.

Enfin, c'est le dimanche que l'offre de services et l'amplitude horaire est la plus faible. D'une part, seules les 4 lignes les plus structurantes du réseau circulent ce jour-là, avec un parcours sur la ligne 4 réduit, s'arrêtant au centre-ville. Sur ces 4 lignes, entre 4 et 8 services par sens sont proposés avec une fréquence à l'heure voire toutes les deux heures. Seule la ligne 1 offre un service après 20h au départ de Schuman, servant notamment aux étudiants de rejoindre l'université.

Principales lignes du réseau	Amplitude	Fréquence	Nombre de services le dimanche par sens
Ligne 1 - Les Fourches-Schuman	9h50-20h30 (vers Schuman) 10h20-21h25 (vers les Fourches)	1h le matin, 2h l'après midi	8
Ligne 3- Brécourt-Schuman-Eglantine	10h52-18h41 vers Eglantine 9h56-17h45 vers Brécourt	2h	5
Ligne 4- Amfreville-Schuman- La Glacerie Debussy	13h36-19h36 vers Schuman 13h08-19h08 vers Murette	2h	4
Ligne 5- Mairie de Querqueville-Schuman-Flamands	10h00-17h58 vers Amfreville 9h00-19h00 vers Flamands	2h	5

La fréquentation globale du réseau

6,6 millions de voyages ont été réalisés sur l'ensemble du réseau Zéphir en 2016, soit 74.1 voyages par habitants (V/Hab), et 2.69 voyages par kilomètres (V/K) effectués.

Même si les méthodes de comptage ont évolué récemment, il est possible de comparer ce réseau par rapport à d'autres.

Les travaux effectués par le CEREMA sur les données d'exploitation de 2015 des réseaux urbains illustrent la bonne position du réseau par-rapport aux moyennes françaises :

- Similaire aux moyennes des réseaux desservant des territoires compris entre 100 et 300 000 habitants (ex : 76,9 V/hab. contre 76.5 pour le réseau Zéphir) ;
- Supérieur aux moyennes des réseaux desservant des territoires compris entre 50 et 100 000 habitants (ex : 30.7 V/hab. contre 76,5 pour le réseau Zéphir).

En effet, au regard des différents ratios de performance des réseaux ci-dessous, Cherbourg-en-Cotentin se situe plutôt au-dessus des agglomérations de taille similaire. Cela peut s'expliquer notamment par une forte densité du pôle aggloméré (plus de 1 000 hab/km²) puisque l'ex-ressort territorial du réseau Zéphir ne comprend que 5 ex-communes associées (ex-CUC). En comparaison en 2015, le ressort territorial du réseau TUB (Saint-Brieuc) comprenait 15 communes, le réseau de Compiègne, 16.

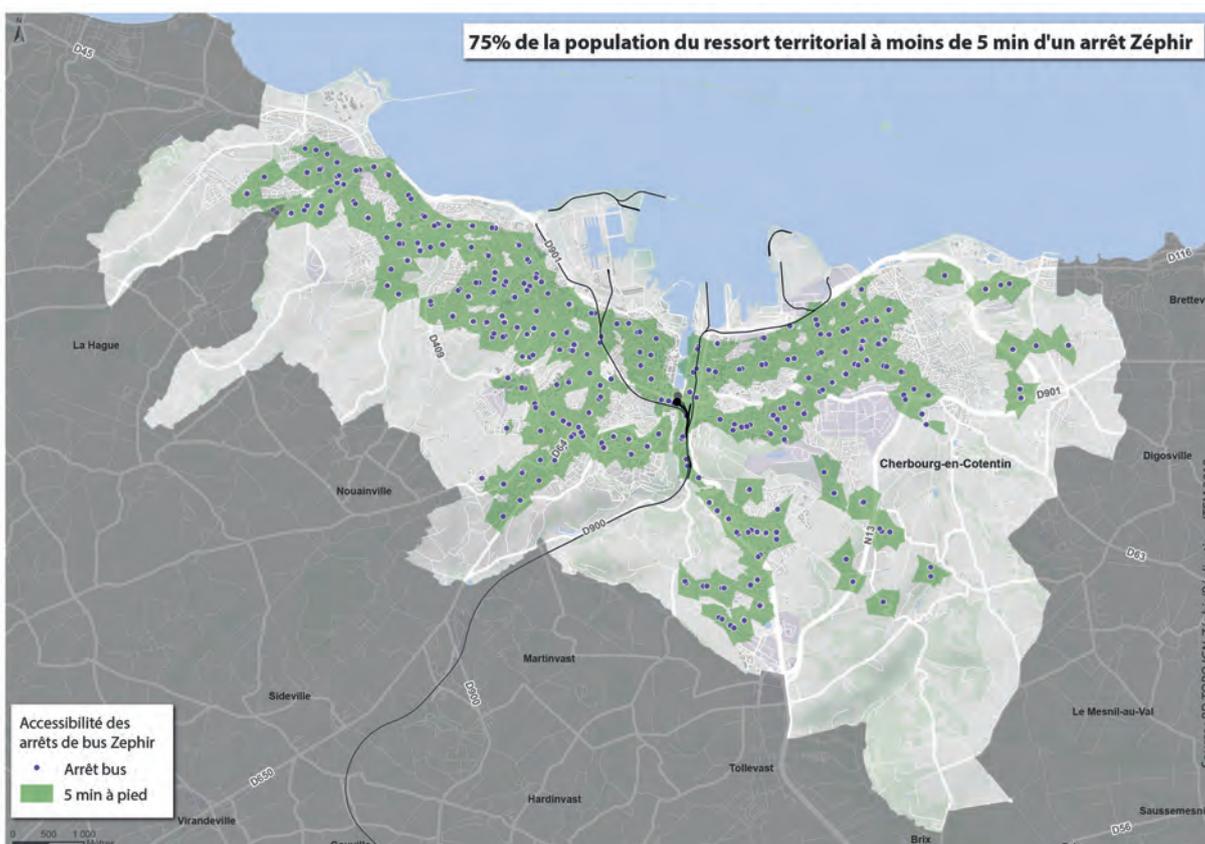
Annuaire 2015 des Transports collectifs urbains - CEREMA		Population du ressort territorial	Voyages par habitants (V/Hab)	Voyages par kilomètres (V/K)	Kilomètres par habitants (H/K)
Cherbourg-en-Cotentin		83 785 (hors CAC)	76.5	2.8	27.2
Saint-Brieuc		120 182	48.6	1.4	36
Saint-Malo		82 773	41.8	1,2	33.9
Lorient		206 982	84.2	2	42.4
Rennes		438 526	176.5	3,3	53.3
Compiègne		74 075	62	2.5	25.1
Beauvais		82 001	53.2	3	17.5
Moyenne des réseaux	Strate : 100 000 à 300 000 hbts	-	76,9	2,5	31.3
	Strate : 50 à 100 000	-	30,7	1,7	18.3

Source : Cerema

// 7.2 Une accessibilité globalement bonne au réseau Zéphir

75% de la population de Cherbourg-en-Cotentin est située à moins de 5 min à pied d'un arrêt de bus du réseau Zéphir, soit plus de 60 000 personnes.

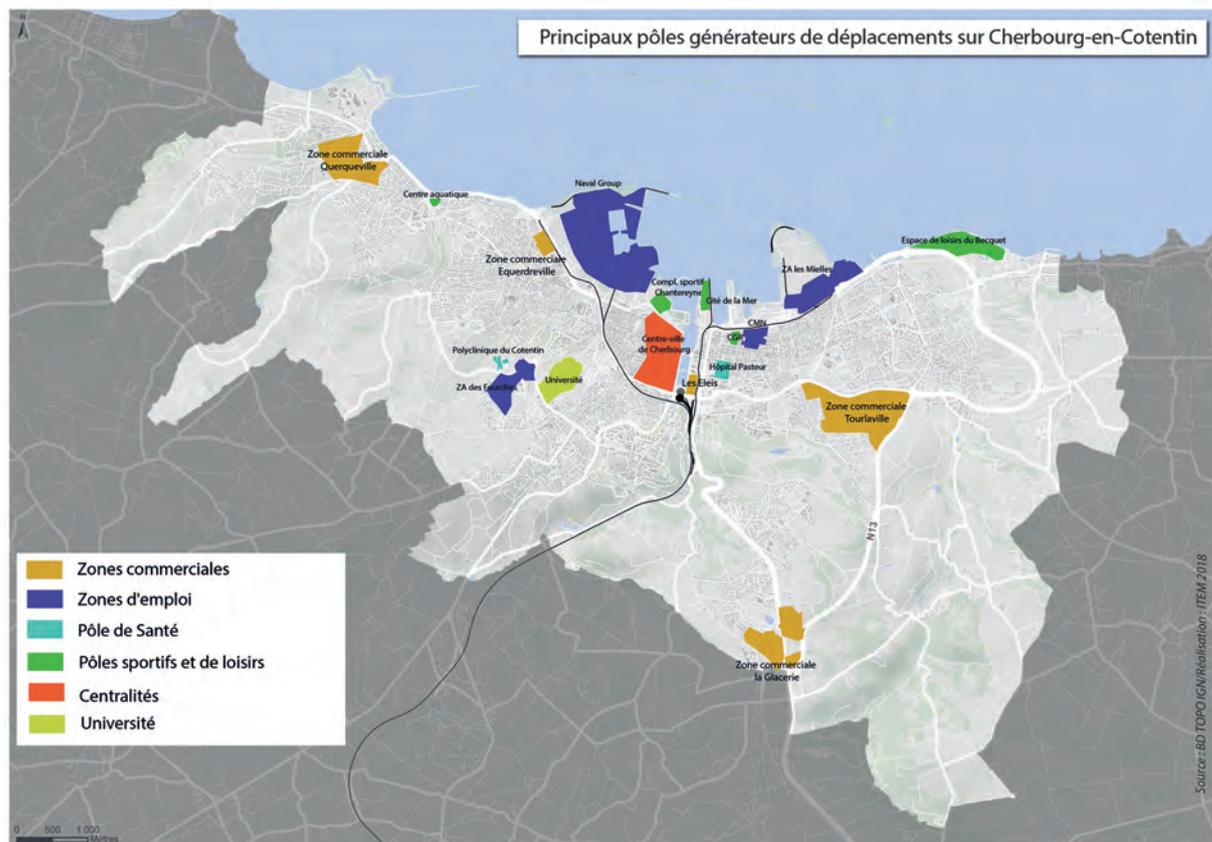
La structuration urbaine et les coupures naturelles (relief) ou anthropiques (voies ferrées) peuvent expliquer en partie une accessibilité au réseau plus limitée sur certains secteurs.



// 7.3 Quelles réponses aux besoins de mobilité des différentes cibles d'usagers ?

Une offre de transports collectifs devra répondre à différents besoins de déplacements (travail, études, achats, santé, loisirs...). Mais une offre développée pour répondre à ces différents besoins peut être

compliquée à mettre en place, du fait d'une demande différenciée dans le temps (heures creuses, heures de pointe, soirée...) ou dans l'espace, notamment vers les périphéries.



Les zones commerciales où l'enjeu sera d'assurer une desserte en heure creuse et pour certains secteurs en heure de soirée

Les pôles de santé avec une desserte nécessaire en heure creuses ;

Les pôles d'emplois avec une desserte nécessaire en heure de pointe du matin et du soir

Les zones de sports et loisirs avec des besoins en heures creuses et surtout en heure de soirée ;

Les centralités avec des **besoins multiples et diffus** répartis à la fois en heure creuse (achats, santé, démarches administratives) et en soirée (restaurants...).

Pôles générateurs	TRAVAIL	DIURNE_WE	LOISIR NOCTURNE	SANTE_DEMARCHES	Besoins	Desserte	Nombre de services à l'arrêt proche par sens en JOB
Zone commerciale de Tourlaville	X	X			Heures creuses et en HP du soir et en HC pour les actifs	Ligne 5	53
Zone commerciale Querqueville	X	X	X		Heures creuses et en HP du soir et en HC pour les actifs	Ligne 4- 5	37 - 56
Zone commerciale Equeurdreville	X	X			Heures creuses et en HP du soir et en HC pour les actifs	Ligne 5	53
Zone commerciale la Glacerie	X	X	X		Heures creuses et en HP du soir et en HC pour les actifs	Ligne 4	40
Centre commerciale les Eleis	X	X	X		Heures creuses et en HP du soir et en HC pour les actifs	Ligne 3-8	50 -9
Polyclinique du Cotentin	X	X		X	HP pour les actifs et en HC pour les visiteurs	Ligne 8	9
Hôpital Pasteur	X	X		X	HP pour les actifs et en HC pour les visiteurs	Ligne 3-8	50
NAVAL GROUP	X				HP du matin et du soir	Ligne 3-4-5	50-37-52

Pôles générateurs	TRAVAIL	DIURNE_WE	LOISIR NOCTURNE	SANTE_DEMARCHES	Besoins	Desserte	Nombre de services à l'arrêt proche par sens en JOB
ZA des Fourches	X				HP du matin et du soir	Ligne 8	9
ZA le Mielles	X				HP du matin et du soir	Ligne 8	9
CMN	X				HP du matin et du soir	Ligne 8	9
Complexe sportif Chantereyne		X	X		HC du soir et le weekend	Ligne 3-4-5	50-37-52
Centre aquatique Equeudreville		X	X		HC du soir et le weekend	Ligne 5	53
Cité de la Mer		X			Le weekend et en haute saison	Ligne 8	9
CGR		X	X		HC du soir et le weekend	Ligne 8	9
Zone de loisirs du Becquet		X			HC du soir et le weekend	Ligne 8	9
Centre-ville de Cherbourg	X	X	X	X	HP matin et soir pour les actifs et en HC pour les visiteurs et autres	Lignes 1 à 10	256
Gare de Cherbourg-en-Cotentin	X	X		X	HP matin et soir pour les actifs et en HC pour les visiteurs et autres	Lignes 2 à 10	184
Site universitaire	X	X	X		HP matin et soir pour les étudiants	Ligne 1	72

Bilan :

- Le centre-ville de Cherbourg et la gare SNCF bénéficient d'une desserte très importante en termes de services puisque toutes les lignes y passent
- Une bonne desserte des zones commerciales avec des lignes fortes (fréquence et nombre de services importants)
- La polyclinique du Cotentin bénéficie d'une faible desserte à hauteur de 9 passages par sens dont 5 en HC
- Naval Group, le principal pôle d'emploi est desservi par 3 lignes fortes contrairement à d'autres ZA du territoire insuffisamment desservies au regard des activités présentes
- Les zones de loisirs sont également peu desservies avec 9 passages par sens à l'arrêt le plus proche
- L'université est desservie par la ligne la plus fréquente (10-12 min). Cependant, elle n'est accessible pour les quartiers hors centre-ville qu'en effectuant une correspondance



Des offres de transport spécifique local

Enfin, il existe des **services de transports plutôt à vocation sociale** qui s'éloignent des transports collectifs et d'adressent à un public spécifique. On retrouve notamment :

- **Taxisag** est un service de transport à destination des personnes de plus de 60 ans, adhérentes au SAG (Service d'Action Gériatrique) et résidents sur le Pôle de Proximité des Pieux. Le vendredi matin, un minibus emmène les personnes qui le souhaitent au marché en venant les chercher à leur domicile. Par ailleurs, toute personne peut bénéficier du service de transport de cette association si elle doit se rendre à un rendez-vous médical ou paramédical sur l'ensemble du département. L'utilisateur peut en bénéficier deux fois par semaine ou une fois par mois hors département. Il avance les frais de transport mis en place par l'association et se fait rembourser d'une partie (environ 60 %) par le SAG.
- Il existe le même système sur le pôle de proximité de la Côte des Isles appelé **TaxiCom**.

Une importante offre privée sur le territoire communautaire

Il existe également des services de transports collectifs privés, organisés par les entreprises du territoire à destination de leurs salariés. Deux des principaux employeurs du territoire ont mis en place une offre de transports privée destinée à conduire les milliers de salariés directement sur les sites industriels d'Orano et de Flamanville

Entreprises	Type de services proposés
Orano- la Hague	20 lignes desservant une partie des communes de l'agglomération vers le site
EDF- Flamanville	Des services de navettes en rabattement vers le site au départ des parkings et de Cherbourg-en-Cotentin



// 9.1 L'offre de transports privée développée par l'entreprise Orano à Beaumont Hague

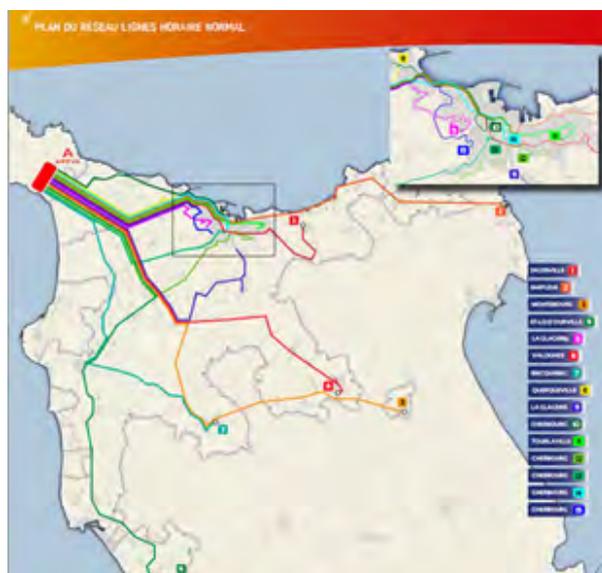
Fonctionnement général

Plusieurs lignes régulières gratuites de transports vers le site de la Hague sont mises en place par Orano et exploitées par Keolis Manche. Ce service est réservé aux salariés d'Orano, ce qui ne comprend pas les éventuels sous-traitants. Ce service comprend :

- 15 lignes à « horaire normal » (1 à 15) proposant 1 aller le matin en heure de pointe pour une arrivée prévue avant 8h00 ; et un retour du lundi au vendredi
- Les 5 lignes « services postés » (A à E) assurant un service plus dense avec 3 allers et retours par jour tous les jours de la semaine

	Lignes A, B, C, D, E		
Arrivée établissement	5h28	12h54	20h20
Départ établissement	6h08	13h36	21h02

Ces lignes desservent une partie importante du territoire communautaire, à savoir 42 communes sur les 129 du territoire. La majorité des polarités est desservie à l'exception des communes du Pôle de Proximité du Val de Saire (Quettehou et Saint-Vaast-la-Hougue notamment) et des communes de la Vallée de l'Ouve (Saint-Sauveur-le-Vicomte notamment).



Source : Keolis- Plan des lignes

Une fréquentation du service relativement faible

273 montées quotidiennes ont été recensées sur les 15 lignes à « horaire normal » sur la période allant de septembre 2017 à février 2018. Rapporté à chaque ligne, et au regard du service (1 AR/jour), cela représente environ **18 montées quotidiennes par ligne, soit 9 voyages en moyenne**.

Concernant les lignes à « horaires postés », les 5 lignes comptabilisent 218 montées journalières, soit 43 montées par ligne. Cependant, en rapportant cette fréquentation à la course (6 courses par jour), cela représente seulement 7 montées par courses.

Ainsi, il semble que ce système dense pourrait être questionné au regard du nombre de lignes proposées rapportées au nombre de salariés usagers. Cela d'autant que ces lignes empruntent aujourd'hui des tronçons communs à des lignes publiques mises en place par la collectivité

// 9.2 Une offre de transports privée mis en place par l'EPR de Flamanville

Le site de l'EPR emploie en période normale environ 2000 salariés. Cependant, la construction du 3ème réacteur de la centrale nucléaire de Flamanville a, depuis plusieurs années, fait accroître le nombre de salariés sur le site de manière exponentielle. C'est alors plus de 7 000 salariés qui travaillent sur le site en période de pics d'activité.

C'est pourquoi l'association inter-entreprises a mis en œuvre depuis plusieurs années une logistique importante visant à améliorer l'accès au site : des parkings de proximité, des parkings relais et un système de navettes notamment.

Aujourd'hui, il existe **4 parkings déportés**, complétés par un **système de navettes gratuites qui effectue des rotations entre les parkings déportés et le chantier avec une plage horaire moyenne de 6h à 22h**.



Jusqu'en février 2018, l'offre de transport privée se limitait aux alentours du site. Depuis cette date, **un nouveau service de navettes a été mis en place entre Cherbourg-en-Cotentin et le site de l'EPR.**

Ce service consiste en :

- 4 navettes le matin et le soir du lundi au jeudi
- 3 navettes le matin et le soir le vendredi
- 3 lieux de prise en charge mais qui posent problèmes : Gare de Cherbourg, Parking Monteco (proximité école Jean Goubert à Octeville) et l'aire de covoiturage de Martinvast.

Bien que ces navettes soient mises en place à destination des salariés du site, il n'existe pas de vérifications lors de la montée des usagers permettant de limiter l'accès à d'autres personnes.

Des offres de services en lien avec la mobilité qui viennent compléter ces différentes offres

Certaines initiatives locales ont été mises en place afin de proposer une solution de mobilité répondant à des besoins de déplacements spécifiques. En effet, le **Pôle de Proximité de la Côte des Isles a déployé le service TaxiCom et celui des Pieux le service Taxi Sag.**

Ces services sont mis en place par le SAG (Secteur d'Action Gérontologique) et réservés aux usagers de plus de 60 ans adhérents au SAG, qui souhaitent se rendre au marché ou à des rendez-vous médicaux.

Les personnes réservent directement un taxi qui leur sera remboursé par le SAG à hauteur de 50 voire 60 %, deux fois par semaine au sein du département et une fois par semaine hors département.

Cette offre de proximité permet en quelques sortes de pallier les manques de l'offre de transports en commun actuelle et de proposer une solution aux personnes dites captives.

D'autres initiatives de transport, destinées à aider un public spécifique, existent sur le territoire. Le **dispositif Solidarité Transports**, est un service proposé dans le Département de la Manche par la MSA (Mutualité Sociale Agricole) depuis 2005, permettant à toutes personnes sans moyen de déplacements, non imposables sur le revenu et adhérentes à une association partenaire de Solidarité Transport, de se déplacer pour des motifs particuliers. En effet, ce dispositif ne concerne que les déplacements liés à la santé (visites médicales, achats de médicaments.), démarches administratives et sociales et visites aux malades. L'accompagnement de ces personnes est réalisé par des conducteurs bénévoles qui reçoivent une participation de 0,30 € par la personne aidée. En plus de cette participation,

cette dernière doit s'acquitter de l'adhésion annuelle au centre social (3 €). Solidarité Transport s'applique dans un périmètre restreint, à savoir que le lieu de départ ou d'arrivée doit se situer sur le canton et que la zone de transport ne doit pas dépasser les villes de Carentan, Saint-Lô, Coutances, Valognes, Cherbourg et Saint-Martin-d'Aubigny.

Par ailleurs, depuis octobre 2018, **l'association ACREA** (Association Après cancer, ressources, écoute et activités) a lancé **un dispositif de covoiturage de Cherbourg-en-Cotentin vers Caen.** Il s'adresse aux personnes malades du cancer, ayant des difficultés pour se déplacer et ne bénéficiant pas de la prise en charge de leurs transports vers les hôpitaux. Ainsi, grâce à une page facebook dédiée, lorsqu'une personne se déplace à Caen pour une consultation ou un examen, elle peut proposer gratuitement des places pour que d'autres personnes puissent bénéficier du trajet. A ce jour, on recense 45 membres sur le groupe facebook.

Les conditions d'intermodalité

LES ENJEUX DE L'ANALYSE DES CONDITIONS D'INTERMODALITE

L'intermodalité permet de connecter les différents modes de transport (voiture, transports en commun urbains, départementaux, régionaux, vélo, marche...). Une intermodalité optimale doit permettre de faciliter la transition entre différents modes de transports.

À ce titre, quatre facteurs sont primordiaux pour permettre de garantir le succès de l'intermodalité :

- **La coordination** : les différents réseaux de transport doivent permettre aux usagers de réaliser des correspondances : les mêmes points stratégiques doivent être desservis et les horaires doivent être coordonnés ;
- **La tarification** : une billetterie interopérable entre les différents réseaux de transport (TER, car du CD) permettra aux voyageurs d'avoir recours à l'intermodalité plus facilement ;
- **L'aménagement** : afin d'inciter les personnes à prendre plusieurs modes de transport, il est nécessaire de créer un espace accueillant, d'aménager les arrêts de TC, d'implanter du stationnement vélo, des parkings relais, etc. Ainsi, ces nœuds de connexion doivent être organisés en véritables pôles d'échanges ;
- **L'information** : une bonne lisibilité des réseaux de transport pour orienter le voyageur, notamment

- **Une intermodalité limitée des gares comme lieu physique**

L'aménagement de la gare de Cherbourg-en-Cotentin est peu propice au développement de l'intermodalité. Tout d'abord, il existe une **réelle coupure routière entre la gare SNCF, la gare routière et les arrêts de bus Zéphir à proximité**, rendant le parcours voyageur moins aisé et moins intuitif. Ces arrêts de bus Zéphir sont éclatés de part et d'autre des axes départementaux. Ce constat est d'autant plus problématique pour les bus urbains dans la mesure où l'intermodalité et les correspondances TER et Zéphir sont plus fréquentes.

De plus, cette coupure routière est **défavorable aux modes actifs**. D'une part, sur certaines portions, on retrouve jusqu'à trois voies de circulation dans chaque sens. D'autre part, en moyenne devant la gare, 48 000 véhicules circulent chaque jour, faisant de cet axe le plus chargé du pôle urbain. On constate également **l'absence d'aménagements cyclables et piétons** dans le périmètre élargi de la gare. En matière de déplacements piétons, les cheminements existants sur l'Avenue Millet sont très peu qualitatifs : on ne compte que deux passages piétons, à l'intersection avec la RD900 (à 300 mètres de la gare), et l'autre au carrefour de la gare avec le Quai Alexandre III. En ce qui concerne les déplacements à vélo, aucun aménagement cyclable sécurisé n'existe aux abords de la gare, notamment sur l'avenue François Millet. Cependant, le nouveau Schéma Directeur Cyclable de Cherbourg-en-Cotentin prévoit la réalisation d'aménagements structurants (Quai Alexandre III, Voie du Homet) au départ de la gare. Dans l'état actuel des choses, la gare revêt un **caractère très routier**, marqué par la présence de grands parkings non hiérarchisés et non réglementés pouvant expliquer en partie que 54 % des usagers de la gare viennent en voiture (conducteur, passager ou taxi). Cette organisation du stationnement vient renforcer cette omniprésence de la voiture au détriment des autres modes de déplacements.

Les différents projets à venir viseront à favoriser l'intermodalité en gare et son intégration à l'environnement.

La gare de Valognes dispose d'arceaux vélos, de grands parkings voiture, et d'un arrêt de bus Manéo à proximité du bâtiment voyageur. Cependant, l'arrêt gare SNCF n'est pas desservi par toutes les lignes Manéo traversant Valognes, et n'est pas l'arrêt le plus structurant et fréquenté (au contraire de l'arrêt Félix Buhot, plus central). Une bande cyclable remonte l'avenue de la gare sur une centaine de mètres mais l'accès en modes doux au départ du centre-ville n'est pas aménagé.

- **La tarification**

Actuellement, il existe une tarification intermodale entre le réseau Zéphir et le réseau TER. Néanmoins, il n'existe aucun abonnement spécifique pour les usagers du réseau Manéo utilisant les autres réseaux.

Par ailleurs, une billettique sans contact a été déployée en octobre 2018 sur le réseau urbain Zéphir. Cette billettique sera compatible avec Atoumod pour les détenteurs d'une carte TEMPO PLUS. Cependant, il n'existe actuellement pas d'interopérabilité entre les trois réseaux de transport collectif présents sur le territoire (Zéphir, Manéo et train).

- **Lisibilité de l'information**

Concernant l'information, il peut être regrettable de ne pas constater une certaine homogénéité :

- Aussi bien les fiches horaires Manéo que Zéphir ne donnent pas d'informations sur les correspondances possibles entre les deux réseaux. Néanmoins, les fiches horaires Manéo indiquent les correspondances possibles avec le TER.
- Le plan de la Gare de Cherbourg précise finement la localisation des points d'arrêts Zéphir, mais aucune information n'est précisée quant à la localisation de la Gare SNCF voire des points d'arrêts Manéo.

Néanmoins :

- Le site internet TER Normandie ainsi que le site internet du Réseau urbain Zéphir précisent quel est le prix d'un abonnement TER + Zéphir;
- Le site internet « comment j'y vais » est une centrale de mobilité qui agglomère l'information des 36 réseaux normands et de services à la mobilité. L'onglet de recherche d'itinéraire est intégré sur les sites de Zéphir et de Manéo.
- Une application smartphone pour informer les usagers du réseau Zéphir, dans l'optique d'une meilleure accessibilité et réactivité à l'information
- Sur le site internet du réseau Manéo, l'utilisateur peut rechercher une solution de transports en tapant le nom de sa commune.

L'aéroport de Cherbourg-Maupertus

Le territoire communautaire dispose d'un aéroport à la renommée plutôt modeste. Peu de destinations sont proposées à ce jour, et uniquement des **vols charters** : Espagne, Portugal, Grèce et Malte. L'aéroport assurait des relations régulières avec Orly et les îles anglo-normandes (Jersey), et cela, jusqu'à leur interruption en 2008. Pour l'année 2017, seuls 11 allers-retours étaient prévus.

En plus de ces vols, d'autres activités peuvent être pratiquées : l'aviation de loisirs et l'aviation d'affaires.

Par ailleurs, l'aéroport voit sa fréquentation baisser d'années en années. En 2007, 11 900 passagers commerciaux avaient été transportés, contre 5 231 en 2012, soit une baisse de 56 % en 4 ans.

Bien qu'il reste un outil de développement et d'attractivité du territoire, il subit la concurrence de l'aéroport de Caen-Carpiquet dont les habitants de Saint-Lô sont plus proches mais également la concurrence avec d'autres modes de déplacements tel que le train pour se rendre à Paris.

Le transport maritime de voyageurs

L'offre de transport maritime constitue un atout majeur sur le territoire de la CA du Cotentin. En effet, il participe à l'attractivité à la fois économique et touristique du territoire.

De plus, le transport maritime de voyageurs constitue l'activité première du Port de Cherbourg. Selon l'enquête qualitative des clientèles estivales Cotentin-Cap Cotentin réalisée en 2017, **5 % des visiteurs viennent sur le territoire en bateau, soit le 3ème mode de transport le plus utilisé pour venir.**

La majorité des liaisons maritimes partent du port de Cherbourg-en-Cotentin. La société du port de Cherbourg est une société de droit privé qui exploite les installations portuaires depuis 2009, dans le cadre d'un contrat de DSP signé avec PNA (Ports Normands Associés). Dans ce cadre, la société gère les flux transmanches et l'accueil des navires de croisières.

Plusieurs liaisons maritimes sont proposées au départ de Cherbourg-en-Cotentin, essentiellement vers l'Angleterre et l'Irlande avec des fréquences variables.

Les services maritimes vers l'Angleterre sont assurés par la compagnie Brittany Ferries. Elles comprennent:

- La liaison Cherbourg-Poole est une liaison permanente assurée en ferry classique, à raison d'un départ et d'une arrivée par jour
- La liaison Cherbourg-Portsmouth est un service saisonnier réalisé avec un ferry rapide et proposant un ou deux départs et arrivées par jour. Il débute fin avril/début mai et s'arrête en septembre.

Les lignes maritimes vers l'Irlande sont quand à elles exploitées Irish Ferries et Stena Lines.

- La liaison Cherbourg-Rosslare propose une à trois rotations par semaine en fonction de la saison, opérées par la société Irish ferries. Trois rotations supplémentaires par semaines sont proposées par la société Stena Line.
- La liaison Cherbourg-Dublin propose un service par semaine et est opérée par la société Irish Ferries.

D'après les statistiques des Ports Normands Associés, le transport de voyageurs par le Port de Cherbourg s'élevait pour l'ensemble de l'année 2017 à :

- Trafic Transmanche : 619 843 passagers transportés en 2017
- Croisières maritimes : 128 926 croisiéristes transportés en 2017

De manière générale, entre 2012 et 2017, le trafic de passagers du port de Cherbourg a augmenté de 29 %. Par ailleurs, le nombre de croisiéristes augmente plus rapidement que le nombre de passagers Transmanche : une hausse de + de 100 % pour les croisiéristes contre une hausse de 20 % environ pour les passagers Transmanche.

Par ailleurs, il est possible de **rejoindre les îles anglo-normandes au départ du Port de Barneville-Carteret et du Port de Dielette.** Ces liaisons maritimes sont établies entre le Département de la Manche et les Îles Anglo-Normandes. Elles sont effectuées par Délégation de Service Public du département par la compagnie « **Manche-Îles-Express** » depuis le 1er avril 2005. Dans ce cadre, les îles anglo-normandes de Jersey, Guernesey,

Aurigny et Sercq sont desservies.

Au départ de Dielette, il est ainsi possible de rejoindre Aurigny (55 min), Guernesey (1h10) et Jersey (55 min). Ces liaisons sont proposées en haute saison, à hauteur de plusieurs allers et retours par semaine, d'avril à septembre. En basse saison, les traversées sont uniquement possibles le weekend. En 2017, 20 592 passagers ont été transportés dans depuis et vers les îles anglo-normandes.

Au départ de Carteret, des liaisons sont proposées vers Jersey (55 min) avec une arrivée à Gorey ou Saint-Hélier. Plusieurs services sont proposés par semaine, d'avril à septembre, avec une offre plus conséquente durant les mois de juillet et août. En 2017, 22 114 passagers ont été transportés depuis et vers les îles anglo-normandes.

A Saint-Vaast-la-Hougue, il est possible de rejoindre **l'île Tatihou** en une dizaine de minutes grâce à un bateau nommé **l'amphibie**. L'offre de traversée est variable selon les périodes de l'année. En effet, d'avril à septembre, les traversées sont possibles tous les jours de la semaine à hauteur d'au minimum 6 départs de 10h à 17h. En février, mars et octobre, les traversées en bateau sont uniquement possibles le weekend et enfin, lors des vacances scolaires, l'accès au site est permis tous les après-midis. Cette île est également accessible à pied à marée basse. Elle accueille un musée maritime, la tour Vauban et ses fortifications classées patrimoine mondial en 2008, des jardins et une offre d'hébergements. On recense plus de 60 000 visiteurs par an sur ce site touristique.

Quelles évolutions prévues de l'offre de transports en commun ?

// 14.1 Le projet BNG

Le projet de Bus Nouvelle Génération a été retenu en 2014 dans le cadre du 3ème appel à projet Grenelle lancé par l'Etat.

Il consiste en la **création de deux nouvelles lignes de bus, type BNHS, avec un site propre partiel ou intégral en hypercentre** : une ligne littorale de 13 km et une ligne sud de 6 km. Le projet inclut également un réaménagement de l'arrivée à la gare SNCF, afin d'améliorer la place des modes doux et des transports collectifs, d'assurer une meilleure sécurité des piétons, d'améliorer l'image de la ville pour les arrivants en facilitant également le repérage des accès au centre-ville, et d'améliorer le fonctionnement global du secteur. Enfin, la mise en place de bus plus propre viendra compléter le projet en donnant une image plus moderne au réseau Zéphir.



// 14.2 La nouvelle billetterie interopérable

Actuellement, le réseau Zéphir disposait d'une billetterie papier avec des titres à vue présentés au conducteur à la montée dans le véhicule (abonnement mensuel par exemple) et des tickets unité qui devaient être oblitérés dans un oblitérateur mécanique embarqué dans les bus.

A la fin de l'année 2018, une nouvelle billetterie interopérable a été mise en place sur le réseau : carte sans contact, paiement en ligne... Cela permettra de faciliter l'achat des titres de transport et offrir une plus grande souplesse d'utilisation pour les usagers.

L'objectif visé est également l'interopérabilité avec les différents réseaux circulant sur le territoire, contribuant à une plus grande attractivité des transports en commun et à améliorer l'intermodalité. Ainsi, à minima, la nouvelle billetterie sera compatible avec Atoumod, le support normand pour voyager partout avec tous les modes.

- Nouveau pôle multimodal gare de Cherbourg-en-Cotentin

Une étude est actuellement en cours concernant le réaménagement de la gare de Cherbourg-en-Cotentin en pôle d'échange multimodal. Ce projet revêt à la fois des enjeux urbains visant réaménager et valoriser l'espace gare (continuités piétonnes, arrivée de nouveaux services...) et des enjeux de mobilité :

- Un nouveau parvis de gare intégrant vélos, déposes, taxis, nouveaux usages urbains
- Une restructuration des espaces (bus/car/BHNS) en vue de l'arrivée du BNG
- L'optimisation des espaces de stationnement
- L'arrivée de nouvelle rame sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg

L'arrivée de nouvelles rames (Omneo) aura pour objectif d'apporter un confort accru aux usagers de la ligne Paris-Caen-Cherbourg dans le cadre d'une offre ferroviaire en principe renforcée.

- Etude sur l'intermodalité de la gare maritime de Cherbourg et des gares ferroviaire de Cherbourg-en-Cotentin et de Valognes

// 14.3 La délégation des contrats de DSP à la Région

En 2020, la Région récupérera la gestion de l'ensemble des lignes de transports interurbaines sur le territoire, y compris la ligne TET, à l'exception des lignes Manéo entièrement comprises dans le ressort territorial de l'agglomération, à savoir quatre lignes régulières (lignes Manéo 10, 11, 12 et 13) et deux lignes estivales (lignes 50 et 51).

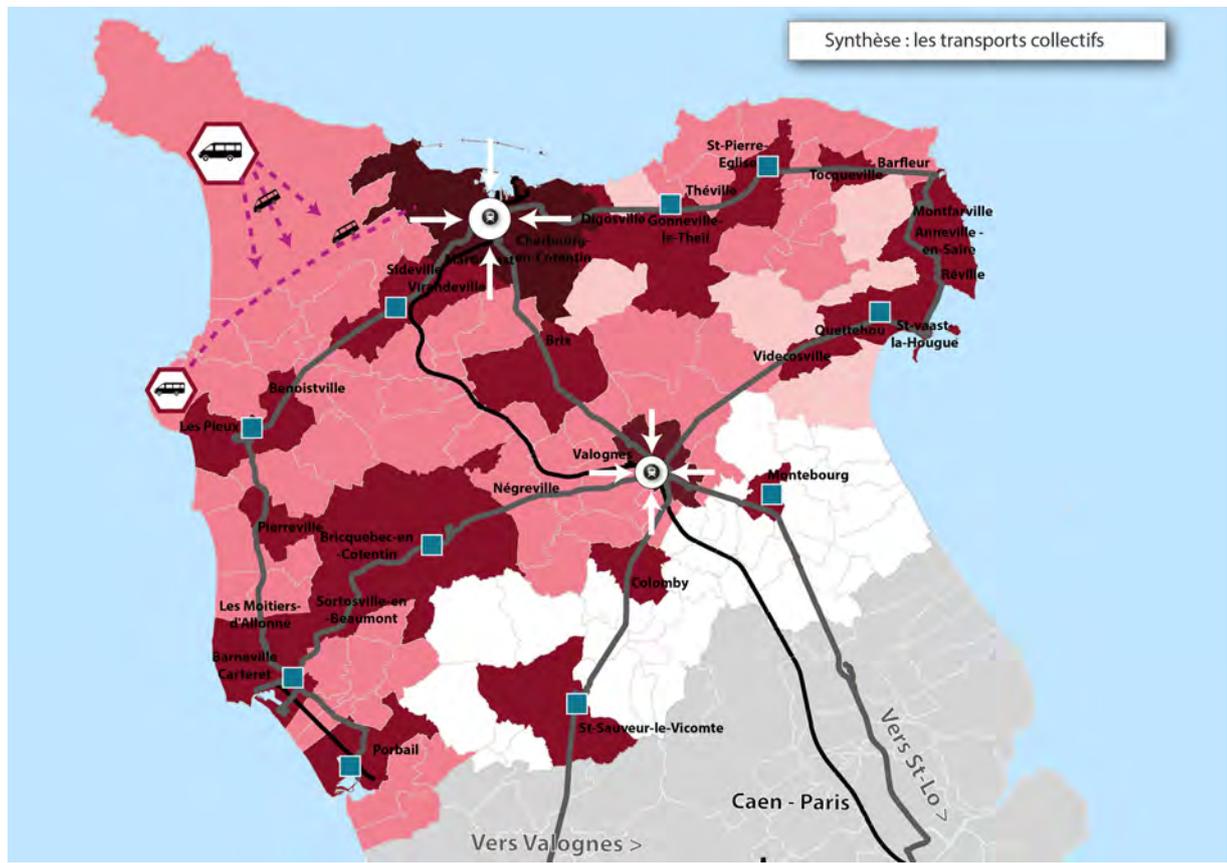
Cherbourg-en-Cotentin bénéficie d'une offre de services de transports supérieure à l'ensemble des communes du territoire. En effet, on y retrouve un réseau urbain qui assure une desserte fine et fréquente, une gare ferroviaire et des lignes interurbaines assurant des liaisons internes et vers l'extérieur du territoire.

Valognes constitue le deuxième pôle le mieux desservi avec une gare ferroviaire et des lignes interurbaines construites en étoile autour de Valognes.

Une trentaine de communes bénéficie d'une desserte uniquement interurbaine et donc peu fréquente avec un ou plusieurs arrêts Manéo sur leur territoire.

Le reste des communes, à l'exception des communes des pôles de proximité de la Vallée de l'Ouve et de Montebourg non desservies par une offre régulière, bénéficient d'une ou de deux offres de transport à la demande (Manéo de proximité ou Manéo navettes express).

Enfin, 36 communes ne bénéficient d'aucune offre de transport collectif sur leur territoire.



Réalisation : Item Conseil - 2018



SYNTHESE SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

// Atouts

- **Secteur global** : Un positionnement sur un axe ferroviaire structurant (sur la ligne Cherbourg-Paris d'intérêt national), une de TC régulière desservant les principales polarités du territoire
- **Secteur global** : des circuits scolaires ouverts à une clientèle plus large
- **Secteur global** : une prise en compte de l'accessibilité PMR
- **Polarités** : un réseau interurbain Manéo Express organisé en étoile desservant les polarités principales
- **Pôles d'emplois principaux** : une importante offre privée
- **Cherbourg-en-Cotentin** : un réseau urbain Zéphir hiérarchisé avec de bons niveaux de services

// Faiblesses

- **Secteur global** : Un positionnement insulaire qui peut nuire à la qualité de service de l'offre TER
- **Secteur global** : Des lignes interurbaines peu utilisées par les actifs
- **Secteur global** : Une offre de TAD complémentaire desservant les polarités ne desservant pas l'ensemble des communes, peu connue et donc peu fréquentée
- **Secteur global** : Une partie Sud-Est non desservie en TC
- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : des conditions d'intermodalité qui n'incitent pas au report modal

// Opportunités

- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : Des bouleversements attendus à + ou - long terme (Projet BNG, billettique intermodale, gare intermodale, gare maritime) qui pourront constituer un support pour le développement de nouvelles offres

// Menaces

- **Secteur global** : La poursuite d'une urbanisation diffuse antinomique avec la volonté de constituer une offre TC pertinente et alternative à l'autosolisme

LES MODES ACTIFS, UN POTENTIEL D'USAGE A DEVELOPPER

Les enjeux de développement des modes doux et alternatifs à la voiture

LES ENJEUX DE L'ANALYSE DES MODES

ACTIFS On entend par modes actifs les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, telle que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc.) Ces modes de déplacements non polluants et bénéfiques individuellement et collectivement représentent des potentiels de développement important.

En France, selon d'ADEME, 25 % des déplacements font moins de 1 Km et 50 % moins de 3 Km, laissant ainsi présager de d'importances possibilités de report modal de l'automobile vers les modes actifs.

Le développement sans cesse croissant des déplacements motorisés exerce un impact négatif sur la qualité de vie, plus particulièrement en milieu urbain et ce, notamment à cause d'un partage de l'espace public déséquilibré en faveur des véhicules motorisés (voitures, poids lourds), de l'insécurité que ces derniers génèrent pour les autres usagers de la voirie ou encore de la pollution (sonore, atmosphérique) provoquée. C'est la raison pour laquelle cette tendance nécessite d'être freinée.

Dans ce contexte, le développement de la pratique des modes doux (tels que la marche à pied et le vélo) apparaît comme une des solutions favorables à l'amélioration du cadre de vie et de la santé des populations. Le développement des modes doux et les aménagements qui y sont liés contribuent à l'attractivité et à la qualité de vie d'un territoire, grâce notamment :

- **A une meilleure qualité des espaces urbains:** passer de la rue à circuler (la voie) à la rue à vivre (un véritable espace public) et privilégier les fonctions autres que la fonction circulation;
- **Aux aménagements spécifiques** qui permettent **une meilleure cohabitation** des différents modes de transports et diminuent les nuisances...

La vision générale des déplacements réalisés en modes doux ou alternatifs

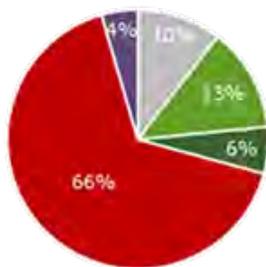
D'une manière générale, au sens de l'INSEE, la part modale des deux-roues (vélos + moto) représente 5.8 % des déplacements des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence, soit environ 3 % uniquement à vélo. En effet, on peut considérer que le vélo représente 50 % des déplacements en deux roues comptabilisées par l'INSEE.

On retrouve une pratique plus importante des deux roues pour les déplacements d'actifs à l'intérieur de Cherbourg-en-Cotentin (7 %).

Cette répartition modale reste relativement supérieure par-rapport au Département de la Manche (4.5 %) et la Région Normandie (4.1 %)

Sur le territoire, nombreux sont les actifs à utiliser la marche à pied pour se rendre sur leur lieu de travail. En effet, près de 4 400 actifs des actifs travaillent au sein de leur commune de résidence utilisent la marche à pied, ce qui représente 13 % de l'ensemble des déplacements d'actifs intra communaux. La marche à pied est ainsi le deuxième mode de déplacements le plus utilisé après l'automobile.

Modes utilisés pour les déplacements domicile-travail intra-communaux



▫ Pas de transport ▫ Marche à pied ▫ Deux roues ▫ VP ▫ TC

Concernant cette fois-ci les déplacements tous motifs confondus, l'EDVM de 2016, réalisée à l'échelle du SCOT du Cotentin révèle que le vélo concerne 1.6 % des déplacements et 2.5 % à l'échelle de Cherbourg-en-Cotentin, s'expliquant notamment par des aménagements cyclables plus nombreux qu'ailleurs. Par ailleurs, 26 % des déplacements tous motifs confondus sont réalisés à pied avec une part plus importante à Cherbourg-en-Cotentin du fait notamment d'une densité plus importante. Plus précisément encore, la part modale de la marche à pied atteint près de 50 % sur le secteur du centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin.

La pratique des modes actifs varie également en fonction des motifs de déplacements. Ainsi, près de 50 % des déplacements ayant pour motifs les loisirs se réalisent à pied et 2.6 % à vélo. A l'inverse, on peut constater une faible utilisation de la marche pour le motif travail (11.6 %).

Les aménagements existants pour la pratique piétonne et cyclable

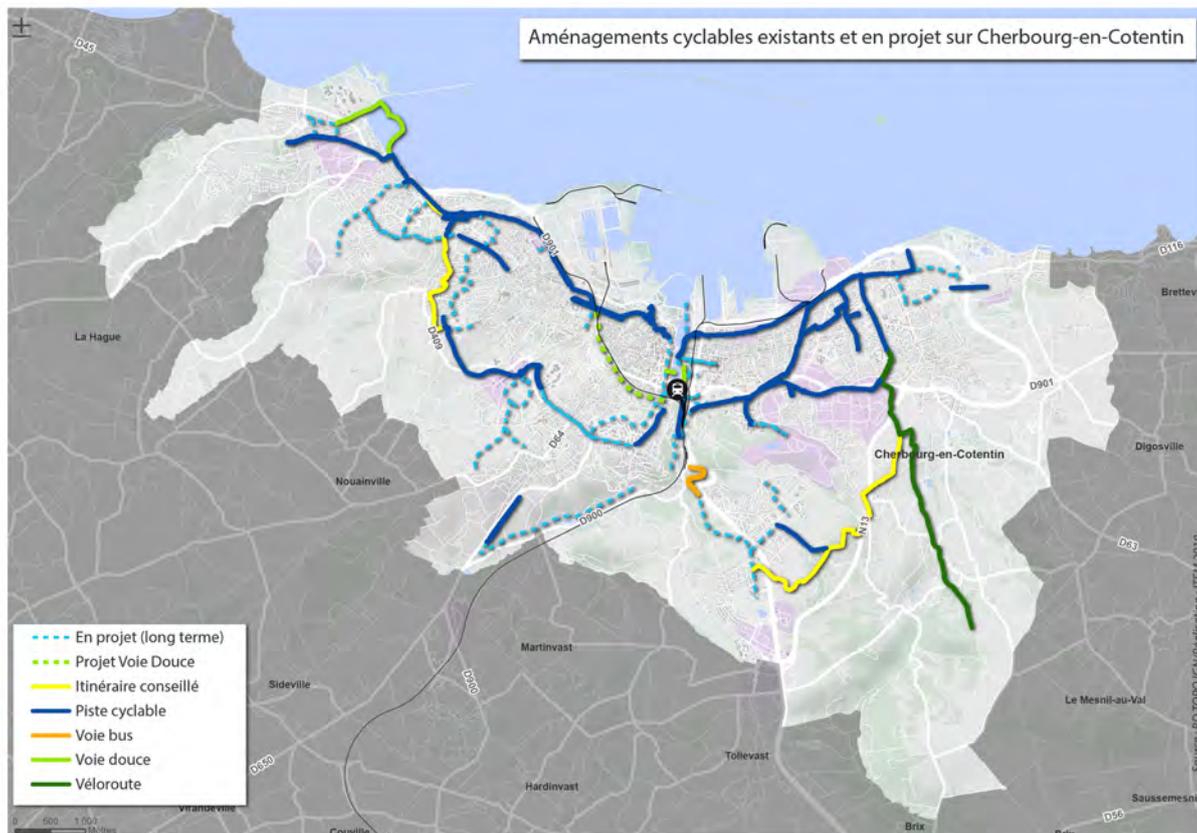
// 3.1 Le Schéma Directeur Cyclable de Cherbourg-en-Cotentin

L'ex CUC avait déjà réalisé en 1993, un premier schéma Directeur Cyclable visant à développer les aménagements nécessaires au développement de la pratique cyclable.

Dans ce cadre, 37 kilomètres d'aménagements ont été réalisés. On retrouve ainsi :

- Un axe principal structurant Est-Ouest en Front de mer
- A l'Est : un premier maillage cyclable faisant la jonction entre différents secteurs
- A l'Ouest : un maillage discontinu à développer





En décembre 2009, le Conseil Communautaire a adopté un nouveau Schéma Directeur Cyclable comprenant cette fois, 40 autres kilomètres d'aménagements pour les cycles. Ces itinéraires visent à compléter certains maillons manquants et tisser des liens inter-quartiers. Il est important de préciser que ce Schéma intègre également l'amélioration des déplacements piétons avec la mise en œuvre d'aménagements mixtes piétons-vélos. De plus, les différentes mesures d'apaisement des vitesses appliquées à Cherbourg-en-Cotentin (Zones 30, Zones de rencontres) participent également à la sécurisation des piétons.

Les objectifs poursuivis par le Schéma Directeur Cyclable de 2009 sont les suivants :

- Assurer la continuité et le développement de l'axe structurant Est-Ouest
- Aménager la jonction centre-ville de Cherbourg-Octeville à la gare et au centre hospitalier public du Cotentin puis à Tourlaville
- Réaliser les aménagements cyclables du centre-ville de Cherbourg-Octeville
- Participer à l'étude du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Cherbourg (secteur gare SNCF)
- Aménager les liaisons vers le centre universitaire
- Mettre en valeur le patrimoine touristique par le développement du vélo

Plusieurs éléments ont contribué à une réflexion sur son actualisation qui a été validée courant septembre 2018. D'une part, plusieurs projets réalisés ou en cours de réalisation ont ranimé le débat :

- La prise en compte de la continuité douce dans le cadre de l'aménagement du secteur de la Pointe de Querqueville qui prévoit notamment une continuité de la Saline et une amélioration des pistes cyclables
- La mise en service de la passerelle de

franchissement Est/Ouest du Bassin du commerce « piétons-vélos » qui relie le centre-ville historique de Cherbourg-en-Cotentin et le centre commercial Les Eléris

- L'aménagement de l'ancienne emprise ferrée du Homet qui consistera en une liaison douce entre la gare SNCF (en lien avec le PEM) et le secteur Ouest de l'Agglomération et qui permettra de relier les pistes cyclables existantes au nord de l'Avenue de l'Abbaye. L'ouverture de cette voie douce est prévue à échéance 2020, voire 2021.
- La mise en place de tourne à droite cycliste au feu rouge et la mise en place de zones 30 permettant notamment l'instauration du double-sens cyclable dans les rues à sens unique. En effet, depuis 2011, l'hypercentre de Cherbourg-en-Cotentin est passé intégralement en Zone 30 et la moitié des rues à sens unique ont été mises à double sens pour les vélos

Par ailleurs, en 2017, un Comité Modes Doux a été mis en place, co-présidé par la ville de Cherbourg-en-Cotentin et la Communauté d'Agglomération du Cotentin. Réunissant différents acteurs institutionnels, associatifs et des habitants, il s'attache à être force de proposition pour développer les modes doux sur le territoire et à travailler sur les projets en cours.

Les orientations de ce Schéma Directeur Cyclable actualisé s'inscriront en cohérence avec la stratégie globale mise en œuvre dans le cadre du Plan de Déplacements du Cotentin.

// 3.2 Une intégration du territoire aux réseaux cyclables et pédestres de loisirs

Le territoire est traversé par deux itinéraires cyclo touristiques d'envergure régionale et européenne :

- **L'Eurovélo 4 ou La Littorale**, reliant Roscoff au Mont-Saint-Michel, à vocation nationale voire européenne, constituée sur le territoire de voie verte et de voies partagées (340 km dans la manche dont 157 km sur voies vertes)

L'Eurovélo 4 exécute une boucle dans le Cotentin. De Roscoff à Carentan, le Tour de Manche suit l'itinéraire de l'EuroVelo 4. Sur la partie Est, l'EV4 longe le littoral du Val de Saire de Barfleur à Quinéville pour rejoindre ensuite Carentan

- **La voie verte Transcotentine** qui va de Portbail à la Haye-du-Puits en voie verte et se poursuit de Portbail à Barneville-Carteret en rouge partagée

La GR223 est également un grand itinéraire de randonnée pédestre qui longe tout le littoral du Cotentin



Source : France Vélo Tourisme

Les chemins du Mont-Saint-Michel :

Dans son nouveau Plan Vélo Départemental 2016-2021, le Département de la Manche continue de décliner les orientations nationales et européennes pour garantir une cohérence dans les politiques cyclables. Il vise à compléter la trame structurante des infrastructures cyclables, notamment au Sud-Ouest du Département mais aussi lier un nouveau partenariat avec les communautés de communes pour la gestion des boucles-vélos et des infrastructures réalisées.

En complément de ces grands itinéraires, on retrouve de nombreuses **boucles vélo et circuits VTT**. Le revêtement de ces circuits ne permet pas une pratique du vélo à vocation utilitaire.

Le PNR des Marais du Cotentin et du Bessin s'étend du sud du territoire (à proximité des PP de la Vallée de l'Ouve, de Montebourg et de la Côte des Isles). Il propose de nombreux circuits de randonnées balisés, à vélo comme à pied. Sur le territoire de la CA du Cotentin, on retrouve 2 circuits balisés sur le bassin de vie de Montebourg : l'un passant par la commune de Quinéville, l'autre par les communes d'Hemevez, Eroudeville et Ecausseville.

Environ **44 boucles vélos départementales** sont jalonnées sur le territoire de la Manche dont 3 sur le Pôle de la Hague.



Source : PNR des Marais du Cotentin et du Bessin



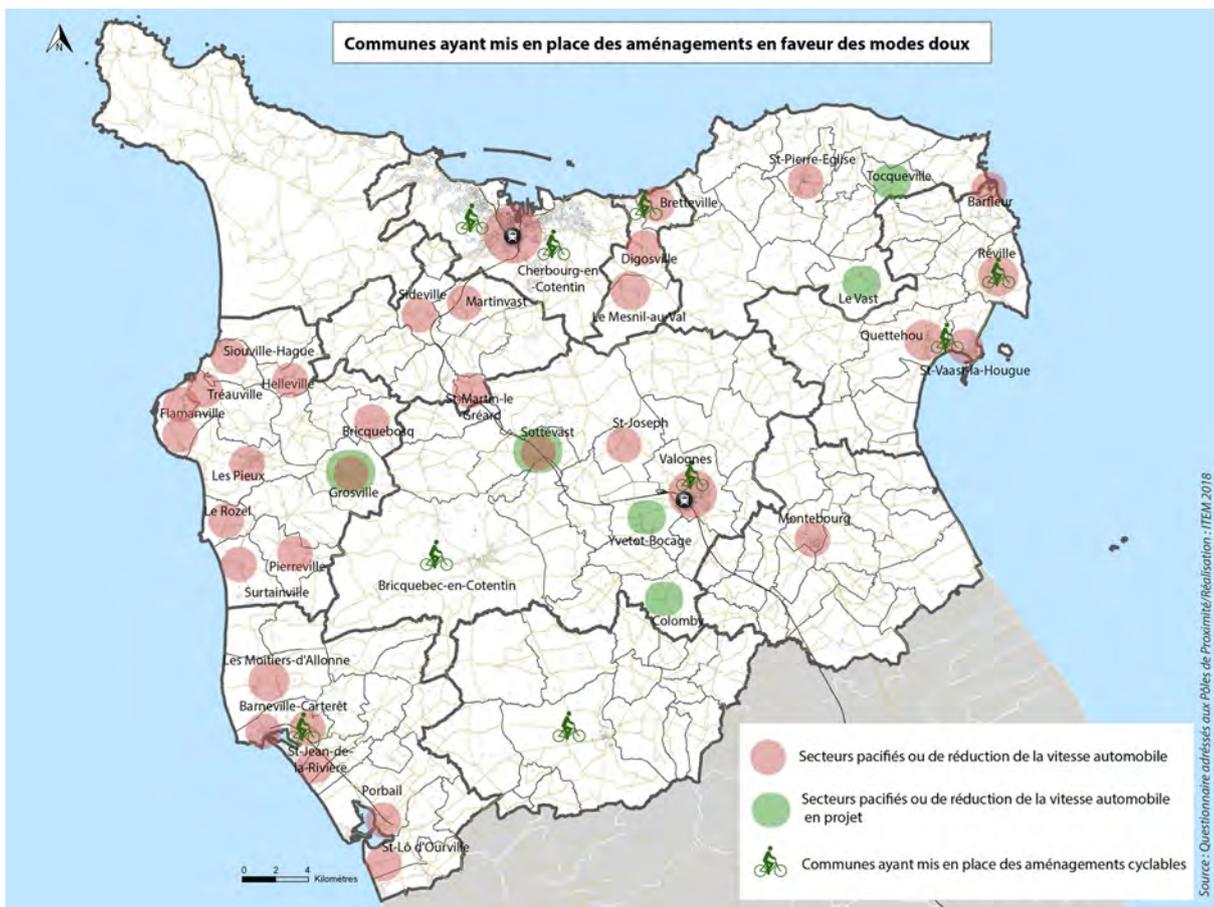
On retrouve plus de **20 circuits VTT sur le territoire communautaire.**

// 3.3 Un manque d'aménagements modes doux à l'échelle locale

La question de la pratique cyclable de loisirs, et notamment la pratique cyclo touristique, mériteront, pour la suite du PDC, une attention pleine et entière, tant d'un point de vue écologique qu'économique. Les retombées de ce type de tourisme ne sont pas négligeables, les cyclotouristes consacrent en effet un budget important pour leurs vacances, puisqu'ils dépensent en moyenne 70 € par jour, contre 50 € pour un touriste « classique ».

A l'exception de Cherbourg-en-Cotentin, peu de communes ont mis en place des aménagements cyclables. Néanmoins, on recense quelques aménagements existants ou en projets :

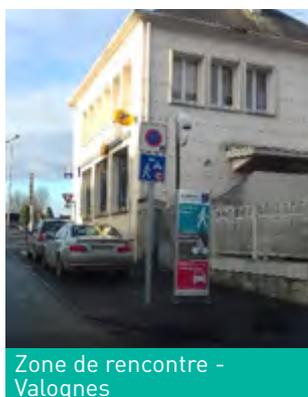
- La commune de Valognes prévoit la création de nouvelles pistes cyclables en complément du réseau déjà existant
- Un début de voie cyclable entre Saint-Vaast-la-Hougue et Quettehou
- Réville : projet de voie douce qui relie le bourg au Pont de Saire (2019)



Source : Questionnaires pôles de proximité 2018

Cependant, qu'il s'agisse de mesures zonales (vitesse réglementaire limitée à 30 km/h, zones 30, zones de rencontre) ou plus ponctuelles (ralentisseurs, coussins berlinois...), une partie des communes, en proposant des aménagements de limitation des vitesses, permettent in fine de sécuriser et faciliter la pratique des modes doux, et d'améliorer le cadre et l'ambiance urbaine des espaces publics.

Sur le territoire communautaire, 26 communes déclarent avoir mis en place des aménagements en faveur des modes actifs. Ces aménagements sont concentrés dans les principales polarités. Cependant, il s'agit **d'aménagements ponctuels et non d'un maillage réellement cohérent et continu.**



Les services et équipements liés au vélo

// 4.1 Une offre de stationnement vélo disparate

A l'image de l'automobile, le **stationnement des vélos peut être perçu comme un outil de report modal**. L'absence d'une offre adaptée à destination n'incitera pas l'usager à utiliser son vélo, par peur des vols ou des risques de dégradation. Néanmoins, l'existence d'aménagements favorisant la pratique (pistes, bandes, signalétique ou mesures d'apaisement de la voirie), constitue un préalable au développement de l'usage.

De la même manière que pour les aménagements cyclables, la question du stationnement vélo concernera également les risques de conflits d'usage :

- Avec du stationnement sauvage sur trottoir, sur des espaces exigües, et qui peut entraver les cheminements des piétons les plus vulnérables comme les Personnes à Mobilité Réduite ;
- Avec du stationnement des deux-roues motorisés dans des stations vélos, démontrant ainsi des carences en matière d'offre pour ces usagers spécifiques.

Les principaux pôles multimodaux que sont les gares de Cherbourg-en-Cotentin et de Valognes ont été équipés de stations vélos Dans les deux cas, le type de stationnement choisi n'est pas très sécurisé puisque conçu sous forme d'arceaux et abri couvert.

Un type de stationnement plus sécurisé, de type boîte sécurisée est à privilégier dans ces espaces à fort potentiel de report modal. Il est en effet préférable que les actifs privilégient un stationnement plutôt qu'un transport des cycles dans les TER, pour des questions de place, en particulier en heures de pointe.

Les visites de terrain ont pu mettre en lumière une **très faible utilisation de ces espaces de stationnement et/ou leur utilisation par des deux-roues motorisés**.

Dans le cadre du premier Schéma Directeur Cyclable de Cherbourg-en-Cotentin, une offre de stationnement vélo relativement dense s'est développée, notamment en centre-ville. En 2011, environ 240 places de stationnement vélos ont été recensées, notamment à proximité de certains pôles générateurs de déplacements (Hôpital Pasteur, Cité de la Mer, Complexe sportif Chantereyne...).



Stationnement vélo en gare de Cherbourg-en-Cotentin



Stationnement vélo en gare de Valognes

Dans certaines autres communes du territoire communautaire, des râteliers ont le mérite d'être présents, même s'il est généralement recommandé de préférer des aménagements de type arceaux. Le râtelier augmente en effet le risque de voilure de la roue des cycles. Faute de stationnement vélo dans certains secteurs prisés, on constate également du stationnement vélo illicite.

La question du stationnement est d'autant plus à considérer dans les pôles touristiques qui attirent de nombreux visiteurs en saison estivale et peuvent être adeptes des déplacements à vélo.



1 // Box vélos sécurisé – Portbail



2 // Pinces vélo – Carteret



3 // Râteliers – Saint-Vaast-la-Hougue



4 // Stationnement bord de mer – Barneville Plage

Un bon exemple pourrait être celui de la commune de Portbail, qui, dans le cadre de l'attribution du label « Territoire vélo » de la Fédération Française de Cyclotourisme, a mis en place très récemment, en septembre 2018, 4 box de stationnement sécurisé pour vélo. Ils visent à offrir aux touristes de passage une solution pour stationner leurs vélos le temps d'une course, d'une visite ou d'un séjour.

// 4.2 Des outils de promotion de la pratique cyclable à développer

Si la plupart des outils classiques en matière de promotion de la pratique cyclable sont utilisés, des carences demeurent, et pourront constituer des priorités pour la suite des démarches de planification.

- **Des informations classiques** concernant les aménagements pour les modes actifs, les boucles vélos ou encore les circuits VTT sont disponibles sur les différents sites internet des collectivités, les offices de Tourisme et Latitude Manche. Le Département de la Manche a d'ailleurs édité un guide de la Manche à vélo recensant les différents itinéraires et circuits vélo pouvant être empruntés.
- **Plusieurs établissements et hébergements sont labellisés « Accueil Vélo »** et offrent à ce titre aux touristes à vélo des services adaptés. C'est le cas notamment de la Cité de la Mer à Cherbourg et du Planétarium Ludiver à la Hague. Les offices de tourisme sont également labellisés.
- Plusieurs possibilités de location de vélo sont offertes aux usagers :
 - Cherbourg-en-Cotentin a acquis depuis fin 2017 **dix vélos à hydrogène**, dans le cadre du projet multi partenarial BHYKE, initié par trois entreprises privées (Ataway, Pragma Industries et Easy Bike) et validé par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) en 2016, suite à son appel

à projets « Transfert industriel et tests en conditions réelles. Cinq vélos sont gérés par l'office du tourisme pour la location aux plaisanciers et cinq sont destinés à des personnes en insertion professionnelle par l'intermédiaire de l'association Fil & Terre. Par ailleurs, une station de distribution d'hydrogène pour recharger les vélos est en place près de la capitainerie du port de plaisance de Cherbourg, place Chantereyne. La ville de Cherbourg loue ces vélos pour des sorties libres pour plusieurs durées : à la demi-journée (20 €), à la journée (29 €) ou pour trois jours (79 €), et cela toute l'année.

- A Equeurdreville-Hainneville, **MG Cycles** propose de la location de vélos à assistance électrique et de VTT.
- 2 espaces de location de vélo sont également proposés à Tourlaville : **l'Espace Sport à la Lande Saint-Gabriel et la Passion du 2 roues City** (VTC 15 €/jour - 30 €/week-end (du samedi au mardi) - Vélo à Assistance électrique VAE : 30 €/jour.)
- La **Base de Loisirs de Saint-Sauveur-le Vicomte** propose à la location 15 VTT adultes, 10 VTT enfants
- **Plusieurs loueurs privés** : Portbail, Barneville-Carteret, Quettehou, Barfleur... Certains campings disposent parfois d'une offre privée de vélos à proposer à leurs clients.



Depuis l'été 2018, **une offre unifiée de location de vélo a été mise en œuvre sur le Département de la Manche, coordonné par Latitude Manche**, l'Agence d'Attractivité de la Manche. Afin de compléter l'offre d'itinérance, une quinzaine d'E-stations, comprenant chacune environ 8 à 10 vélos ont été déployées. Des boutiques, des bureaux d'information touristique, des campings mais aussi des hôtels ou chambres d'hôtes proposent ainsi ce service. La société en charge de la gestion des stations et des vélos est la société Loc Vélo, basée à Bayeux.

Concrètement, l'utilisateur peut louer et déposer son vélo dans l'ensemble des E-stations pour une durée qui varie d'une demi-journée à trois jours. Il bénéficie également d'accessoires fournis avec chaque vélo (casque, antivol...).

Les tarifs de location varient en fonction de la durée, de 20 € à 29 € la demi-journée selon le type de vélo (vélo classique ou VAE) et jusqu'à 109 € les trois jours de location d'un VAE.

Type de vélo	Durée	Tarif
Vélo classique	Location 1/2 jour	29€
	Location 1 jour	39€
	Location 3 jours	109€
Vélo assistance électrique (VAE)	Location 1/2 jour	20€
	Location 1 jour	29€
	Location 3 jours	79€

Sur le territoire de la CA du Cotentin, on recense 5 e-stations disposées dans 5 communes :

- Bureau d'Information Touristique de Beaumont-Hague
- Bureau d'Information Touristique de Fermanville
- La Laiterie à Tocqueville
- Port de Saint-Vaast-la-Hougue
- Gîte Quai des ormes à Barneville-Carteret

Le déploiement d'autres stations vélo est prévu sur les années à venir.

- Un milieu associatif en mouvement pour développer l'usage du vélo

L'association Vélorution mène plusieurs actions : à la fois de propositions techniques auprès des collectivités, de l'organisation d'évènements visant à sensibiliser le public (bourse aux vélos, fête du vélo, atelier de réparation, etc. et apporte des conseils aux usagers cyclistes.

L'association Pignons sur rue souhaite ouvrir une maison du vélo sous forme de local participatif où chacun viendrait réparer ou entretenir son vélo, en bénéficiant des conseils de l'association. La création d'une vélo-école est également à l'étude

- **Concernant le jalonnement des itinéraires cyclables**, celui-ci est principalement lié aux véloroutes et voies vertes sur le territoire. Il peut être ainsi regrettable que celui-ci ne soit pas lié à des itinéraires du quotidien, par exemple vers les pôles générateurs de déplacements, via des itinéraires cyclables finalisés et sécurisés.

De manière générale, la communication et la promotion du vélo à l'échelle du territoire semble insuffisante. Il manque notamment des informations sur les services offerts aux cyclistes comme les possibilités de stationnement pour les cycles, les temps de parcours vélos et piétons entre deux équipements ou encore les possibilités de location. Ces possibilités de location visent par ailleurs essentiellement les touristes, dont ceux en itinérance sur le territoire. La majorité des informations recensées visent en priorité la pratique du vélo touristique et de loisirs. Le développement de la pratique utilitaire passe aussi par une communication et une sensibilisation efficace.

Des potentiels de développement de la pratique du vélo et de la marche

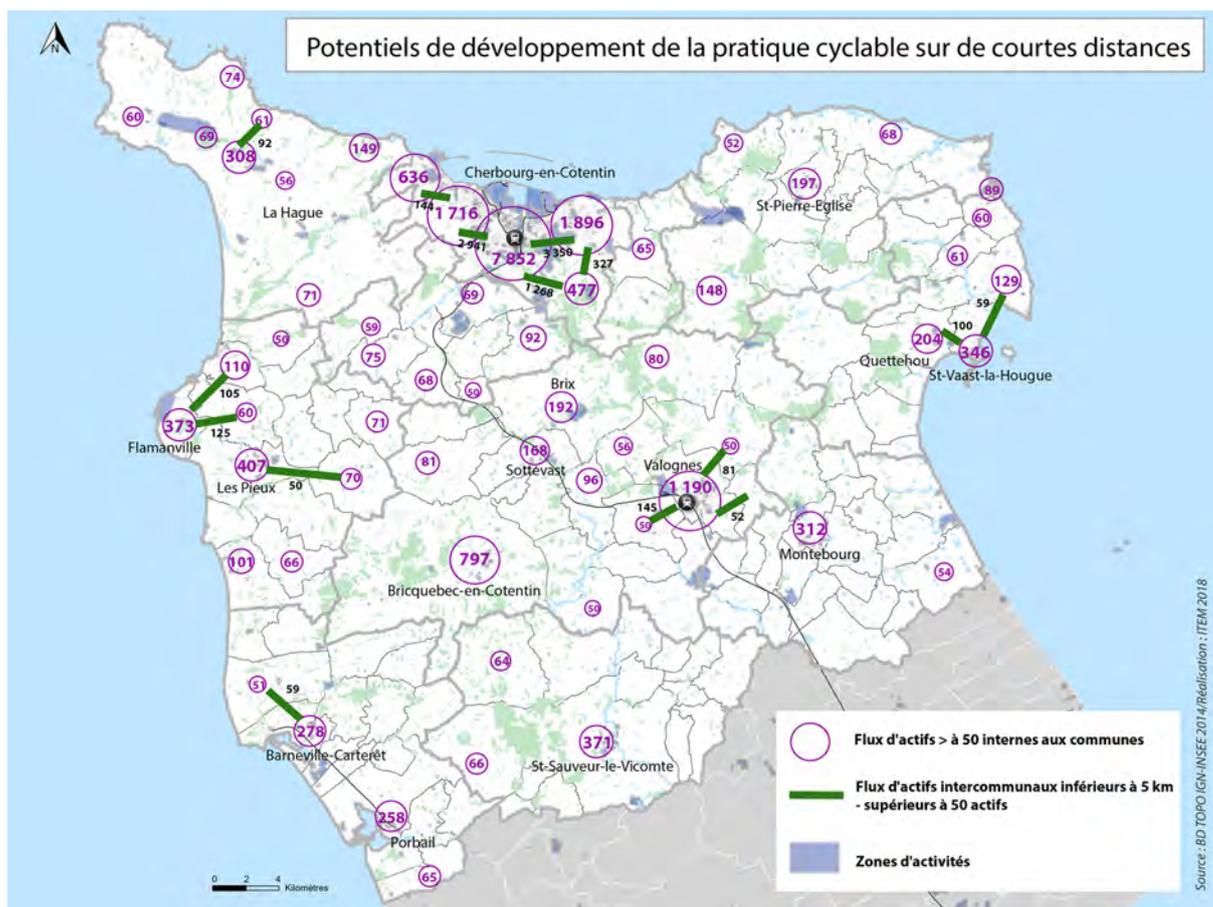
D'une part, l'EDVM réalisée à l'échelle du SCOT du Cotentin donne déjà des indications précieuses concernant la distance et le temps de déplacements moyens pour chacun de ces deux modes de déplacements. En effet, **la durée moyenne d'un déplacement à vélo sur le territoire du SCOT est de 13.9 minutes pour 1.7 kms en moyenne.** Pour la marche à pied, **la durée moyenne d'un déplacement est de 11.5 minutes.** Cela ne constitue qu'une moyenne mais donne au préalable une tendance de temps et distance acceptable pour un usager moyen.

Il est par ailleurs important de noter qu'avec le développement et la démocratisation des vélos à assistance électrique, il est devenu beaucoup plus aisé de réaliser de longues distances à vélo dans la mesure où la vitesse d'un VAE peut aller jusqu'à 25 km/h, soit un déplacement de plus de 6 km entre 15 minutes environ.

Les données démographiques ainsi que les travaux de l'INSEE permettent d'identifier plusieurs secteurs thématiques de développement de la pratique cyclable quotidienne. Ainsi, il existe :

// 5.1 Des potentiels liés aux déplacements pendulaires

- **47 800** actifs et scolaires résidents sur le territoire travaillent/étudient dans leur commune de résidence, soit 46 % des actifs et 60 % des scolaires. En admettant une part modale de 3%, **plus de 1 700 déplacements pendulaires internes aux communes pourraient ainsi être réalisés à vélo ;**
- Parmi les flux d'actifs intercommunaux supérieurs à 50 actifs, un nombre limité de liaisons peuvent être réalisées en modes doux (<5 km). Il existe cependant des liaisons utilitaires potentielles, notamment depuis les communes limitrophes à Valognes vers celle-ci, autour des pôles de Flamanville et des Pieux et également autour du Val de Saire. Enfin, l'utilisation du vélo n'est pas à exclure au-delà de 5 kms si des facilités existent, aussi bien en terme d'aménagements (pistes sécurisés, rapides, directs) qu'en terme d'équipements (usage d'un VAE).



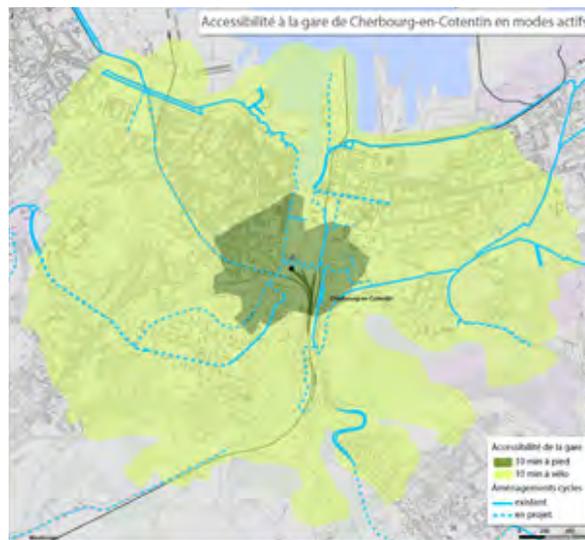
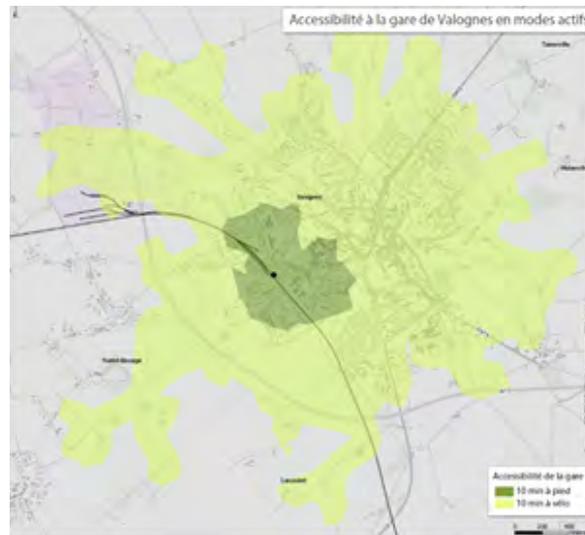
Des potentiels liés au rabattement vers les gares du territoire

Il est possible d'estimer les potentiels de rabattement vers un équipement structurant, comme une gare, à partir des données démographiques de l'INSEE et du réseau de voirie. En effet, l'aire de chalandise est calculée à partir d'une vitesse moyenne de déplacements à pied et à vélo selon la géographie du territoire (relief, voirie.). Il est alors possible de déterminer la part de la population couverte par ces critères.

Ainsi, 57% de la population de Cherbourg-en-Cotentin, soit plus de 46 000 habitants se situe à maximum 10 min d'une gare à vélo et 18 % à moins de 10 minutes à pied.

Concernant la gare de Valognes, 92 % de la population de Valognes, soit plus de 6 200 personnes, se situe à maximum 10 minutes en vélo de la gare et 46 % à moins de 10 minutes à pied.

Ainsi, un peu moins de 30 % des habitants du territoire résident à une distance raisonnable des gares, ce qui pourrait être une alternative à un trajet automobile, selon leurs besoins de déplacements à vélo. Cependant, cette relative proximité ne peut être exploitée que si les accès menant à la gare permettent des bonnes conditions de pratique des modes actifs.



// 5.2 Des potentiels liés aux déplacements vers les principales polarités du territoire

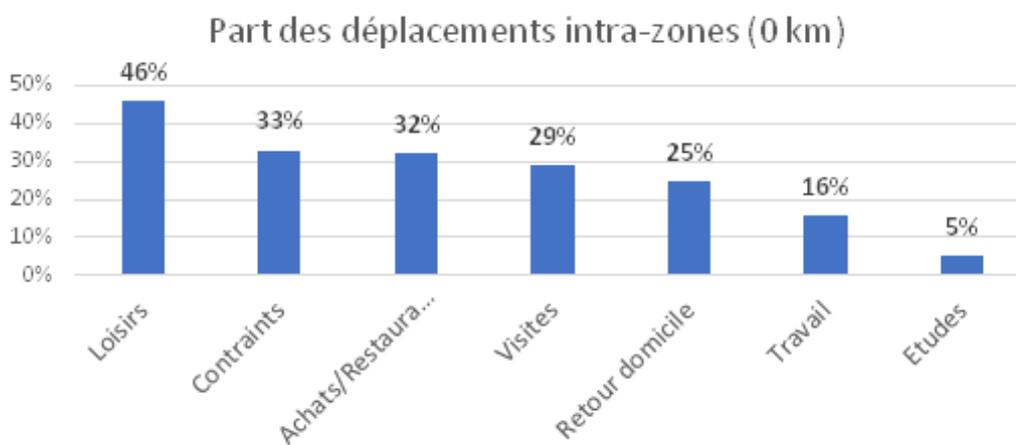
Le territoire est structuré autour des polarités de chaque pôle de proximité. Ainsi, 63 % de la population se situe à moins de 5 km d'une centralité disposant d'équipements, services et commerces au minimum de proximité.

Sur des distances inférieures à 5 kilomètres, le vélo représente une alternative très pertinente. Au-delà, le vélo reste une alternative si les conditions sont réunies pour faciliter la pratique.

L'EDVM a pu montrer une plus forte utilisation du vélo pour des motifs de déplacements liés aux loisirs. Cela peut ouvrir des perspectives de report modal de la voiture vers le vélo, notamment pour accéder aux équipements de loisirs et sportifs.

De même la marche à pied représente un fort potentiel de développement pour des déplacements de courtes distances. (Environ 2 km selon EDVM). Par ailleurs, cette même étude indique la part des déplacements intra zones (0 km) dans les déplacements totaux et cela, par motifs. Le graphique ci-dessous montre bien que 46 % des déplacements liés aux loisirs sont de très courtes distances. Le constat est similaire pour le motif achats et restauration qui implique des déplacements très courts, soit 32 % intra-zones. Cela peut notamment s'expliquer par la structuration multipolaire du territoire avec des pôles urbains centraux mais également des polarités dynamiques proposant des services de proximité.

Cela permet d'affirmer que la marche à pied dispose encore de fortes marges de progression au regard des pratiques actuelles.



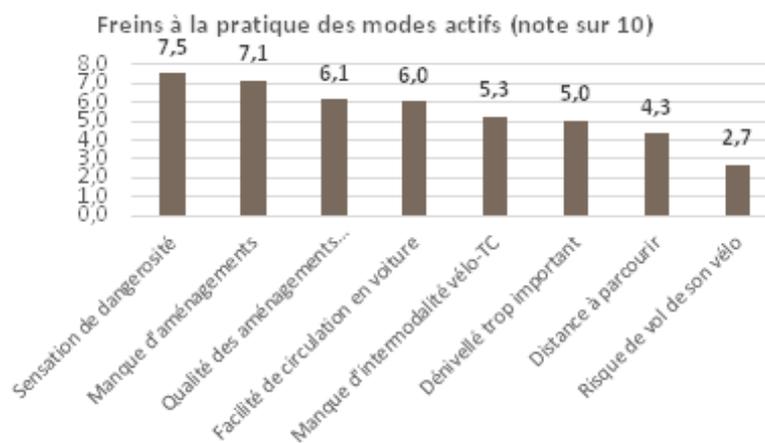
Les difficultés pouvant limiter la pratique

Selon les questionnaires distribués aux pôles de proximité, **les deux principaux freins au développement du vélo seront la sensation de dangerosité et le manque d'aménagements**, le premier pouvant être la conséquence du second.

En effet, à l'exception du pôle urbain et de quelques aménagements ponctuels dans les autres communes, peu d'aménagements existent pour favoriser la pratique des modes doux.

De plus, la configuration de certaines voies étroites et pourtant bien fréquentées en voiture, est source d'insécurité pour les cyclistes et piétons.

Un ressenti compréhensible, du fait de la vulnérabilité de ces modes. En effet, sur les 1 061 accidents survenus de 2009 à 2015, 84 accidents impliquaient un cycliste, et 184 un piéton, soit 25 % des accidents totaux.



La topographie constitue également un frein à la pratique. En effet, le Nord-Ouest du territoire héberge un relief assez contraignant, avec des pointes jusqu'à 182 mètres vers la Hague et Cherbourg-en-Cotentin. Néanmoins le recours à un vélo à Assistance Electrique est tout à fait pertinent pour ce type de relief.

A l'inverse, on retrouve des territoires plutôt plats, notamment autour de la Vallée de l'Ouve et de Montebourg.

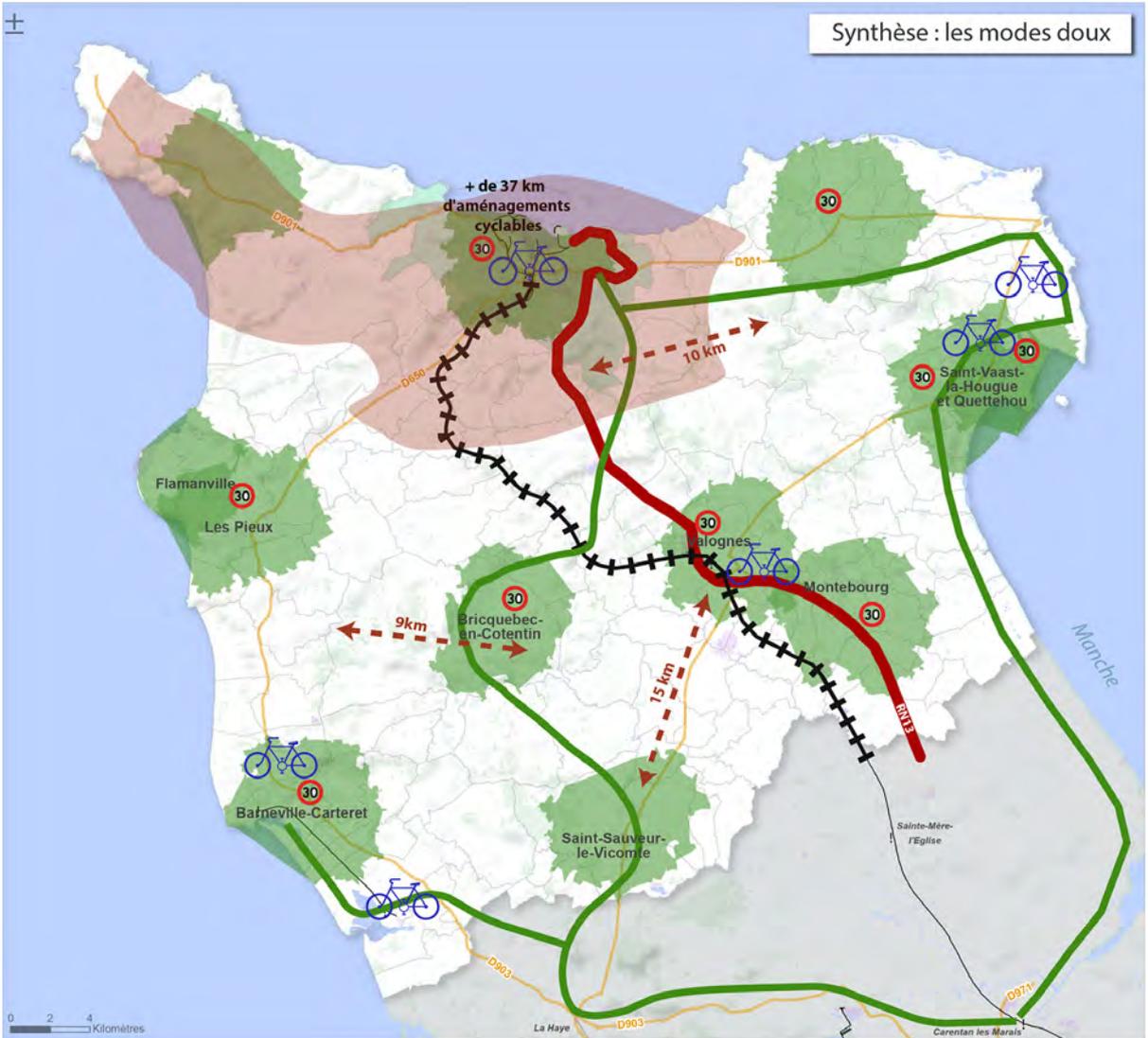
D'autres coupures existent et constituent des barrières à la pratique : la voie ferrée et la RN13 qui font barrage sur le même axe Nord-Sud.

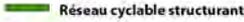
En dehors des freins évoqués dans le cadre des questionnaires communaux, d'autres freins peuvent limiter la pratique, à commencer par des freins psychologiques. En effet, il peut exister un décalage entre le perçu et le réel notamment en matière d'insécurité routière, de risque de vol de son vélo, de rapidité du vélo par rapport à la voiture ou encore en matière de confort. Ces freins, souvent présentés comme excuses, peuvent facilement se dissiper à condition de mettre en œuvre une sensibilisation suffisante et une mise en valeur des bénéfices liés au vélo.

Enfin, **l'absence de vélo personnel** peut également constituer un frein à la pratique. L'EDVM estime que **35 % des ménages ne disposent d'aucun vélo** sur le territoire du SCOT. Ce constat est plus marqué en zone urbaine puisque 45 % des ménages n'en disposent pas sur la commune de Cherbourg-en-Cotentin. A l'inverse, **26 % des ménages du SCOT sont équipés d'au moins 3 vélos**. Ce frein est toutefois à nuancer au regard des possibilités de location d'un vélo, insuffisantes à ce jour, mais qui dans le futur permettront aux ménages de s'affranchir de ce frein.



Source : SCOT du Cotentin



-  Réseau cyclable structurant
-  Peu de communes disposent d'aménagements cyclables
-  Des mesures de modération des vitesses mises en place dans les communes
-  Un effet "coupure" axial générant des discontinuités cyclables
-  Un relief important au nord-ouest du territoire
-  63 % de la population à moins de 5 km d'une centralité
-  Une étendue du territoire défavorable aux modes actifs

Réalisation : Item Conseil - 2018



SYNTHESE SUR LES MODES DOUX

// Atouts

- **Secteur global** : Des itinéraires supranationaux maillant le territoire
- **Polarités** : Des aménagements d'apaisement de la voirie dans les principales polarités
- **Cherbourg-en-Cotentin** : Une politique du vélo depuis 1993 en développement
- **Secteur global** : De nombreux itinéraires à vocation touristique

// Faiblesses

- **Secteur global** : Une organisation urbaine et une étendue du territoire pouvant contraindre la pratique des modes actifs
- **Secteur global** : Peu ou prou d'aménagements locaux et de services : un territoire plutôt en retard
- **Secteur global** : Des coupures naturelles/anthropiques pouvant complexifier les pratiques
- **Secteur global** : Un sentiment d'insécurité partagé
- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin et Polarités** : des cheminements doux vers les gares et arrêts de TC

// Opportunités

- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : d'anciennes emprises ferroviaires pouvant servir de support à des aménagements modes doux (voie du Homet)

// Menaces

- **Secteur global** : L'étalement urbain peut entraîner une augmentation des distances à parcourir...
- **Secteur global** : Et une hausse du trafic routier qui risque de ne pas favoriser une bonne répartition modale

LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE ET LA PROMOTION DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Un maillage plutôt dense mais hétérogène des aires de covoiturage

La pratique du covoiturage est difficilement mesurable, son usage n'est pas forcément intégré dans les enquêtes déplacements, ni dans les données de flux domicile-travail de l'INSEE. Pour autant, cette pratique est jugée comme importante, en particulier au regard des espaces de covoiturage existants et de la structuration du réseau viaire proposé avec des axes majeurs comme la N13 concentrant la majorité des flux routiers.

En 2010, le Département de la Manche a validé son Schéma Départemental des aires de covoiturage qui a donné lieu à la création de plusieurs aires de covoiturage. Cette politique volontariste a fait suite au constat d'une pratique existante déjà importante mais anarchique sur le territoire, qui peut s'expliquer par la présence d'une multitude de pôles d'attraction économiques qui disséminent les besoins en termes de mobilité et d'emploi sur le territoire.

A l'heure actuelle, on recense :

- 16 aires officielles, qui sont principalement situées à proximité d'axes routiers structurants (RD650, D2...). Ces aires représentent environ 310 places de stationnement.
- 14 aires informelles complémentaires recensées dans le cadre du questionnaire envoyées aux Pôles de Proximité, dont certaines se situent dans les bourgs.





On peut également constater de larges « zones blanches », notamment autour de Bricquebec-en-Cotentin, Saint-Sauveur-le-Vicomte et Montebourg. Sur la commune de Cherbourg-en-Cotentin, aucune aire officielle ni informelle n'a été identifiée malgré une pratique existante.

Une absence d'outils de mise en relation et de communication pour favoriser la pratique

De novembre 2010 jusqu'au 24 novembre 2017, le Département de la Manche avait mis en place un outil de mise en relation entre covoitureurs. Il n'existe actuellement plus de site internet dédié, rendant l'identification des covoitureurs plus difficile.

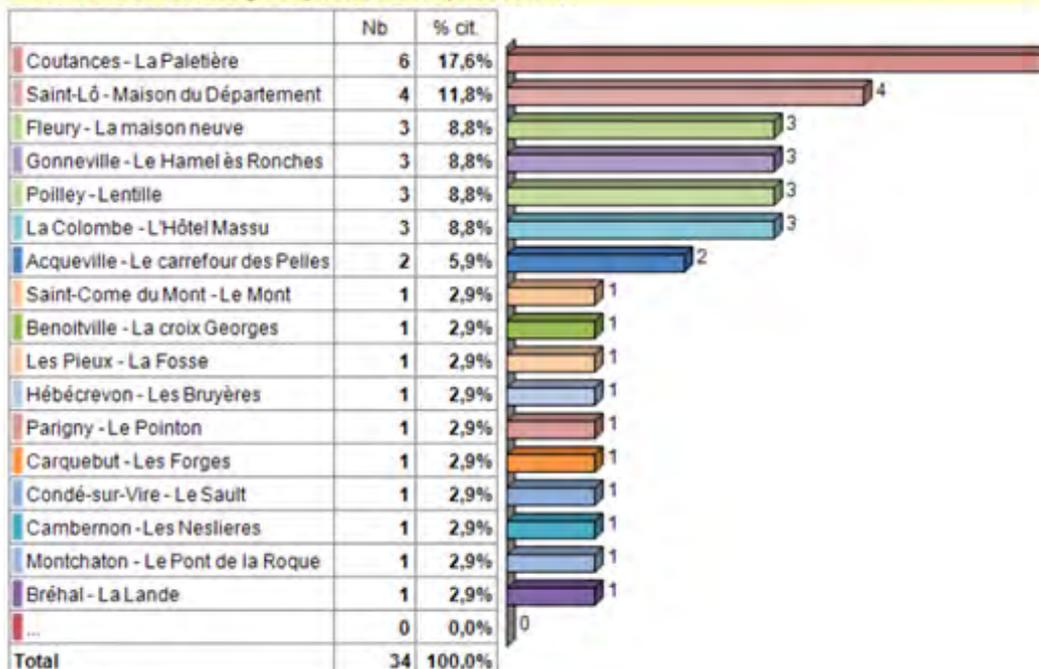
Au regard des statistiques sur la fréquentation du site, ce dernier constituait pourtant un outil très utile et utilisé de mise en relation. En effet, au 1er mai 2015, 1 800 personnes étaient inscrites sur le site, soit en moyenne 30 nouvelles inscriptions par mois et 18 000 visites (chiffres 2014).

Une enquête avait d'ailleurs été réalisée en 2014 auprès de 200 personnes à l'initiative du Département de la Manche afin de connaître les pratiques et de recueillir des avis.

Cette enquête avait révélé diverses tendances qui pour certaines, doivent toujours être d'actualité :

- 55 % des répondants covoiturent pour le travail, 25 % pour des motifs personnels
- 44 % des déplacements en covoiturage font plus de 60 kms, 34 % entre 20 et 40 kms
- L'accès aux aires se réalise majoritairement en voiture (83 %)
- Près de 40 % déclarent utiliser une aire tous les jours ou presque
- 70 % des répondants connaissent le site de covoiturage et 40 % l'utilisent.
- Les aires les plus fréquentées du territoire étaient celles de Gonnevillle et d'Acqueville.
- Enfin, les destinations principales des covoitureurs étaient Saint-Lô (30 %), Caen (10 %) et Cherbourg-Octeville (8 %)

4. Quelle aire de covoiturage fréquentez-vous le plus souvent ?



Enquête sur les pratiques de covoiturage – Département de la Manche - 2014

Malgré la disparition de cette plateforme, on constate sur différents sites de covoiturage que de nombreuses annonces sont disponibles. Sur le site de covoiturage IDVROOM, 15 trajets sont proposés un vendredi dont 85 % ont pour départ ou destination Cherbourg et la moitié une commune à proximité du site de la Hague. Néanmoins, la majorité des déplacements en covoiturage échappe aux données de ces plateformes nationales.

Par ailleurs, on peut constater une quasi-absence de communication de l'agglomération en matière de covoiturage. Cela peut en partie s'expliquer par le flou juridique actuel en matière de compétence covoiturage qui sera clarifiée par la LOI LOM et déterminera quelle collectivité est compétente dans le domaine.

La promotion du covoiturage semble intervenir uniquement dans le cadre d'entreprises privées, à l'image de l'EPR de Flamanville qui promeut activement la pratique du covoiturage auprès de ses salariés et a également mis à disposition une plateforme dédiée à la mise en relation entre salariés.

L'électromobilité en développement

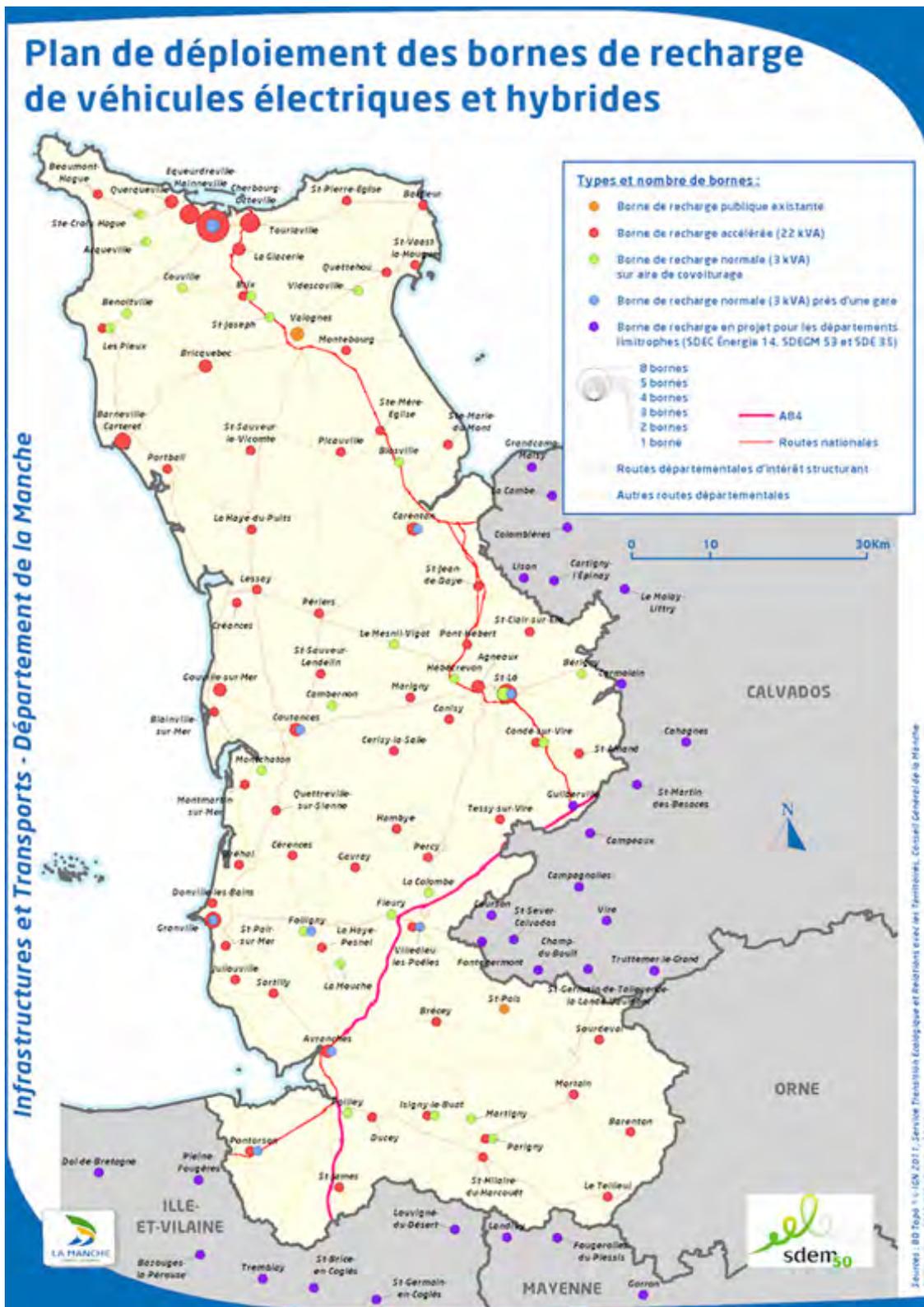
Le Syndicat Départemental d'Énergies de la Manche (SDE 50), en partenariat avec les EPCI, a travaillé de 2015 à 2017 au déploiement de son réseau de Bornes de Recharge Électrique. Le programme prévoyait fin 2017 l'implantation de 129 bornes sur le département, éloignées entre elles d'au maximum 30 kilomètres, sur 77 communes de la Manche.

Actuellement sur le territoire, on recense :

- 17 bornes de recharge sur le Pôle de Cherbourg-en-Cotentin sur les 23 prévues
- 18 bornes de recharge sur le reste du territoire de la CA du Cotentin.



A ces bornes développées par le SDE 50 s'ajoute tout un réseau issu d'initiatives individuelles et commerciales.



Source : SDEM 50

L'addition de ces infrastructures doit permettre de répondre aux niveaux actuels de demande pour autant, il s'agira d'anticiper le développement futur des besoins. En effet, les évolutions constatées d'année en année (+ 25 % du marché des véhicules électriques entre 2015 et 2016), laisse envisager une demande croissante, qui plus est sur un territoire à vocation touristique.

La valorisation de la mobilité durable à travers les Plans de Mobilité

Les Plans de Mobilité sont des outils d'amélioration des conditions de déplacement pour les salariés des entreprises ou administration engagées. Lorsqu'ils s'appliquent à l'échelle de zones d'activités, on parle de PDIE (Plan de Déplacements Interentreprises). Ces PDIE permettent d'augmenter le volume d'entreprises et donc de salariés concernés.

L'article 51 de la Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte dispose que, dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains, toutes les entreprises, regroupant plus de 100 salariés sur un même site, doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1er janvier 2018.

A l'heure actuelle, on recense :

Naval Group :

Naval Group est l'un des plus gros employeurs de Cherbourg-en-Cotentin avec 3 000 salariés sur le site et des embauches à venir de 300 salariés dans l'année. Des projets urbains vont impacter prochainement l'offre de stationnement proposées aux salariés, ce qui risque de poser des problèmes d'accessibilité, de stationnement voire de recrutement.

C'est pourquoi une réflexion sur un Plan de Mobilité avait été engagée mais dont les résultats s'étaient révélés trop ambitieux au regard des échéances temporelles. Au regard des enjeux que représente ce site en matière d'emploi, un accompagnement sur la réflexion à avoir en matière de mobilité doit être considérée dans le cadre du PDC.

Le développement du covoiturage par l'EPR de Flamanville

Le site industriel de Flamanville a mis en œuvre une logistique importante pour améliorer l'accès au site, notamment en période de chantier. Afin de réguler les flux automobiles nombreux à destination du site, l'Association Inter-entreprises s'est engagée dans une démarche de promotion du covoiturage.

Ainsi, des parkings dédiés au covoiturage ont été créés à proximité immédiate du site. En tout, environ 330 places sont réservées au covoiturage avec 3 personnes par véhicule. Malgré la présence d'un gardien posté de 7h à 8h pour contrôler l'accès à ces parkings, ces derniers semblent majoritairement utilisés par des autosolistes. Par ailleurs, les rythmes et horaires des salariés, souvent présents sur de courtes missions, ne favorisent pas un développement pérenne de la pratique.

SYNTHESE SUR LES MODES DOUX

// Atouts

- **Secteur global** : Une pratique développée du covoiturage
- **Secteur global** : Un projet ambitieux de développement de l'électromobilité
- **Pôles d'emplois principaux** : des acteurs privés engagés dans le développement de la pratique

// Faiblesses

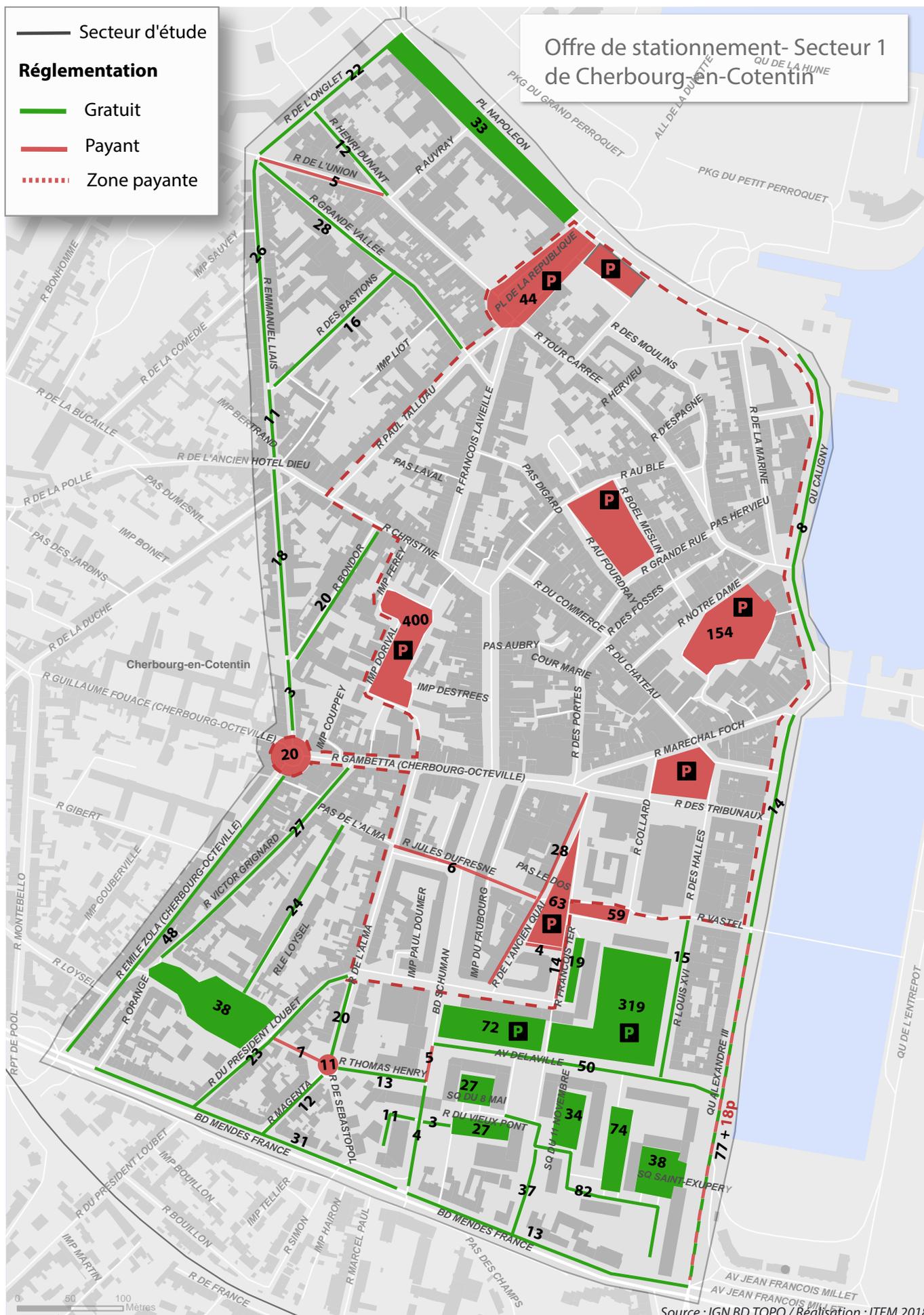
- **Secteur global** - Pôles d'emplois principaux : Une saturation observée sur certaines aires
- **Secteur global** : Une absence d'animation et de communication autour des services de covoiturage
- **Secteur global** : Un management de la mobilité limité aux initiatives portées par les structures à vocation sociale et dans le cadre de Plans de mobilité portées par certaines entreprises (PDE)
- **Secteur global** : Un manque d'expérimentations et d'initiatives d'optimisation de l'usage de la voiture : autopartage....

// Opportunités

- **Secteur global** : des aires informelles qui témoignent d'une pratique développée et à conforter

ENQUETE DE STATIONNEMENT CHERBOURG-EN-COTENTIN

L'offre de stationnement dans le secteur 1 de Cherbourg-en-Cotentin



Statut	Nombre de places	%
Gratuit	1 388	84%
Payant	255	16%
Total	1 643	100%

L'occupation de l'offre de stationnement dans le secteur 1 de Cherbourg-en-Cotentin- période diurne et période nocturne



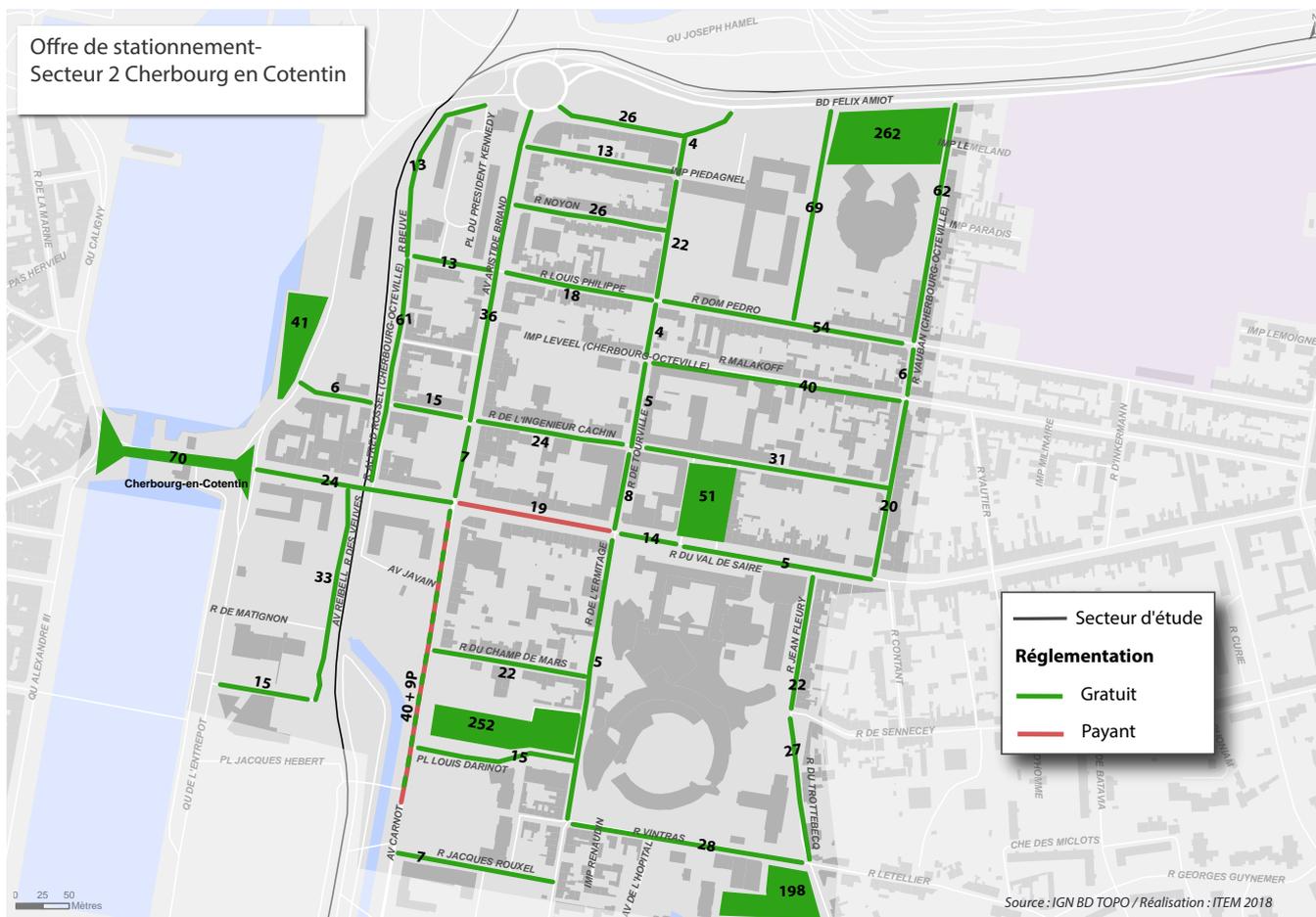
Secteur 1	Période diurne		Période nocturne	
	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites
	90%	96%	78%	80%

La gestion de l'offre de stationnement dans le secteur 1 de Cherbourg-en-Cotentin- période diurne et période nocturne



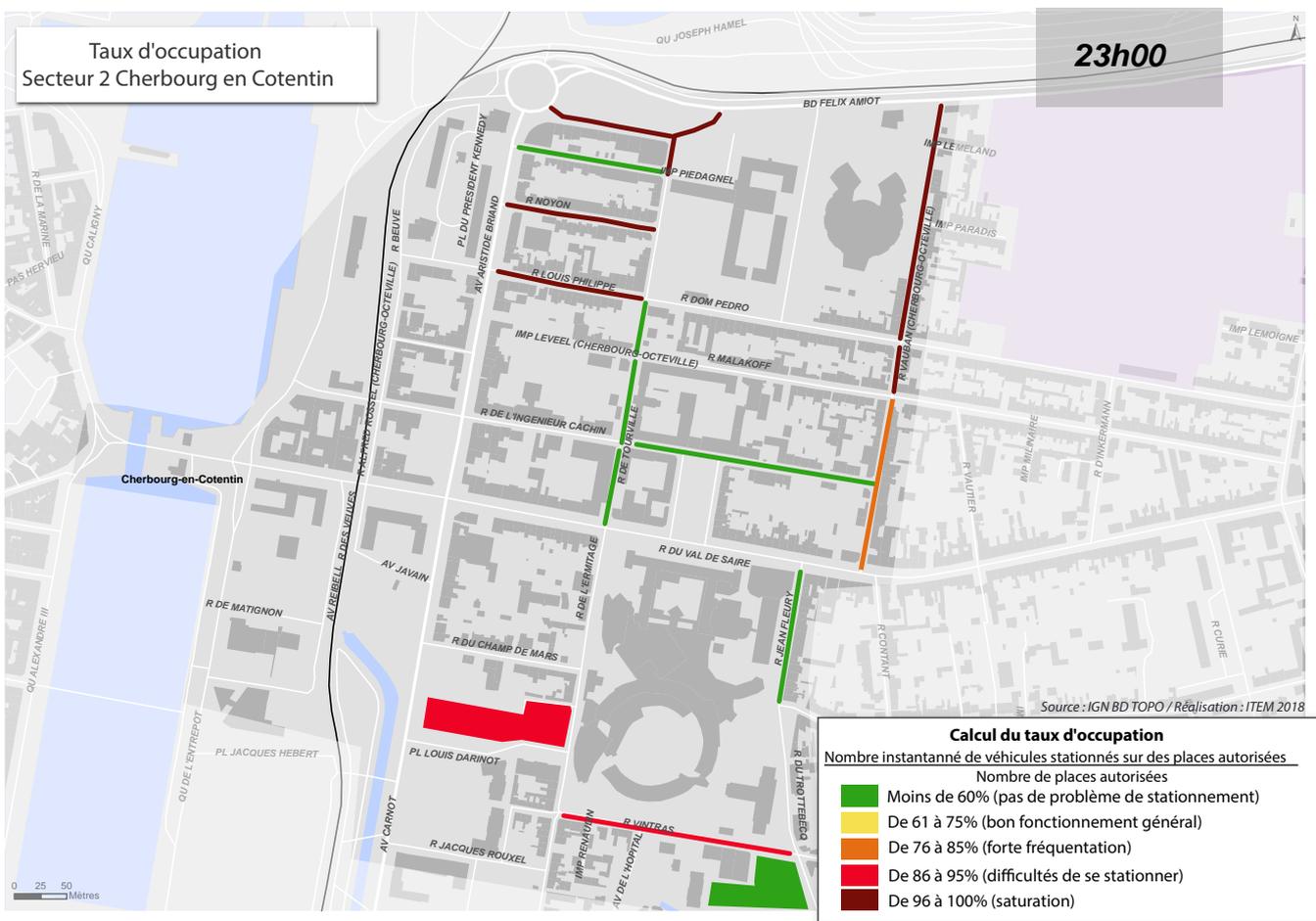
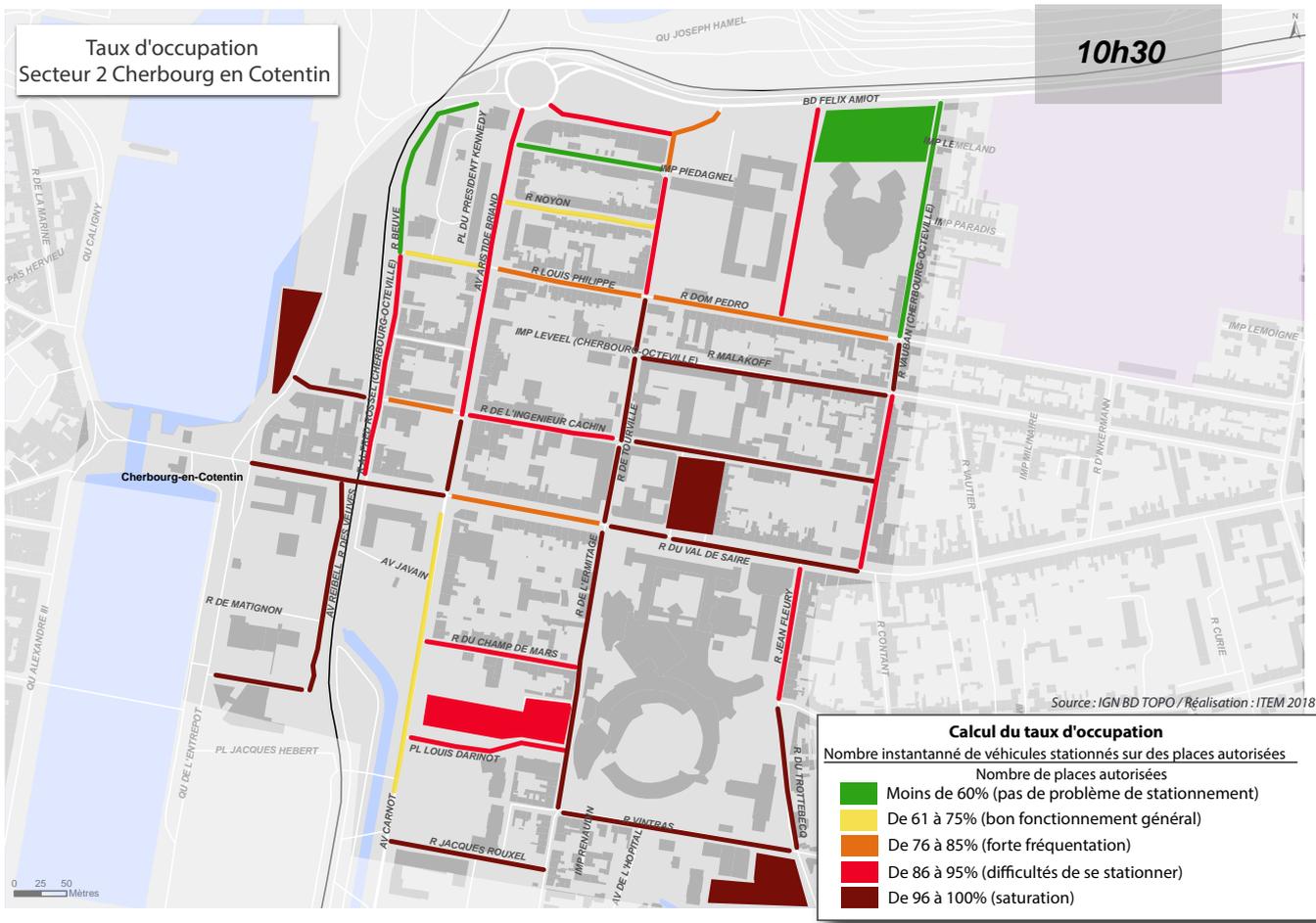
Secteur 1	Période diurne			Période nocturne		
	Taux de congestion	Taux de congestion places gratuites	Taux d'interdit	Taux de congestion	Taux de congestion places gratuites	Taux d'interdit
	99%	106%	10%	79%	81%	1%

L'offre de stationnement dans le secteur Hôpital-Val de Saire - Cherbourg-en-Cotentin



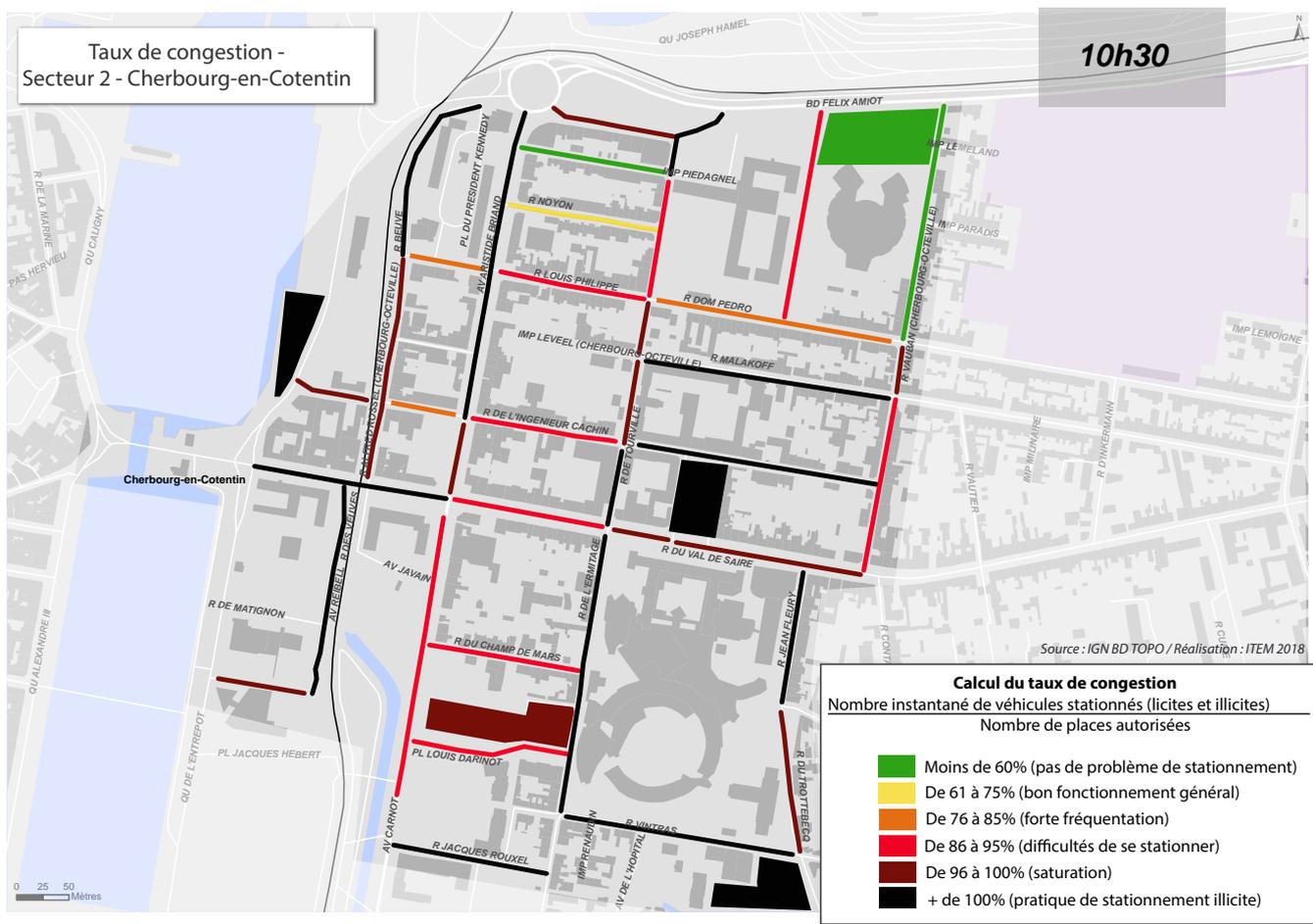
Statut	Nombre de places	%
Gratuit	1643	98%
Payant	28	2%
Total	1671	100%

L'occupation de l'offre de stationnement dans le secteur Hôpital-Val de Saire - Cherbourg-en-Cotentin



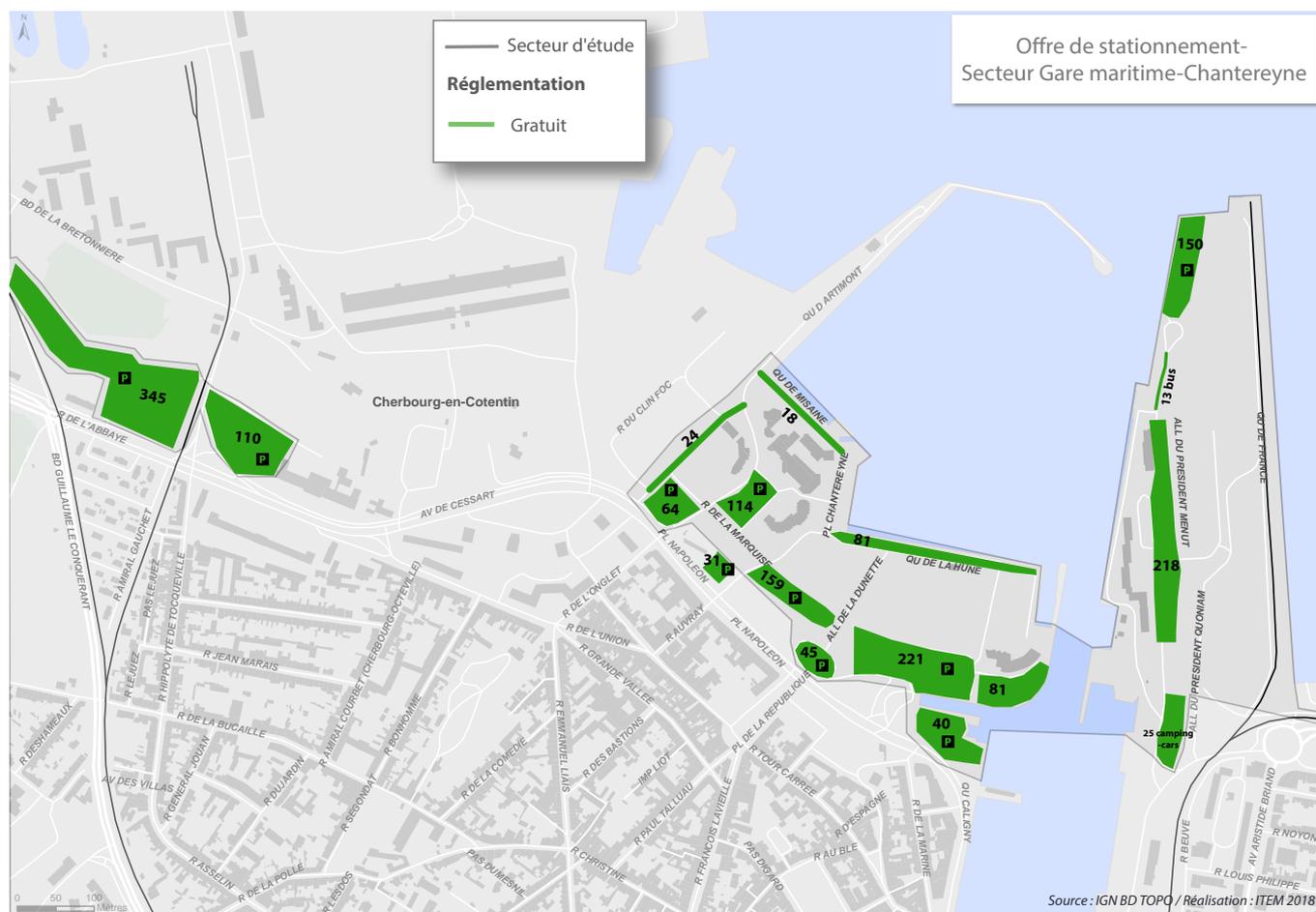
Secteur 2	Période diurne		Période nocturne	
	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites
	80%	80%	64%	64%

La congestion de l'offre de stationnement dans le secteur Hôpital-Val de Saire - Cherbourg-en-Cotentin



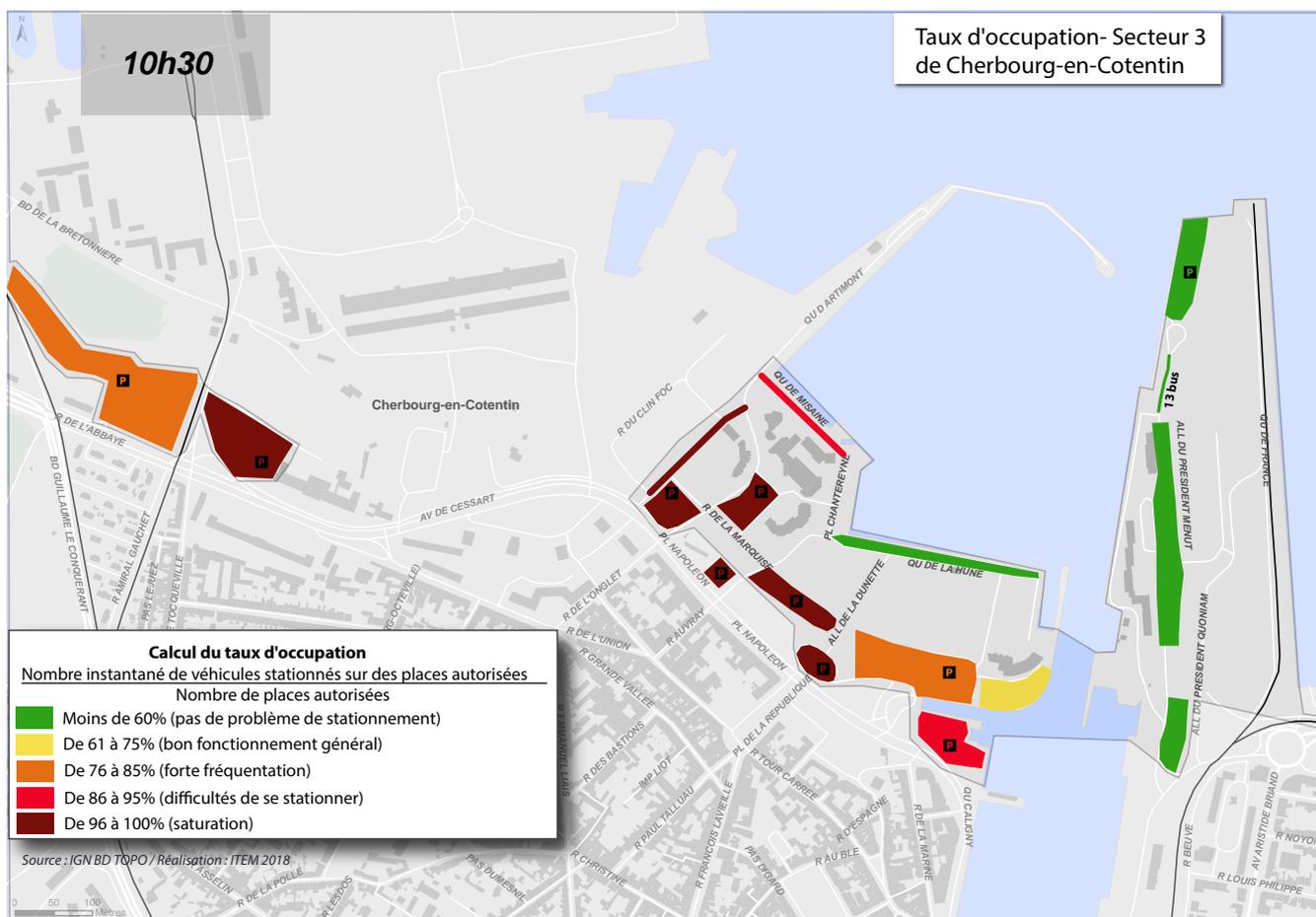
Secteur 2	Période diurne			Période nocturne		
	Taux de congestion	Taux de congestion places gratuites	Taux d'interdit	Taux de congestion	Taux de congestion places gratuites	Taux d'interdit
	91%	92%	12%	67%	67%	4%

L'offre de stationnement dans le secteur 3 (Gare maritime-Chantereyne) de Cherbourg-en-Cotentin

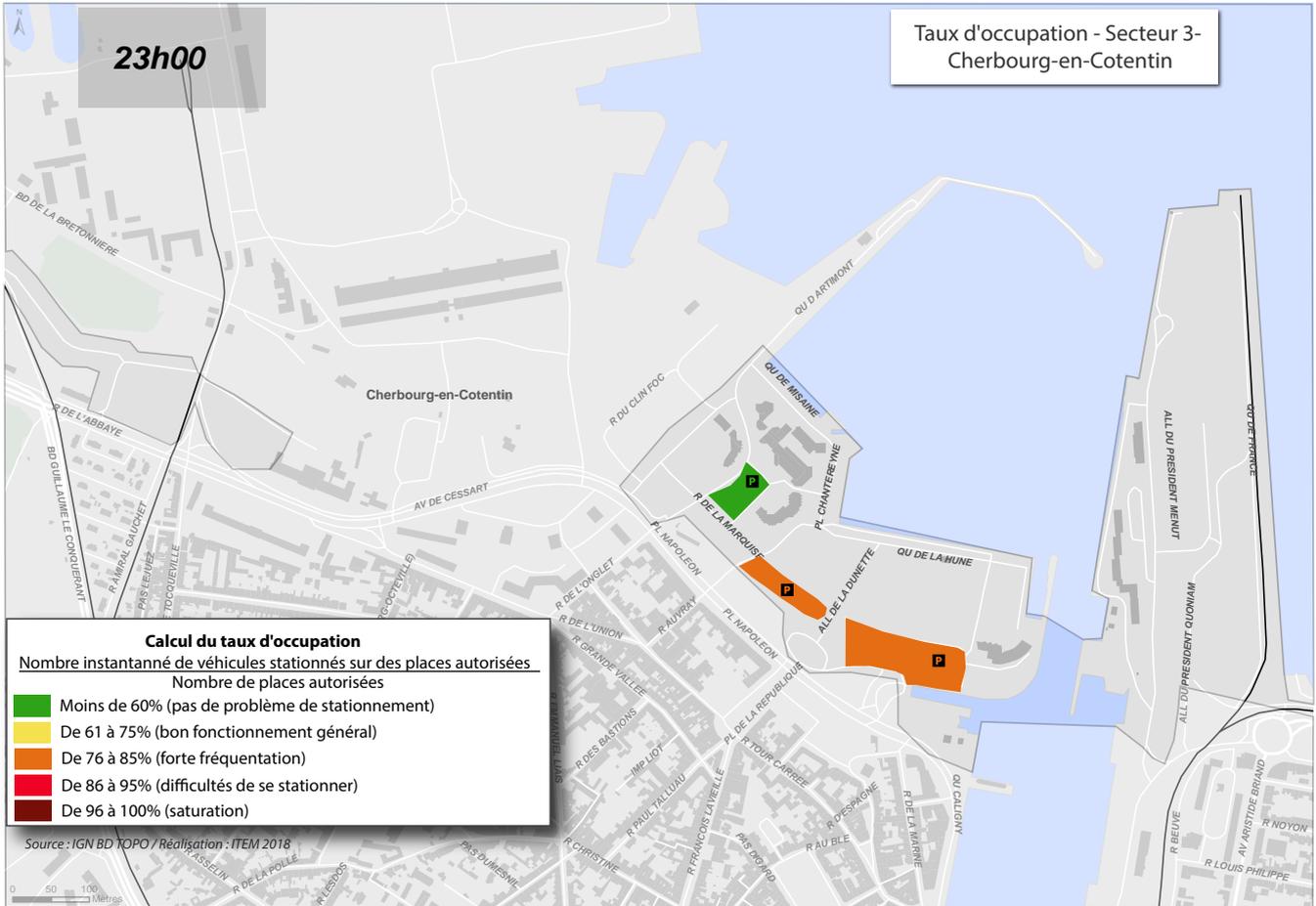


Statut	Nombre de places	%	Hors cité de la Mer	
Gratuit	1 789	100	1 383	100
Payant	0	0	0	0
Total	1 789	100	1 383	100

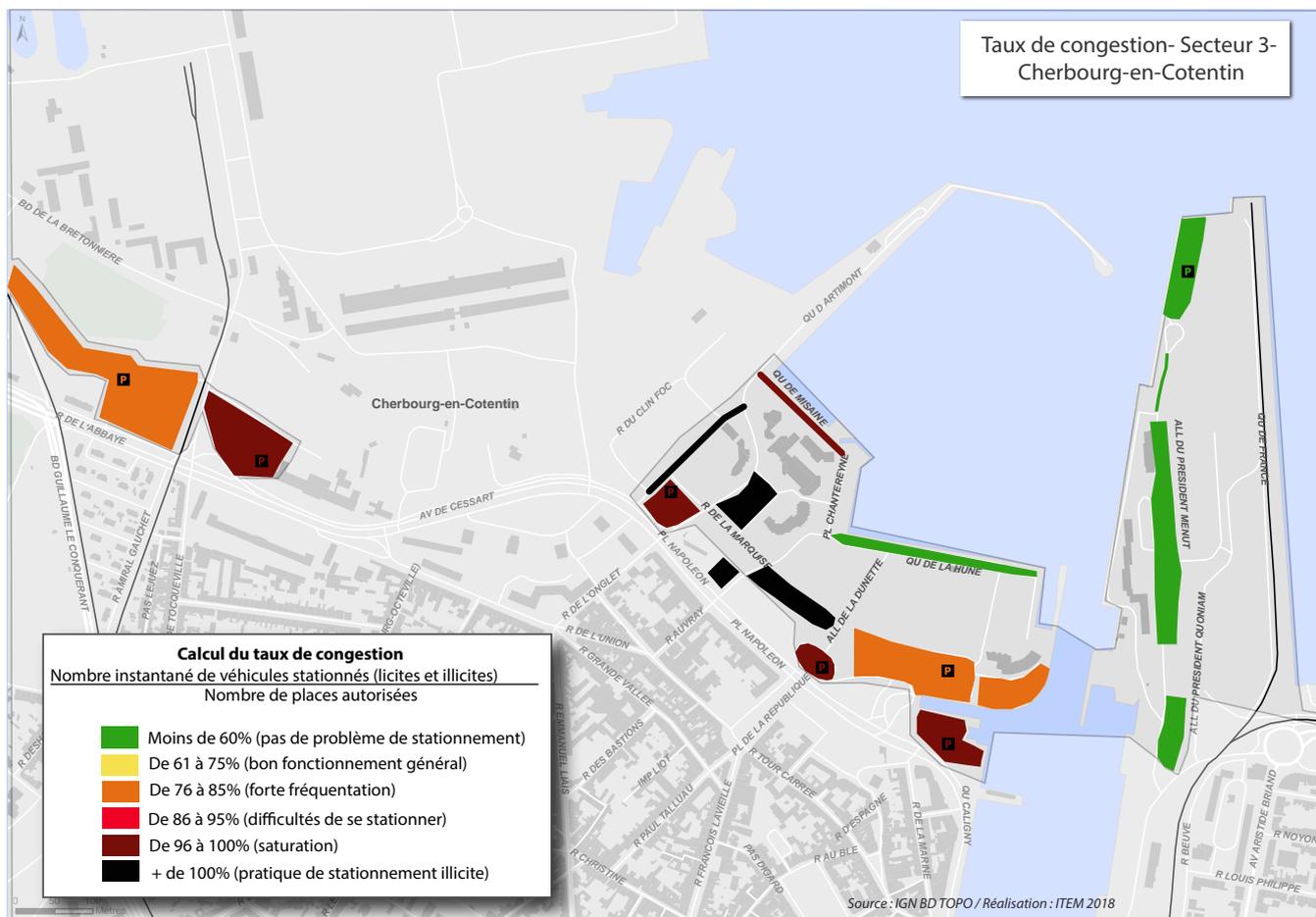
L'occupation de l'offre de stationnement dans le secteur 3 (Gare maritime-Chantereyne) de Cherbourg-en-Cotentin



Secteur 3	Période diurne		Période nocturne	
	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites
	66%	66%	78%	78%
Secteur 3 hors cité de la mer	85%	85%		

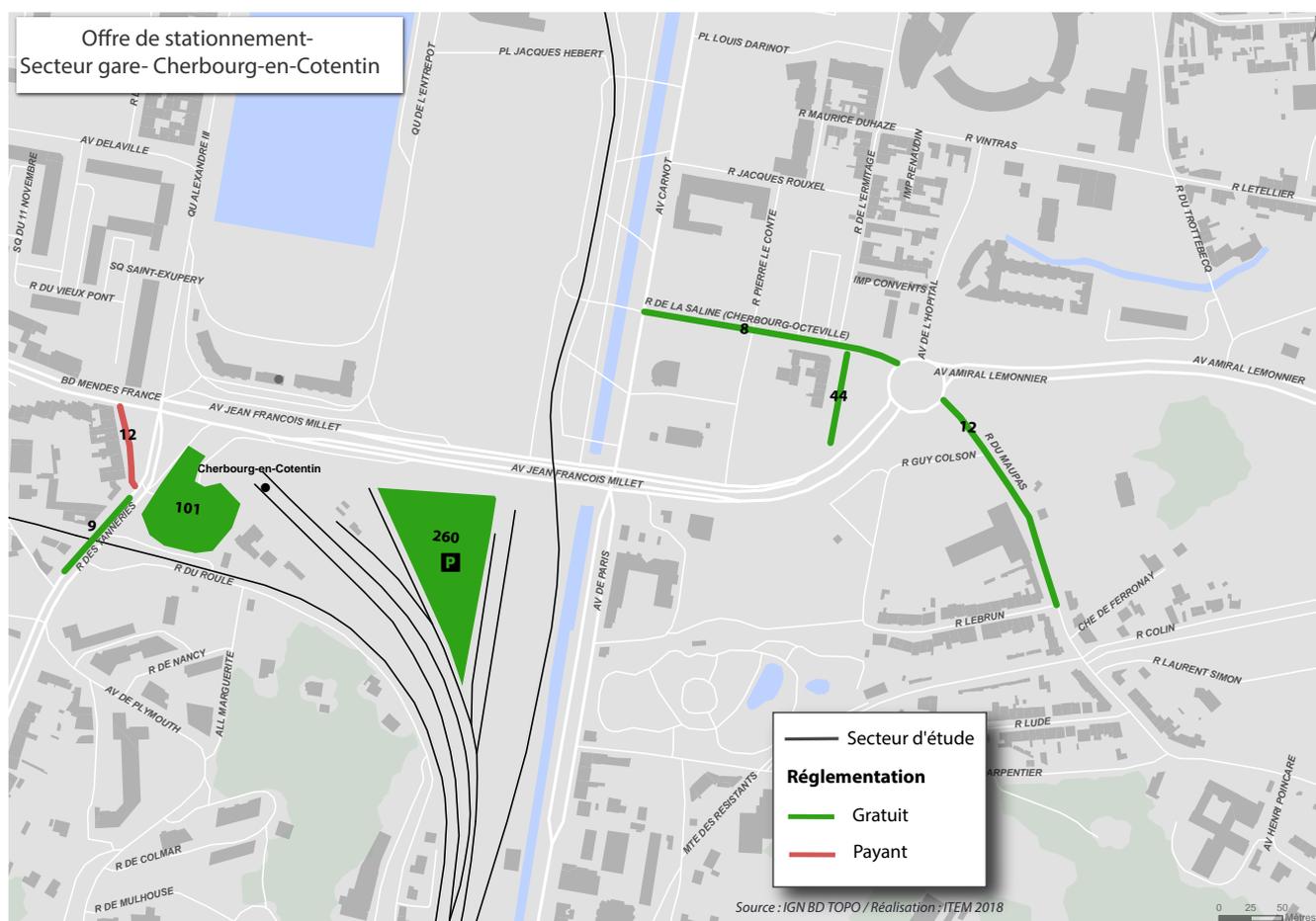


La congestion de l'offre de stationnement dans le secteur 3 (Gare maritime-Chantereyne) de Cherbourg-en-Cotentin



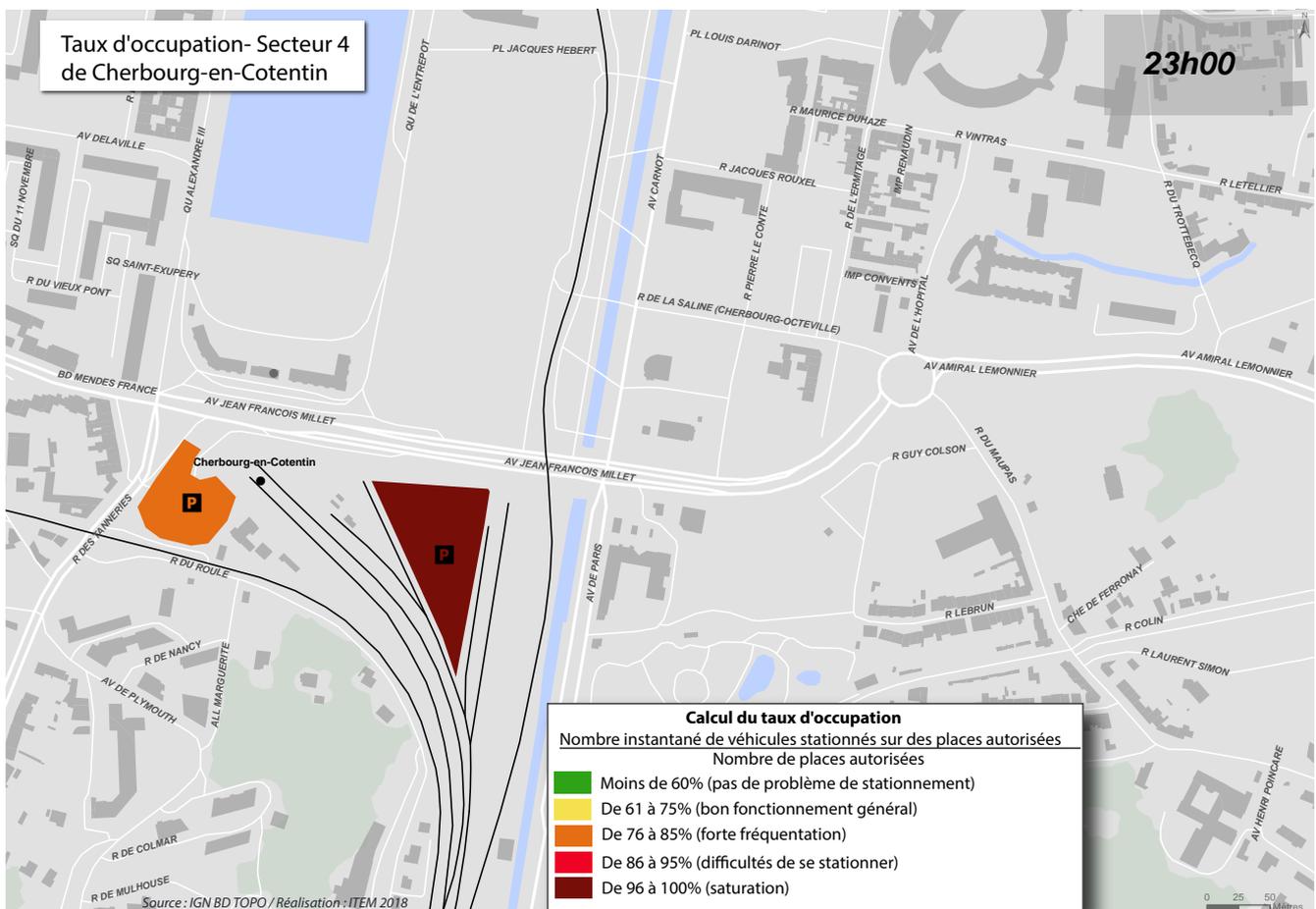
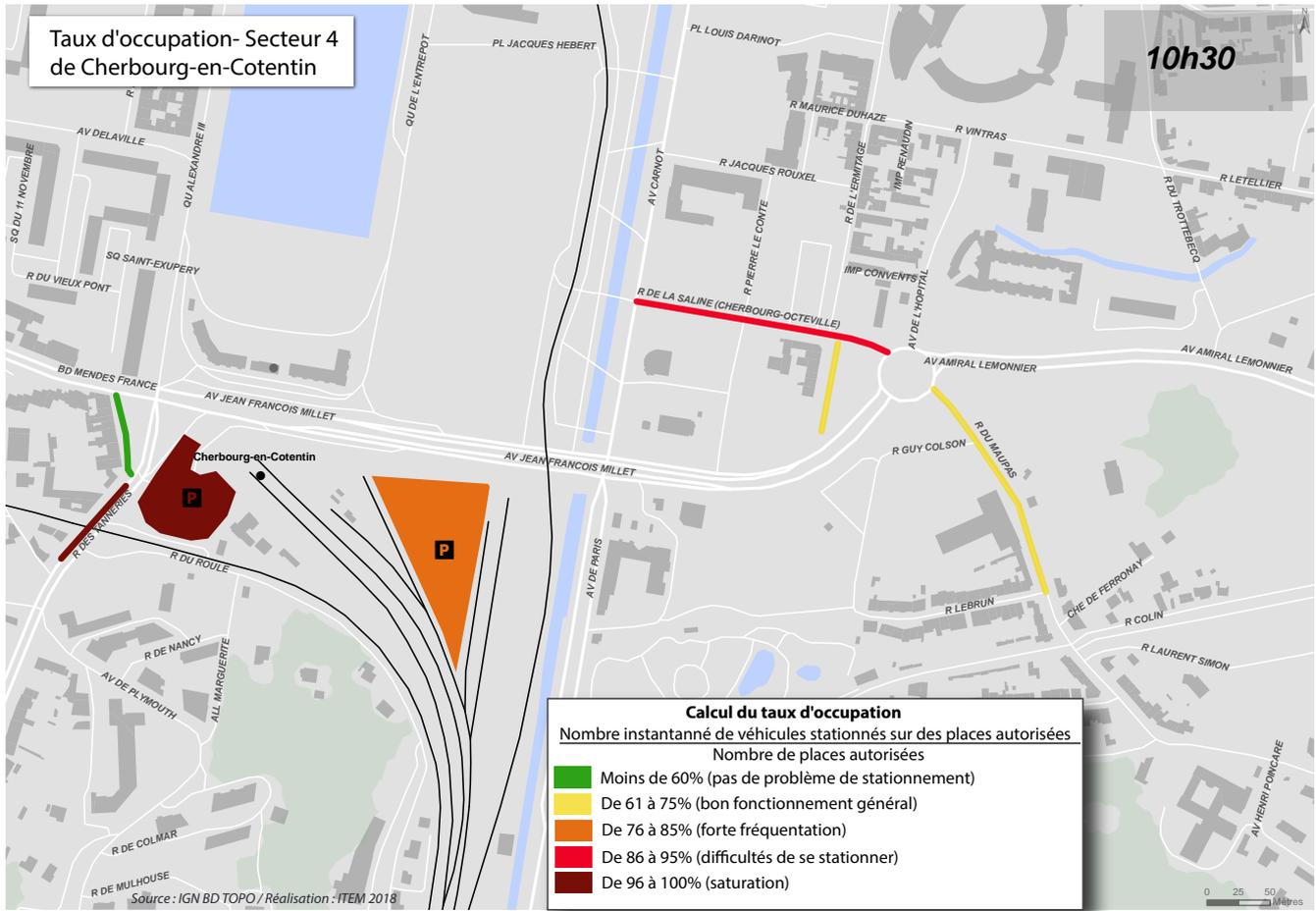
Secteur 3	Période diurne			Période nocturne		
	Taux de congestion	Taux de congestion places gratuites	Taux d'interdit	Taux de congestion	Taux de congestion places gratuites	Taux d'interdit
	71%	71%	7%	78%	78%	1%
Secteur 3 hors cité de la mer	91%	91%	7%			

L'offre de stationnement dans le secteur 4 (Gare) de Cherbourg-en-Cotentin



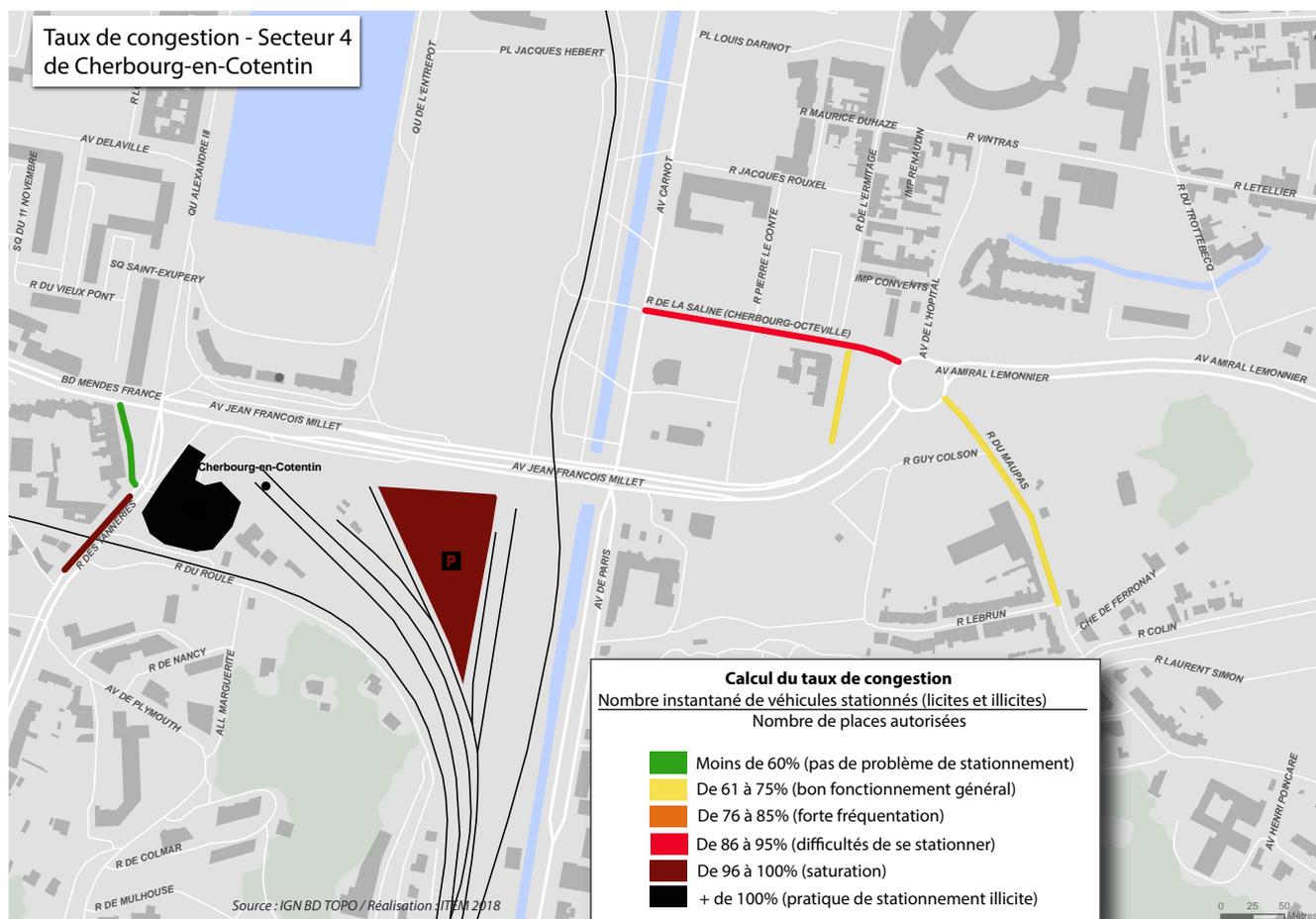
Statut	Nombre de places	%
Gratuit	434	97
Payant	12	3
Total	446	100%

Le taux d'occupation de l'offre de stationnement dans le secteur 4 (Gare) de Cherbourg-en-Cotentin



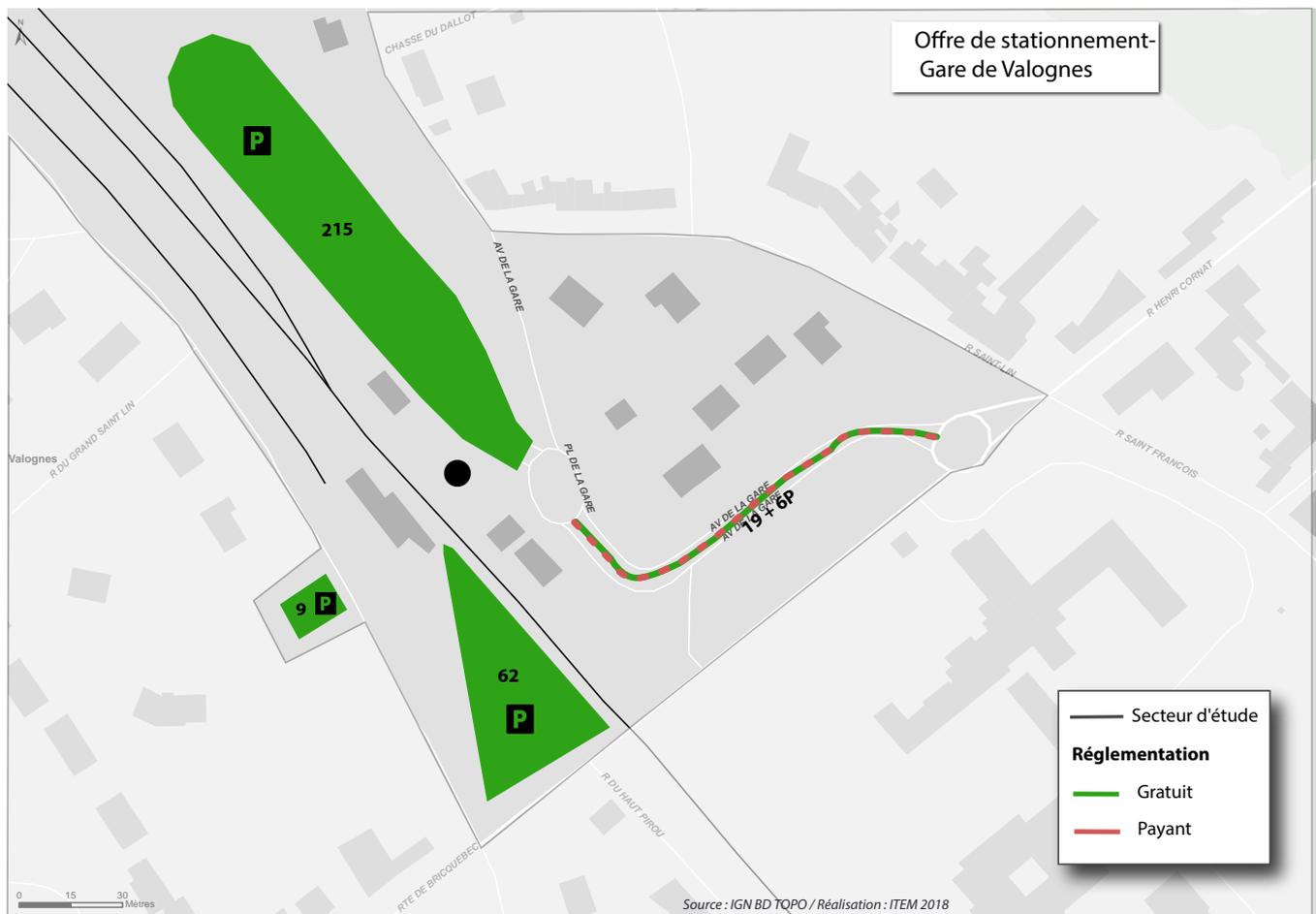
Secteur 4	Période diurne		Période nocturne	
	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites	Taux d'occupation	Taux occupation places gratuites
	85%	87%	92%	92%

Le taux de congestion de l'offre de stationnement dans le secteur 4 (Gare) de Cherbourg-en-Cotentin



Secteur 4	Période diurne			Période nocturne		
	Taux de congestion	Taux de congestion places gratuites	Taux d'interdit	Taux de congestion	Taux de congestion places gratuites	Taux d'interdit
	97%	100%	13%	96%	96%	4%

L'offre de stationnement en gare de Valognes



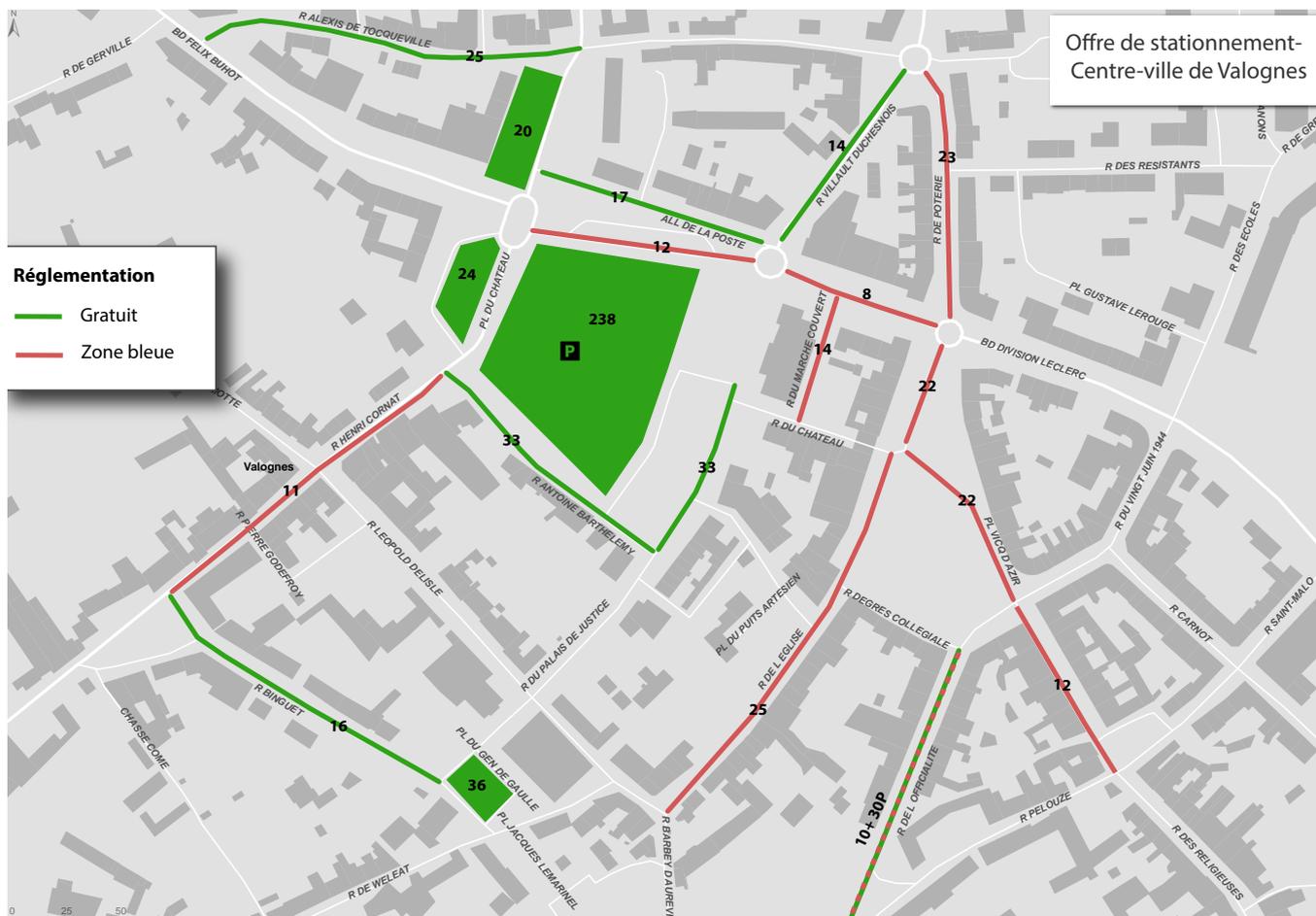
Statut	Nombre de places	%
Gratuit	305	98
Payant	6	2
Total	446	100%

Taux d'occupation et de congestion de l'offre de stationnement en gare de Valognes



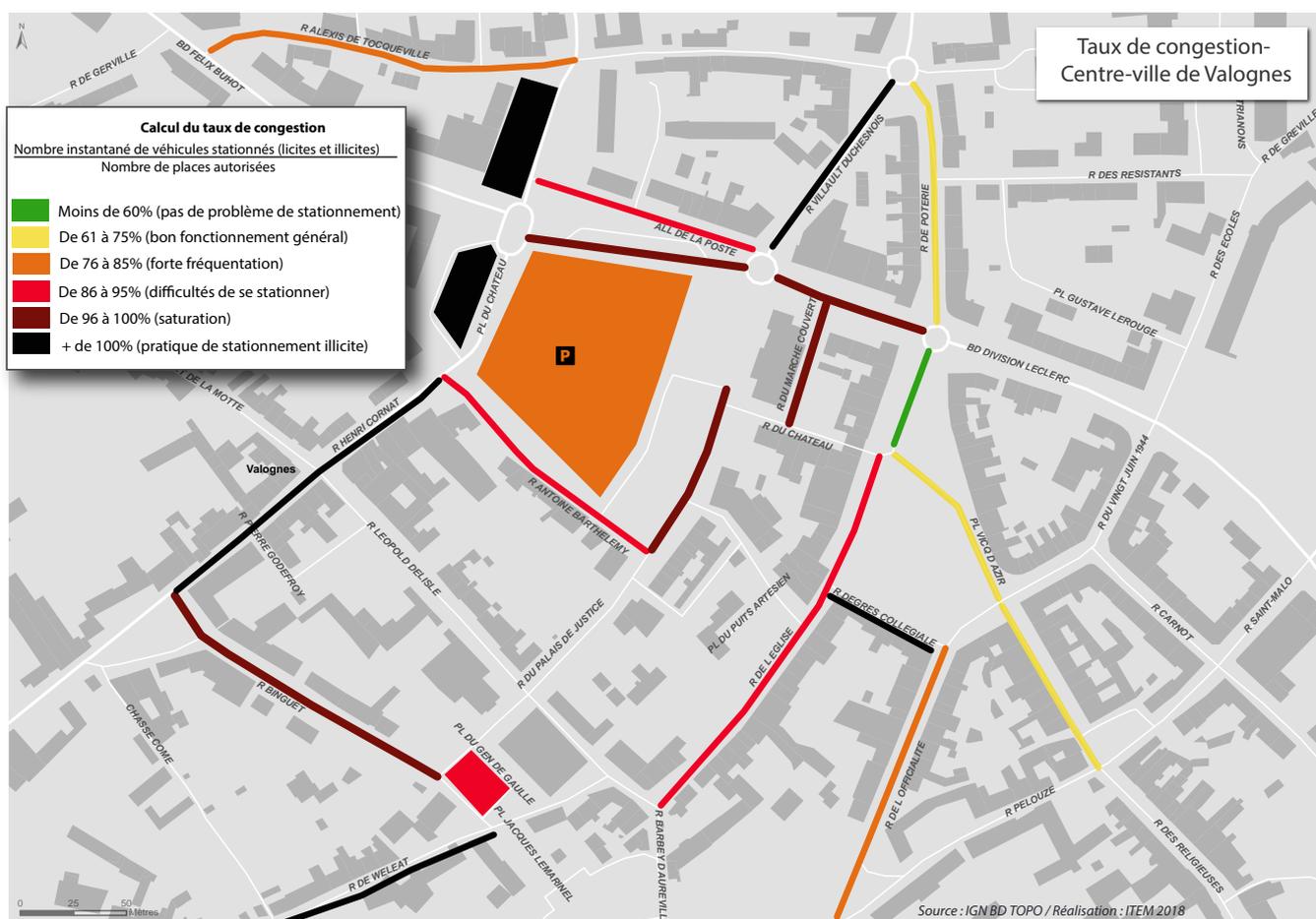
Gare de Valognes	Période diurne		
	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
	97%	103%	5%

L'offre de stationnement dans le centre-ville de Valognes



Statut	Nombre de places	%
Gratuit	487	73
Payant	179	27
Total	446	100%

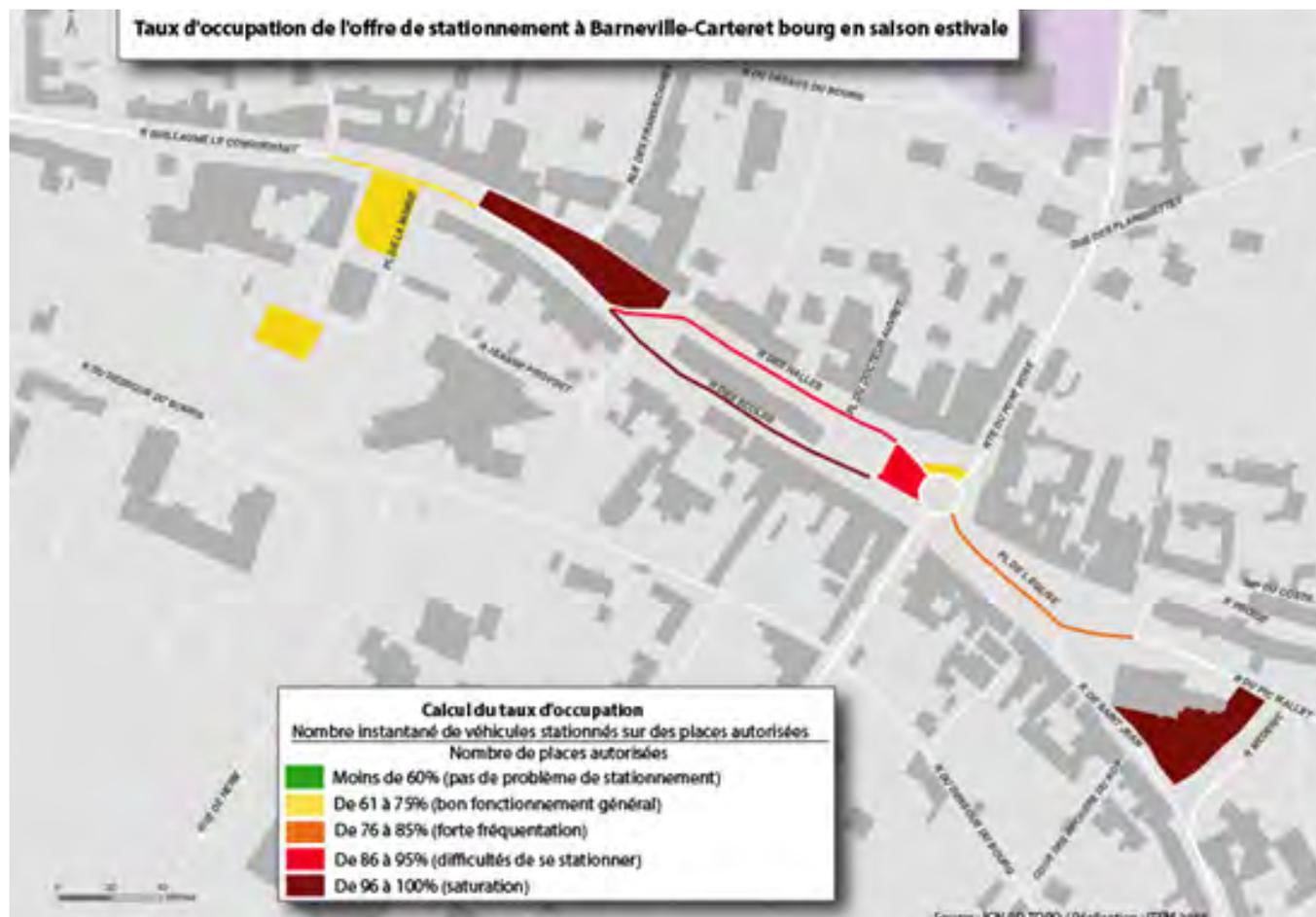
Taux d'occupation et de congestion de l'offre de stationnement dans le centre-ville de Valognes



Centre-ville de Valognes	Période diurne		
	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
	74%	83%	9%

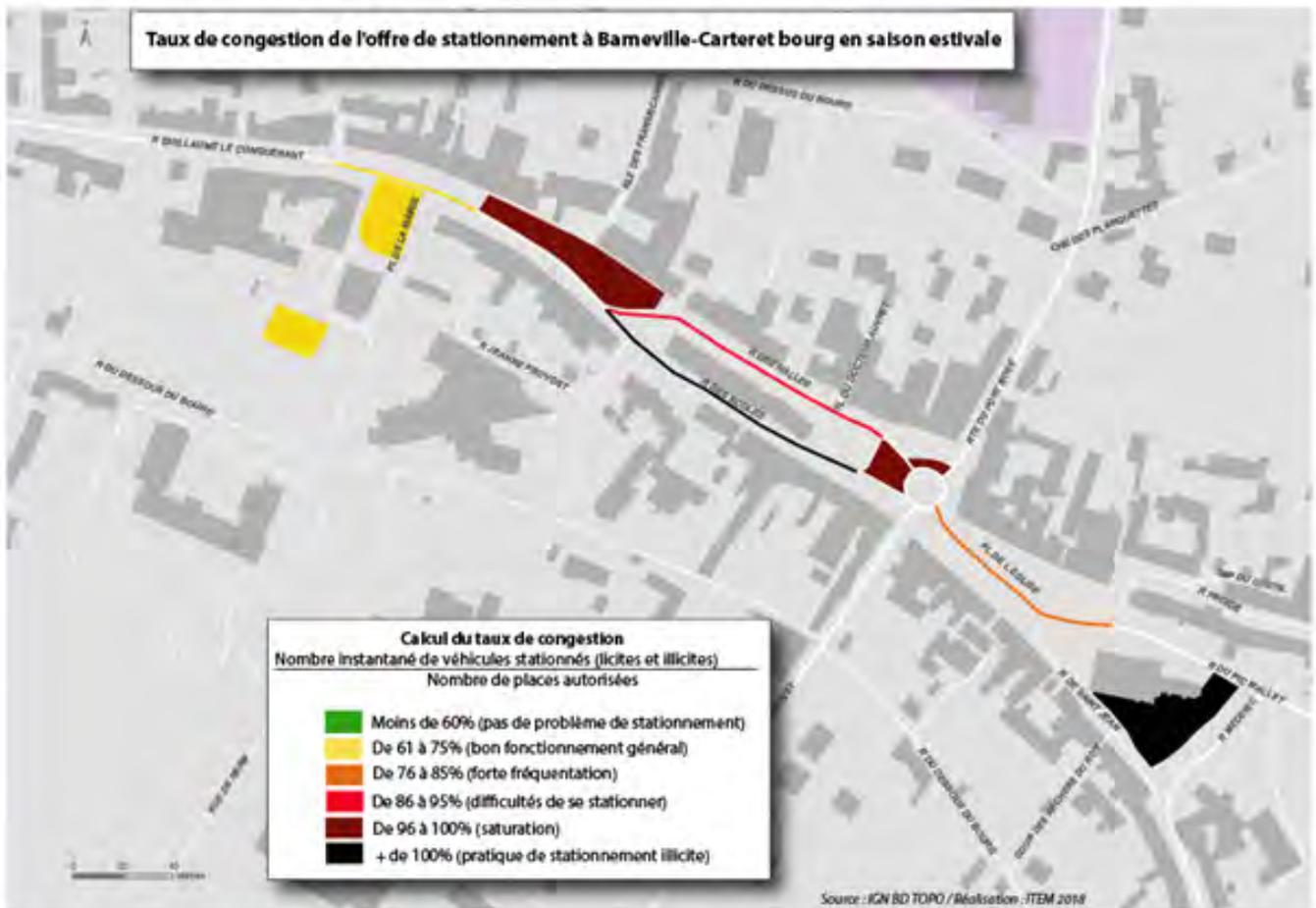
Taux d'occupation de stationnement dans le centre-bourg de Barneville-Carteret – Comparatif Haute et Basse Saison





Centre-bourg de Barneville-Carteret	Taux d'occupation	
	Basse saison	Haute saison
	57%	71%

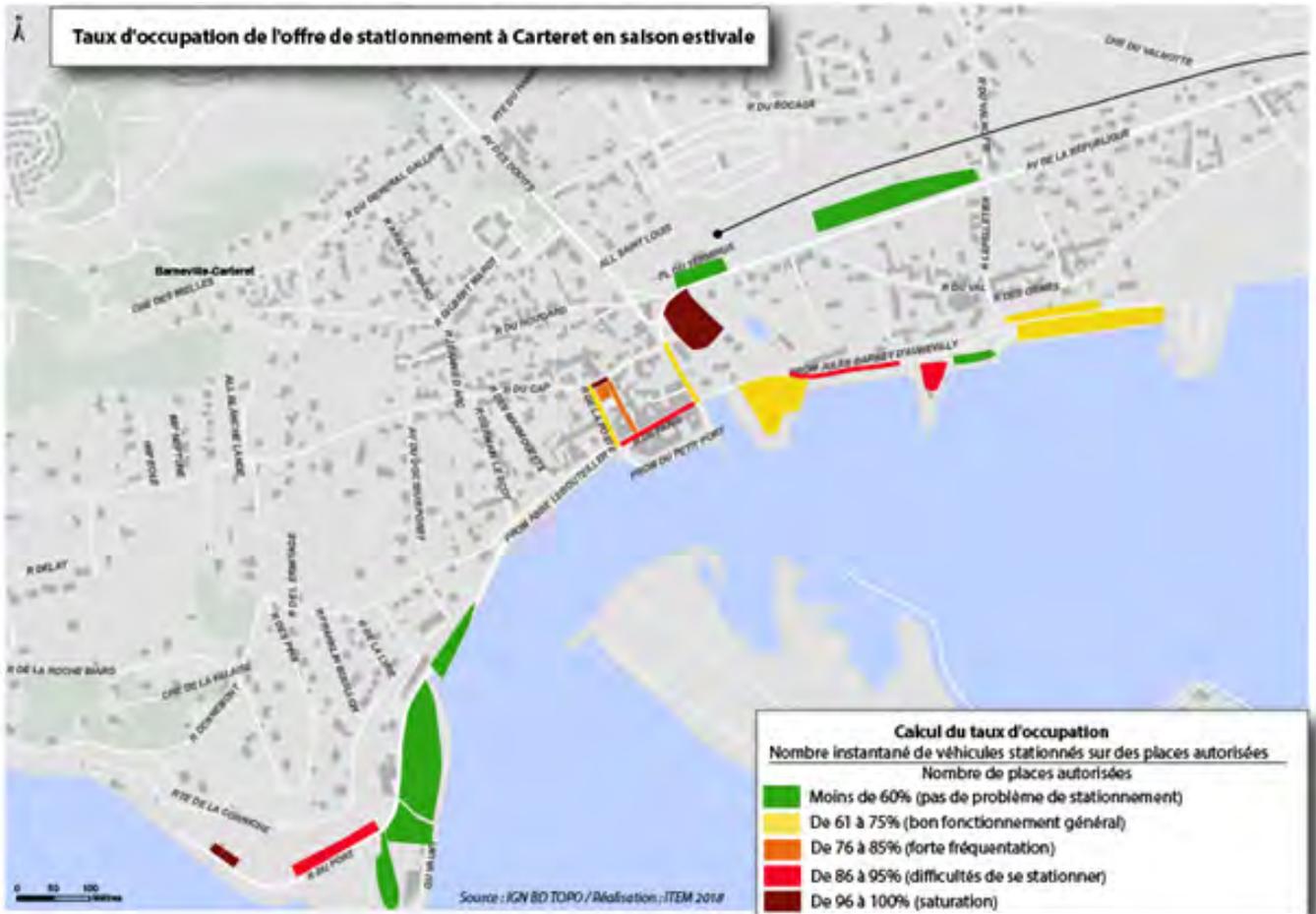
Taux de congestion de l'offre de stationnement dans le centre-bourg de Barneville-Carteret – Haute saison



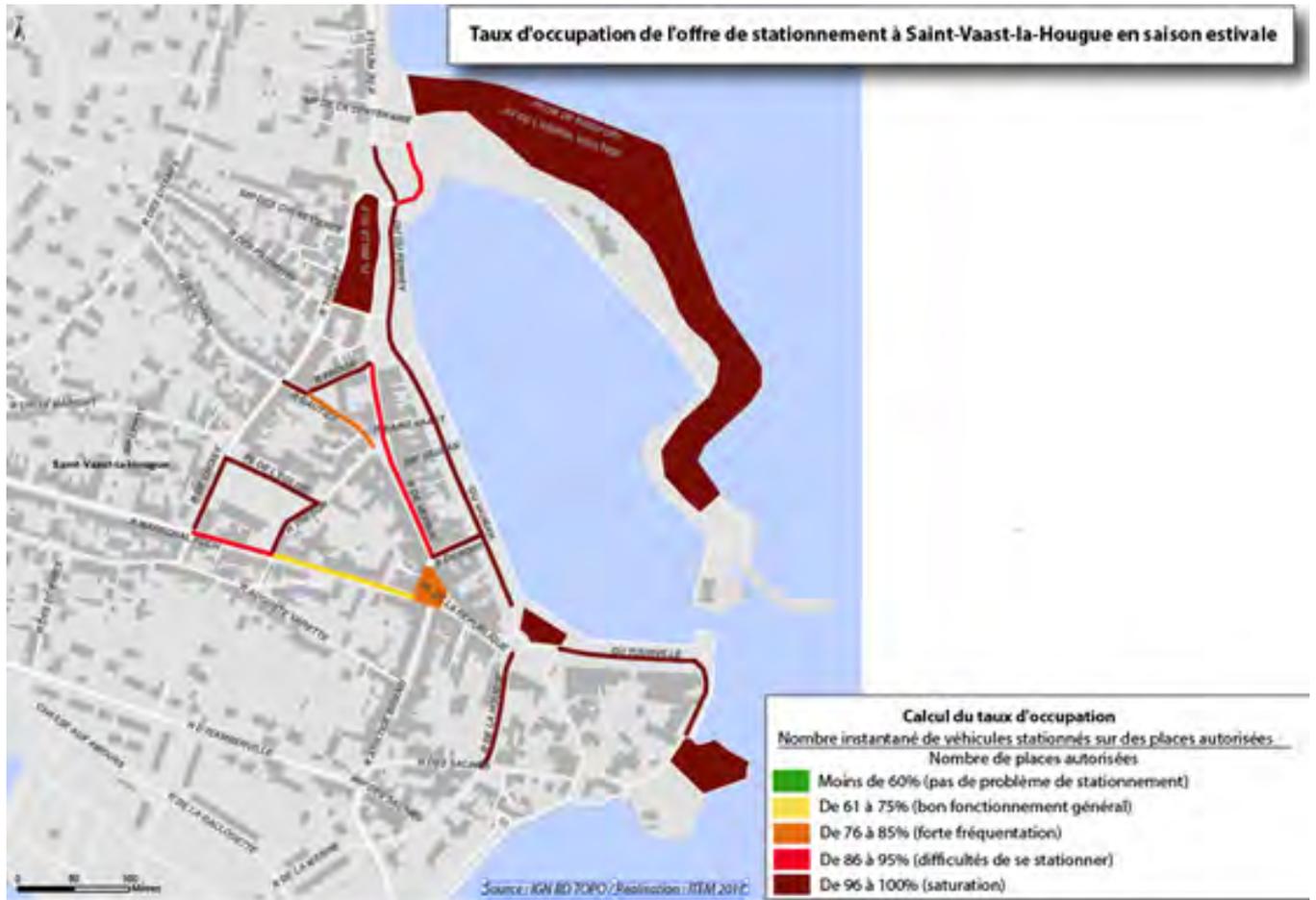
Centre-bourg de Barneville-Carteret	Taux de congestion	
	Basse saison	Haute saison
	61%	74%

Taux d'occupation de l'offre de stationnement à Carteret en saison estivale (zone portuaire)

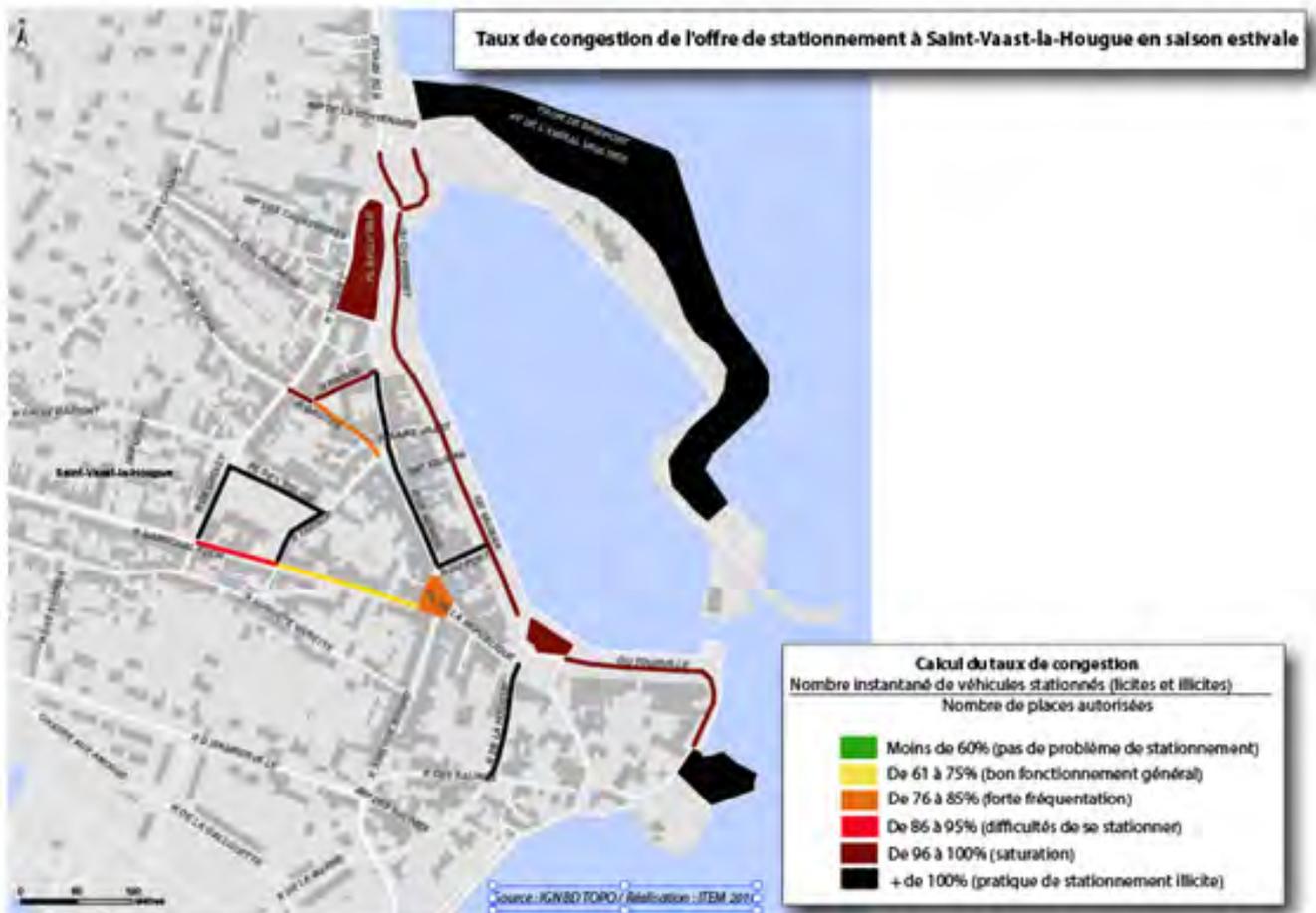
Barneville- Port	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
	64%	65%	1%



Taux d'occupation et de congestion dans la commune de Saint-Vaast-la-Hougue en saison estivale



Saint-Vaast-la-Hougue	Taux d'occupation	Taux de congestion	Taux d'interdit
	96%	102%	5%





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

 @LeCotentin www.lecotentin.fr