



Plan de déplacements du Cotentin (PDC)

**VOLUME 1 – LE PDC
2020**

SOMMAIRE

CONTEXTE ET DEMARCHE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

4

- Contexte et objectifs de l'étude
- Les évolutions législatives en matière de déplacements
- Une obligation de compatibilité entre les documents de planification urbaine

5
7
8

PHASE 1 : LA SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

10

- Organisation territoriale et pratiques de mobilité
- Voirie et circulation routière
- Stationnement
- Transports et livraisons de marchandises
- Transports collectifs
- Modes actifs
- Premiers enjeux et orientations suite aux constats du diagnostic
- Les enjeux environnementaux majeurs

11
12
13
14
15
16
17
18

PHASE 2 : LA PHASE DE SCENARIOS

20

- La démarche concertée d'élaboration du scénario traduisant la stratégie de mobilité du PDC
- Le scénario du PDC : quels objectifs ?
- La philosophie générale du scénario du PDC : vers une gestion plus rationnelle des déplacements automobiles
- Le scénario du PDC
- Les 5 grandes thématiques qui composent le scénario dans le détail
- Les incidences sur l'environnement

21
22
24
25
30
31

PHASE 3 : LE PLAN D' ACTIONS

42

- Synthèse du plan d'actions

158

TABLE DES SIGLES ET GLOSSAIRE

161



INTRODUCTION

Contexte et démarches du plan de déplacements du Cotentin

le Cotentin

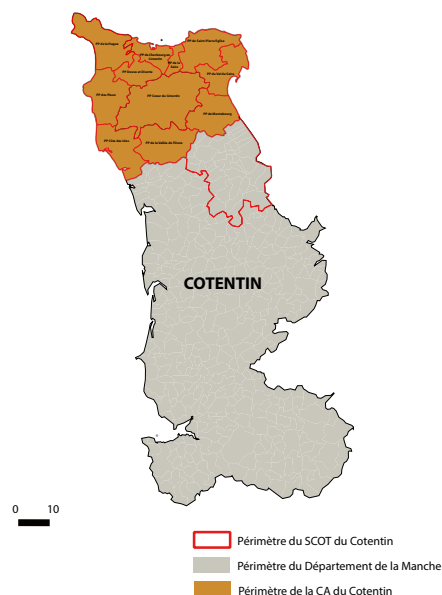
1. Contexte et objectifs de l'étude

Un PDU volontaire à caractère prescriptif

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 périmètre, 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), afin de répondre à la réalité à la fois urbaine et rurale du Cotentin.

Localisation de la CA du Cotentin



Un outil prospectif de planification de la mobilité

Ce futur PDU permettra à la collectivité de se doter d'un nouvel outil pour concevoir une **politique cohérente en matière de transports et adaptée au contexte territorial**. Cette démarche globale de planification et de prospective, doit impliquer l'ensemble des acteurs pour définir les solutions adaptées et répondre notamment aux objectifs suivants :

- **Développer une offre de mobilité compatible avec les enjeux de développement durable**, notamment à travers une réduction du trafic automobile ;
- **Améliorer le fonctionnement du territoire** en termes de transport à travers la **promotion des modes alternatifs à l'automobile** ;
- Promouvoir un **cadre de vie de qualité et un développement équilibré** du territoire ;
- **Renforcer le lien entre urbanisme et transport...**

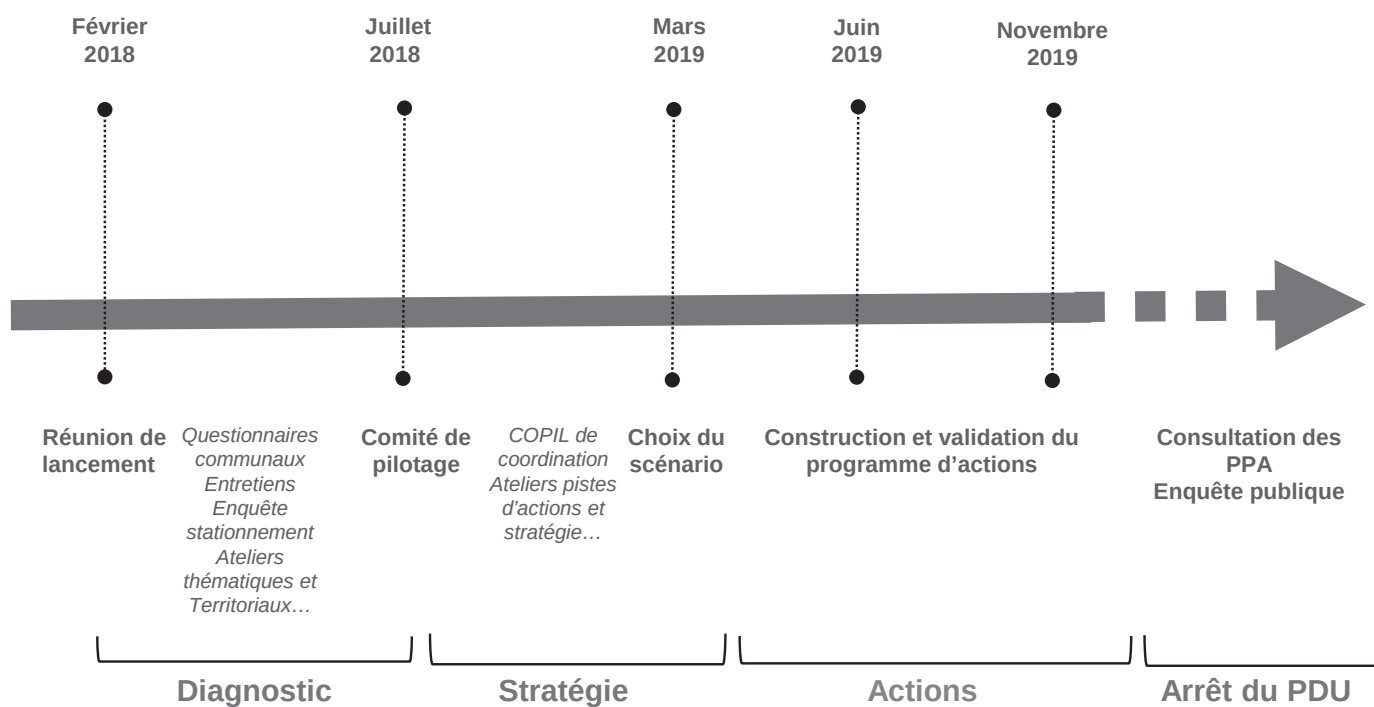
FOCUS : RAPPEL LEGISLATIF SUR LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAIN

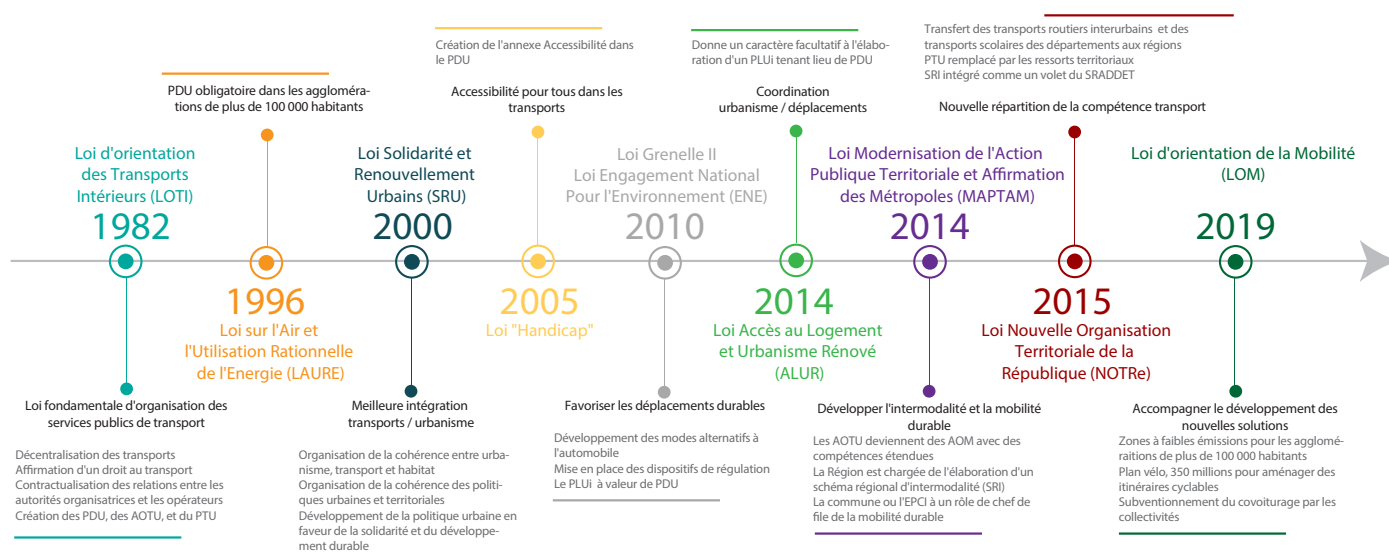
Un Plan de Déplacements Urbain est un document d'orientation et de planification qui doit **définir la politique globale de déplacement urbain sur une période de 10 ans**, et est élaboré par l'**autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** dans le cadre d'une démarche partenariale. **Le PDU détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains**. Le code des transports, dans son article L 1214-2 précise ainsi **les 11 obligations légales que le PDU doit assurer** :

1. Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied
2. Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation
3. Organiser le stationnement sur voirie et dans les parcs publics
4. Diminuer le trafic automobile
5. Garantir l'équilibre durable entre besoins en matière de mobilité et facilité d'accès, d'une part, et protection de l'environnement et de la santé, d'autre part
6. Renforcer la cohésion sociale et urbaine, et notamment l'amélioration de l'accès aux transports publics des personnes à mobilité réduite
7. Améliorer la sécurité de tous les déplacements à travers un partage de la voirie équilibré entre les différents modes et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste
8. Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
9. Améliorer le transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation TC et le recours au covoiturage
10. Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération, et des livraisons des marchandises
11. Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge à destination des véhicules électriques ou hybrides

Une démarche méthodologique et participative

L'élaboration du PDU, d'une durée d'environ **24 mois**, est organisée en **4 phases techniques**, incluant sur l'ensemble de la démarche les phases transversales d'évaluation environnementale, de concertation élargie et des consultations obligatoires.



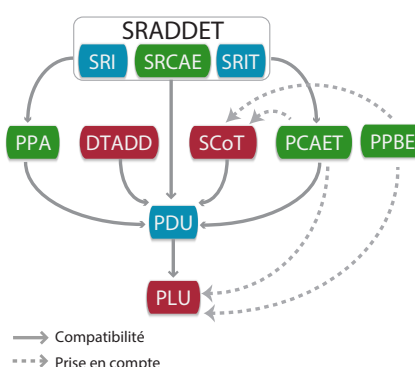


UNE OBLIGATION DE COMPATIBILITÉ ENTRE LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

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 Energie
PPA : Plan de protection de l'atmosphère
PCAET : Plan Climat Air Energie
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'Egalité 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.

ZOOM SUR 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 **162 communes réparties sur 2 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI)**, où résident plus de **204 966 habitants**.

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, qui s'inscrivent 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 communautaires, fortifiée au sein d'un projet commun cotentinois. »



PHASE 1

La synthèse du diagnostic



1. Organisation territoriale et pratiques de mobilité

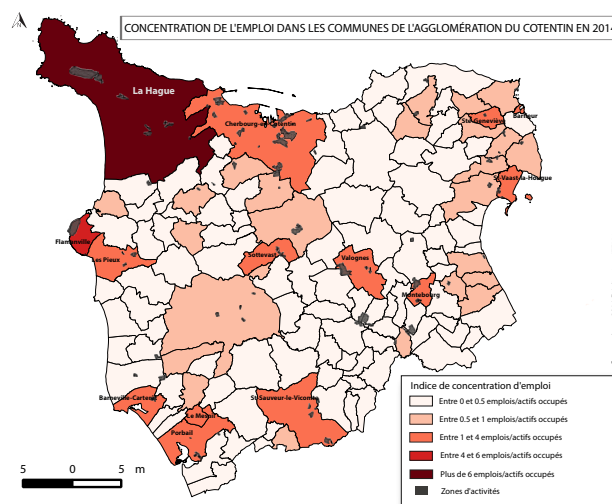
Un territoire multipolaire et aux dynamiques contrastées

Le **territoire multipolaire** conditionne les déplacements, avec :

- Le pôle majeur de **Cherbourg-en-Cotentin (45 % de la population et 50 % des emplois)** ;
- **13 polarités secondaires** (18 % de la population et 33 % des emplois) qui ont des vocations différentes (polarité du quotidien, économique, touristique) mais qui **constituent de réels relais locaux**.

Une **géographie de l'emploi atypique**, qui centralise et déséquilibre les flux :

- Un territoire **autosuffisant économiquement : 0,99 emploi pour 1 actif occupé** ;
- Mais **7% des communes concentrent 81 % des flux d'actifs internes** : concentration des flux pour l'emploi vers l'Ouest.



Une **mobilité de proximité** organisée autour des **pôles de vie** :

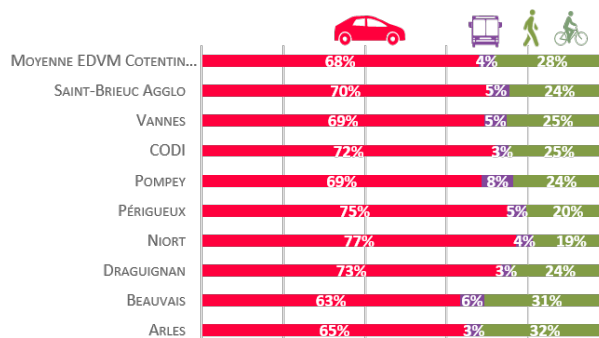
- Des polarités secondaires dynamiques : **40 % des équipements répartis dans les 13 polarités secondaires** ;
- Mais des déplacements vers des **équipements de gamme supérieure** qui imposent des déplacements vers Cherbourg-en-Cotentin.

Une forte mobilité locale et dépendante à l'automobile

Une **mobilité quotidienne très importante** qui **témoigne de la nécessité et de la facilité à se déplacer sur le territoire** (4,36 déplacements par jour par habitant / 3,9 en moyenne en France).

Une mobilité majoritairement automobile :

- **7 déplacements sur 10 réalisés en voiture** (comparable à des territoires similaires) ;
- Mais qui varie selon les motifs : **- de 50 % des habitants utilisent la voiture pour les loisirs ou les études**.

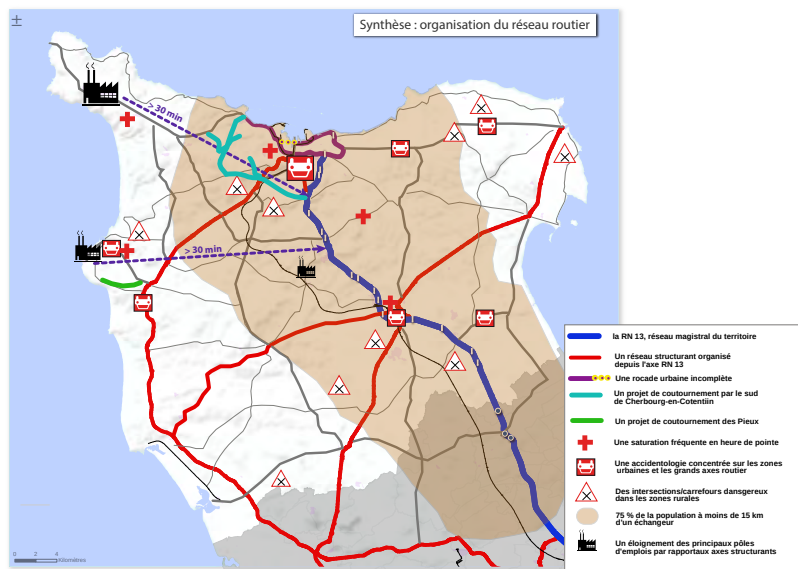


5,5 kilomètres réalisés en moyenne pour 1 déplacement en voiture :

- Une distance réalisable avec d'autres modes de déplacements (vélo) ;
- Une **marge importante de progression des modes doux** sur de courtes distances.

L'organisation générale du réseau routier

- La **RN 13, axe majeur du Nord Cotentin** (18 communes sont à + de 15 km d'un échangeur, dont 2 abritant les plus grosses entreprises du secteur : La Hague et Flamanville) ;
- Une **croissance du trafic routier de 2,8 % de 2014 à 2016** ;
- **Rocade urbaine (D901) : + de 40 000 véh./jour** ;
- Un **temps de parcours multiplié par 3 en HP du matin pour l'accès à Cherbourg-en-Cotentin par la RN13**.



Une rocade urbaine incomplète qui permet de contourner le cœur urbain pour une traversée d'Est en Ouest

- Un **contournement Est vers Tourlaville** permettant un accès PL notamment au Port de Cherbourg ;
- Un **projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin** qui vise :
 - A améliorer la circulation dans le centre de Cherbourg ;
 - A rendre plus rapide la liaison Est-Ouest ;
 - Améliorer l'accès à la polyclinique du Cotentin et à la D650 pour les personnes venant de l'Est.

Des secteurs identifiés comme accidentogènes

- Une **stabilisation des accidents entre 2009 et 2014** :
 - Une **majorité des accidents sur Cherbourg-en-Cotentin** (près de 70% des accidents) ;
 - Mais **également sur les axes structurants** (N13, D650, D901...) et sur des secteurs spécifiques : les Pieux, échangeurs routiers à Brix, intersections dangereuses, carrefours...
- Une **surreprésentation des modes doux** dans les accidents :
 - 9% des accidents impliquant un piéton : 30 % des accidents mortels ;
 - 4 % des accidentés sont des cyclistes (2% des déplacements seulement réalisés en cycle).

// 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
- **Pôles d'emplois principaux** : Une accessibilité limitée aux grands pôles d'emplois
- **Cherbourg-en-Cotentin** : une rocade urbaine incomplète
- **Secteur global** : Des vitesses excessives et des intersections jugées comme accidentogènes en milieu rural

// 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

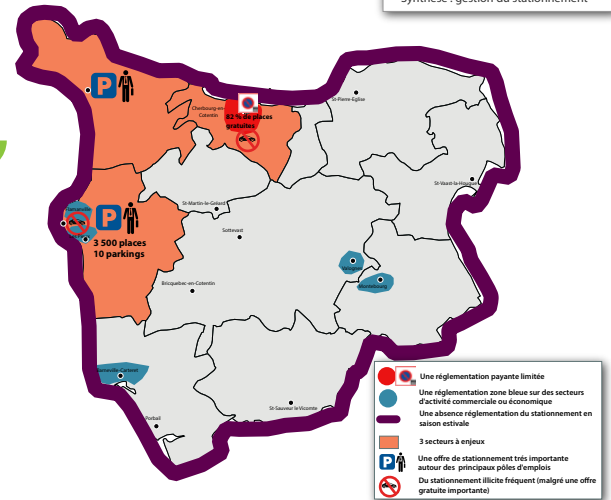
// Menaces

- **Secteur global** : Une hausse des trafics qui paraît difficilement évitable

Synthèse : gestion du stationnement

Des problématiques de stationnement diverses selon les secteurs

- Des **besoins variés** sur Cherbourg-en-Cotentin: résidentiels, visiteurs, actifs >> **existence d'une réglementation** ;
- Les **pôles secondaires** disposant d'une réglementation (zone bleue) : **besoins pour les actifs et chaland** ;
- Les **pôles secondaires ne disposant pas d'une réglementation** : besoins locaux pouvant être **décuplés en été** ;
- Les **pôles d'emplois** : **forte concentration des besoins des actifs**, pouvant entraîner des pratiques illicites



Cherbourg-en-Cotentin : des difficultés de stationnement malgré une offre publique gratuite importante

- **82 % de places gratuites, soit environ 6 500 pl.** (d'importantes poches à moins de 10 minutes à pied du cœur de ville et de la zone payante) ;
 - **Moins de 20 % des ménages disposent d'une place dans le cœur de ville** (soit 1 800 places manquantes)
- potentiellement à accueillir sur la voirie ;
- **Taux d'occupation moyen dans le cadre d'une enquête de stationnement : 85 % en journée - 96 % d'occupation des places gratuites dans le cœur de ville.**

La gestion du stationnement et les problématiques sur les autres communes

- Des problématiques de stationnement spécifiques au secteur de Flamanville :
 - Une **offre de stationnement conséquente et théoriquement suffisante à proximité du site** (3 500 pl.) et un système de navettes gratuites effectuant des rotations de 6h à 22h ;
 - Et pourtant... des **pratiques de stationnement illicites observées** (pratique non sécuritaires/illégales, conflits d'usages).
- 6 communes (en dehors de Cherbourg-en-Cotentin) ont développé des **zones bleues ou du stationnement minute** (situées principalement dans les centres-villes de polarités, vers les commerces) ;
- De **manière générale, des conditions de stationnement plutôt bonnes dans la plupart des communes**, et les problématiques rencontrées concernent principalement les abords des écoles, le stationnement sauvage, le respect des zones bleues et la saison estivale.

// Atouts

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

// 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

// 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

Quels enjeux du transports de marchandises ?

- La **route représente plus de 80 % des consommations du secteur des transports**, les Véhicules Utilitaires Légers et PL 34 % des émissions de CO₂ du transport routier ;
- **L'absence d'espaces dédiés à la livraison peut entraîner des conflits avec les autres usagers de la route** et une pression sur l'occupation de l'espace public.

Le transports de marchandises en ville

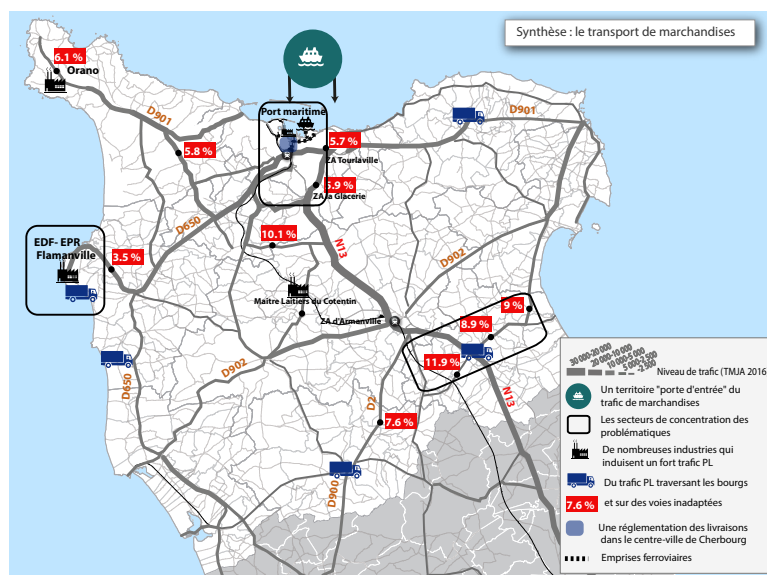
- A proximité des principales ZA, jusqu'à **11 % du trafic imputé au PL** ;
- De **forts trafics de PL sur des axes secondaires et sur des voiries inadaptées, dans les bourgs** (Le Rozel, Surtainville, St-Sauveur-le-Vicomte, etc..) ;
- EPR de Flamanville : une traversée du bourg des Pieux

Le transport de marchandises par voie maritime

- Le **Port de Cherbourg : 1,6 M tonnes transportées en 2017** (baisse de 29 % de 2009 à 2017)
- Le **Port de Dielette : une activité de commerce essentiellement liée au chantier EPR** (988 tonnes

obligatoire pouvant provoquer des conflits d'usages entre PL et autres usagers ;

- Des **réglementations et réflexions sur le transport de marchandises dans les pôles secondaires** (zones d'accès restreint : centre piétonnier de Cherbourg-en-Cotentin / Les Pieux ...).



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

// Atouts

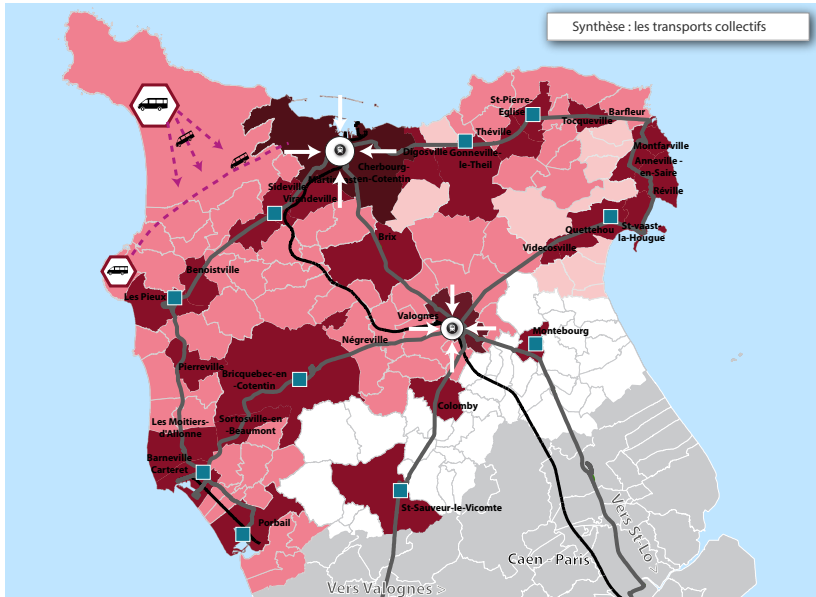
- **Secteur global** : le port de Cherbourg, une porte d'entrée maritime du territoire générant des trafics PL non liés à un trafic local
- **Secteur global** : une prise en compte de la problématique à l'échelle régionale et locale
- **Cherbourg-en-Cotentin** : une réglementation des livraisons dans 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

// 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 partie des emprises ferroviaires
- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : une complémentarité à rechercher entre la gare maritime et la gare ferroviaire qui sont très proches



Une utilisation confidentielle des TC en dehors du pôle aggloméré

- **5 % d'usage des TC sur la CA / 8 % à l'échelle de l'ex PTU de la CUC ;**
- Un secteur Nord avec des parts modales TC élevées comparativement au reste du territoire ;
- Une concentration des flux TC sur le Nord-Ouest : + de 1 000 flux en TC vers La Hague (1/3 des flux internes en TC) et + de 200 flux TC vers Flamanville => navettes privées

Un niveau de service hétérogène

- Un **pôle urbain bénéficiant d'une desserte importante** :
 - 10 lignes régulières : + de 60 000 hab. à moins de 5 min d'un arrêt de bus + 3 lignes Manéo Express ;
 - Une gare TER : 16 services/sens ; 1 200 voyageurs/jour – seulement 87,5 % de régularité.
- **Valognes, en qualité de PEM secondaire ;**
- Des **offres locales qui répondent davantage à une clientèle captive** :
 - 6 lignes interurbaines Manéo : 7 AR en JOB ;
 - 2 offres de TAD faiblement utilisées et mal connues (env. 0,09 clients/mission en 2016).
- **36 communes (27 %) ne sont desservies par aucune offre de TC ;**
- Une **desserte privilégiée vers les 2 principaux pôles d'emplois** faisant doublon avec d'autres offres ;
- Des **offres locales et en saison estivale** : 8 lignes circulent en saison estivale + 1 navette ;
- **2 offres locales de proximité** (pour les + de 60 ans) : TAXICOM et TAXISAG.

// Atouts

- **Secteur global** : un positionnement sur un axe ferroviaire structurant
- **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
- **Secteur littoral** : une offre proposée en saison estivale

// Opportunités

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

// Menaces

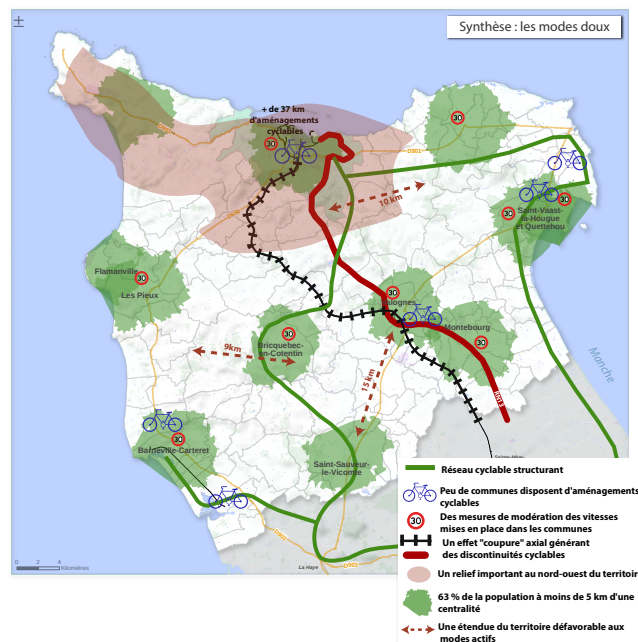
- **Secteur global** : la poursuite d'une urbanisation diffuse antinomique avec la volonté de constituer une offre TC pertinente et alternative à l'autosolisme

// Faiblesses

- **Secteur global** : un positionnement insulaire qui freine l'attractivité de l'offre TER
- **Secteur global** : des lignes interurbaines peu utilisées par les actifs
- **Secteur global** : une offre de TAD peu connue et donc peu fréquentée
- **Secteur global** : une partie Est non desservie en TC
- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : des conditions d'intermodalité qui n'incitent pas au report modal (cheminements doux vers gares, tarification non combinée...)

Une pratique cyclable orientée vers les loisirs et plus importante dans la ville centre

- 7,5 % des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence se déplacent en 2 roues (5 % à l'échelle de la CA) - 2,5 % des déplacements tous motifs à vélo à Cherbourg (1,6% sur la CA) ;
- Un schéma directeur cyclable à l'échelle de Cherbourg-en-Cotentin (37km aménagés).



Sur les autres communes, des aménagements modes doux peu nombreux et majoritairement à vocation touristique

- 3 Itinéraires cyclotouristiques, qui structurent le réseau modes doux (l'Eurovélo 4, le GR223 et la voie verte Transcotentine) ;
- 26 communes déclarent avoir mis en place des

aménagements (Zones 30, pistes, bandes cyclables, etc...) mais des aménagements ponctuels et non un maillage cohérent.

Des potentialités de développement pour les déplacements courtes distances

- Vers l'emploi / l'école (47 800 actifs/scolaires effectuent des déplacements intracommunales : + de 1 700 déplacements pourraient se faire à vélo (part modale de 3 %) ;
- Vers les polarités (63 % de la population vit à moins de 5 km

- d'une centralité) ;
- Vers les gares (57% de la population de Cherbourg et 92 % de Valognes réside à moins de 10 min d'un PEM) ;

Des freins à la pratique des modes doux qui constituent des leviers sur lesquels agir

- L'insécurité liée au manque d'aménagements ;
- Manque d'itinéraires et de services complémentaires : stationnement, location, etc. ;
- Des caractéristiques topographiques pouvant contraindre

la pratique des modes actifs (l'utilisation d'un Vélo à Assistance Electrique peut permettre de pallier cette problématique).

// Atouts

- **Secteur global** : des itinéraires supranationaux maillants le territoire
- **Polarités** : des aménagements d'apaisement de la voirie dans les principales polarités
- **Cherbourg-en-Cotentin** : une politique du vélo depuis 2009 en développement
- **Secteur global** : de nombreux itinéraires à vocation touristique

// Faiblesses

- **Secteur global** : organisation urbaine et étendue du territoire défavorables aux 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 structurants absents ou de mauvaise qualité

// Opportunités

- **Secteur global** : un maillage cyclable déjà existant permettant de se concentrer sur des zones carencées
- **Secteur global** : le développement des VAE permettrait de s'affranchir des contraintes topographiques
- **Secteur Cherbourg-en-Cotentin** : des évolutions attendues en lien avec le projet de la gare
- **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

Des premiers enjeux territorialisés**D'une manière générale :**

- Ne pas opposer l'usage de la voiture avec les objectifs du PDC mais plutôt optimiser son usage ;
- Offrir à tous des solutions de mobilité adaptées pour rejoindre les pôles d'attraction quotidiens ;
- Mettre en œuvre les conditions optimales de sécurisation et partage de l'espace public pour redonner une place à tous les modes de déplacements ;
- Avoir une organisation du réseau routier qui favorise les déplacements transversaux.

Sur le pôle urbain de Cherbourg-en-Cotentin :

- Mettre en œuvre une politique de mobilité cohérente avec les évolutions des réseaux de transports collectifs (PEM, BNG..).

Dans les polarités des pôles de proximité :

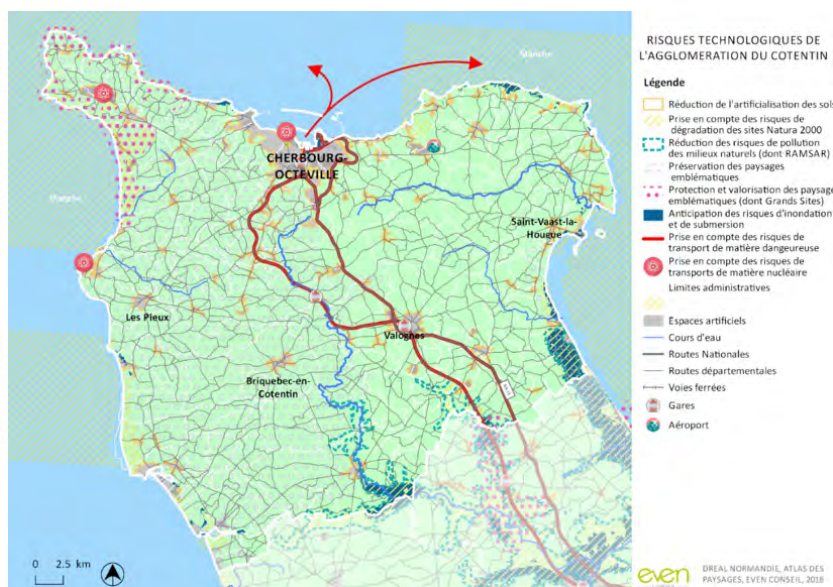
- Favoriser les déplacements en modes actifs pour rejoindre les pôles de proximité ;
- Améliorer les liaisons de pôles à pôles en transports collectifs.

Dans les polarités touristiques :

- Concilier au mieux l'attraction économique de ces pôles avec une mobilité touristique et quotidienne durable.

Les orientations définies à partir des enjeux dégagés dans le diagnostic

1. Compléter le maillage routier actuel afin d'aller vers une meilleure hiérarchisation du réseau du Cotentin ;
2. Aller vers une plus forte utilisation de l'outil stationnement pour favoriser le report modal ;
3. S'appuyer sur le réseau TCU structurant en favorisant le rabattement multimodal ;
4. Répondre aux besoins de desserte des zones moins denses ;
5. Renforcer l'intermodalité ;
6. Limiter l'autosolisme via un usage plus partagé de l'automobile ;
7. Mettre en œuvre les conditions nécessaires pour que le vélo devienne un réflexe pour les déplacements de courte distance ;
8. Promouvoir des villes « marchables » favorisant la cohabitation modale ;
9. Accompagner les actions de développement des services à la mobilité par une communication et des outils efficaces ;
10. Mieux prendre en compte les livraisons de marchandises.



Biodiversité et milieux naturels :

- **Réduction de la fragmentation écologique** liée au réseau routier et ferroviaire notamment entre Est et Ouest de la presqu'île et entre Cherbourg-en-Cotentin et la Hague ;
- **Prise en compte du développement touristique** sur les milieux littoraux ;
- Gestion optimale de l'espace au Nord de la presqu'île où **développement urbain et routier favorisent les ruptures écologiques** ;
- **Prise en compte des risques de dégradation des milieux aquatiques** par les transports de marchandises et de matières dangereuses.

Paysage et cadre de vie :

- **Prise en compte des spécificités** paysagères, architecturales et patrimoniales dans les aménagements liés à la mobilité ;
- **Valorisation des paysages** et panoramas emblématiques depuis les axes majeurs du territoire ;
- **Valorisation des entrées de ville** depuis les axes routiers particulièrement à Cherbourg-en-Cotentin.

Sobriété territoriale :

- **Limitation de l'artificialisation des sols** induite directement et indirectement par le développement du réseau routier notamment au Nord de la presqu'île ;
- **Renforcement de l'efficacité énergétique et climatique** de l'agglomération en s'appuyant notamment sur le secteur des transports ;
- **Réduction de la dépendance des usagers** des transports aux énergies fossiles ;
- **Amélioration de la qualité des eaux** par des aménagements routiers et des flux optimisés ;
- **Réduction des besoins en matériaux** non valorisables ou recyclables dans les aménagements liés aux déplacements.

Risques et santé publique :

- **Réduction des nuisances sonores** dans les zones à risques notamment à Cherbourg-en-Cotentin ;
- **Limitation de l'urbanisation linéaire**, augmentant le nombre d'habitations et de biens soumis aux risques et nuisances (Bruit, pollution de l'air, TMD, ...) ;
- **Prise en compte des risques d'inondation**, de submersion et de mouvements de terrain dans les choix d'aménagements liés aux déplacements ;
- **Augmentation et réduction des risques naturels liés au réchauffement climatique** par des aménagements adéquats ;
- **Réduction des zones accidentogènes** notamment en ville du fait du développement des modes doux ;
- **Réduction des polluants atmosphériques.**



PHASE 2

La phase de scénarios

1. La démarche concertée d'élaboration du scénario traduisant la stratégie de mobilité du PDC

Le diagnostic du PDC a été réalisé en poursuivant un **objectif de concertation accrue entre les communes, la Communauté d'Agglomération et les partenaires institutionnels et associatifs** impliqués dans les transports et plus globalement la mobilité.

Cette démarche de concertation a été **poursuivie et accentuée, durant la phase 2 du PDC, en tant que base de travail** pour définir un scénario d'évolution des conditions de déplacements sur le territoire.

Un atelier de travail pour évaluer un large panel d'actions concernant l'évolution de la mobilité

Une première phase de travail a été réalisée, en décembre 2018 dans le but **d'identifier sur la base des enjeux du diagnostic, des pistes d'actions opérationnelles envisageables à mettre en œuvre.**

Ainsi, **54 pistes d'actions portant sur les 10 grandes orientations**, ont ainsi été proposées à une assemblée constituée d'élus, de techniciens ou de partenaires institutionnels.

Ces derniers ont eu à travailler collectivement :

- Sur la **priorisation des orientations** ;
- Sur les **actions à mener pour répondre à ces orientations** ;
- Sur leur **sectorisation** (ville-centre de Cherbourg, Cherbourg-en-Cotentin, pôle de proximité, ville-pôle, commune rurale) ;
- Sur leur **temporalité**, en identifiant 2 actions prioritaires à réaliser à court terme.



La construction de scénarios pour définir la stratégie de mobilité

Dans le cadre d'un **bureau communautaire**, des scénarios ont été présentés. Construits à partir du travail de **priorisation réalisé durant l'atelier**, ces scénarios de plus en plus ambitieux, visant une complémentarité et non pas une concurrence, ont été distingués selon leurs impacts sur la **répartition modale des déplacements**.

Comment mieux permettre à chacun de se déplacer ? Comment relier de façon efficace les zones d'habitat aux zones d'emploi ? Comment gérer les extensions urbaines ? Comment rendre pratique et plus systématique l'usage des différents modes de transport... ?

Ainsi sont les questions concrètes auxquelles le scénario du PDU doit répondre, en apportant **des réponses adaptées à**

plusieurs objectifs, généraux ou locaux, qui conditionnent tant le vécu de chacun des citoyens que le fonctionnement global de la cité.

Parmi, les objectifs généraux globalement communs à tous les PDU, trois peuvent être notamment cités.



Favoriser la cohérence entre l'urbanisation et l'offre en déplacement

Ainsi, à travers le PDC, les **dynamiques urbaines devront contribuer à un meilleur équilibre du territoire**. Les impacts à venir en matière de transport et de déplacements sont intimement liés à ces évolutions urbaines.

Garantir une bonne accessibilité pour tous et la sécurité de chacun dans ses déplacements

La liberté de se déplacer est un droit dont personne ne doit être exclu, pour des raisons physiques, économiques ou sociales. Vecteur essentiel de la vie quotidienne, la **mobilité permet d'accéder à un emploi, des services, des informations, des biens de consommation...**

À contrario, les difficultés dans la mobilité accélèrent la précarisation des situations. A travers le PDC, il s'agit **d'offrir**

une alternative pour les personnes qui n'ont pas accès à un mode de transport individuel (voiture notamment), ou qui souhaitent s'en passer, mais également **d'identifier des possibilités de déplacements pour les publics spécifiques : personnes à mobilité réduite...**

Préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie

C'est une des finalités premières d'un PDU et qui a conduit à leur création. Cela passe par une politique globale de maîtrise du trafic routier et des nuisances associées. C'est le sens de la «mobilité durable», composante du développement durable qui doit concilier la protection de l'environnement et le développement économique et social.

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**. Hérité de la LOTI, les textes législatifs successifs (loi LAURE, loi SRU...) ont progressivement précisé les objectifs du PDU.

Pour rappel, le code des transports, dans son article L1214-2, précise les **11 obligations légales** que le PDU doit assurer :

1. **Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;**
2. **Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;**
3. **Organiser le stationnement sur voirie et dans les parcs publics**, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, la politique de tarification corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, ...
4. **Diminuer le trafic automobile ;**
5. **Garantir l'équilibre durable entre besoins en matière de mobilité et facilité d'accès, d'une part, et protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;**
6. **Renforcer la cohésion sociale et urbaine, et notamment l'amélioration de l'accès aux transports publics des personnes à mobilité réduite ;**
7. **Améliorer la sécurité de tous les déplacements à travers un partage de la voirie équilibré entre les différents modes et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;**
8. **Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;**
9. **Améliorer le transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation TC et le recours au covoiturage ;**
10. **Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération, et des livraisons des marchandises** en mettant en cohérence les horaires et les gabarits des véhicules de livraison au sein du périmètre de transport urbain, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, ...
11. **Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge à destination des véhicules électriques ou hybrides.**

Ces 11 objectifs réglementaires ont servi de base pour guider la définition de la stratégie du PDC, à travers un scénario global

LA PHILOSOPHIE GÉNÉRALE DU SCÉNARIO DU PDC : VERS UNE GESTION PLUS RATIONNELLE DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

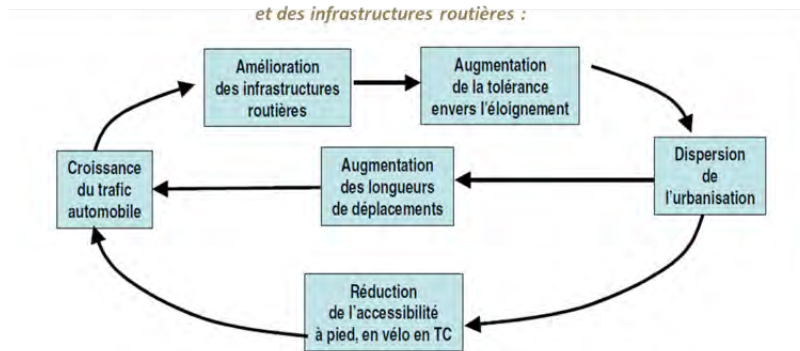
Le scénario du PDU cherche donc à **réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture**.

Il s'agira de tenir évidemment compte du fait que **selon les secteurs du territoire, un mode de déplacements est souvent**

plus adapté, plus pertinent qu'un autre.

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

Cercle vicieux de l'étalement urbain et de la croissance du trafic et des infrastructures routières :

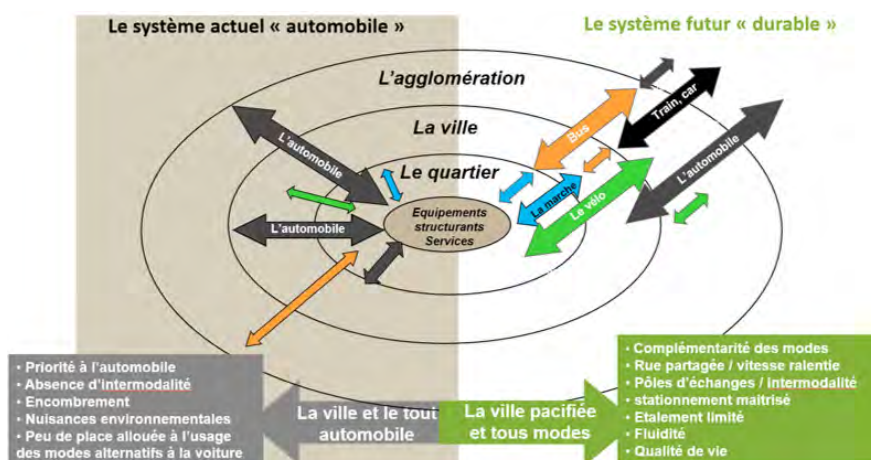


Le schéma ci-contre résume la philosophie globale du scénario du PDC, avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante, à **un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes**.

Pour cela, les **modes doux seront privilégiés pour les déplacements de proximité**, et l'automobile plutôt réservée

aux déplacements plus longs, où les TC ne sont pas forcément une alternative.

Il s'agit ainsi d'**élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence**.



L'articulation des politiques d'aménagement et de déplacement est essentielle notamment pour assurer la cohérence entre l'offre de transport et les zones d'habitat. En parallèle, la répartition équilibrée des services et fonctions urbaines sur l'ensemble du territoire du Cotentin est aussi à prendre en compte pour essayer de limiter les déplacements en voiture.

Ainsi, le scénario proposé s'appuie sur 3 enjeux thématiques, eux-mêmes déclinés en orientations :

- **Enjeu 1 – Mailler le Cotentin par une desserte efficace en transports en commun ;**
- **Enjeu 2 – Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie ;**
- **Enjeu 3 – Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité.**

4.1. Enjeu 1 – Mailler le Cotentin par une desserte efficace en transports en commun

Les constats justifiant cet enjeu :

- Un réseau de TC urbain à l'échelle de Cherbourg en Cotentin ;
- Une attractivité limitée de la ligne ferroviaire avec 2 gares sur le territoire ;
- 6 lignes interurbaines régulières mais à vocation scolaire et non concurrentielles en temps et en périodicité de l'automobile ;
- Une offre de TC complémentaire de Transport à la Demande en milieu rural limitée et méconnue ;
- Une offre de transport privé importante mais accessible uniquement aux salariés de l'EPR et d'Orano.

Les orientations à poursuivre :

Mieux articuler les différentes offres de TC en renforçant le réseau de TC en :

- S'appuyant sur le réseau TCU structurant en favorisant le rabattement multimodal
- Répondant aux besoins de desserte des zones moins denses ;
- Renforçant l'intermodalité.

Philosophie des actions pour répondre à ces orientations :

- **S'appuyer sur les différents projets (BNG, billettique intermodale, gares intermodales) pour développer une nouvelle organisation de l'offre de TC ;**
- **Améliorer l'accessibilité aux pôles de proximité ;**
- **Aller vers une desserte ouverte à tous des pôles d'emplois en dehors de la zone urbaine (notamment La Hague et Flamanville) ;**
- **Offrir des solutions de TC aux communes plus rurales au sein de leur bassin de vie et en rabattement vers les pôles de proximité.**

L'objectif est de mettre en œuvre un développement cohérent de l'offre de TC, en fonction des carences identifiées et en s'appuyant sur les besoins en termes de TC du territoire.

4.2. Enjeu 2 – Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie

Les constats justifiant cet enjeu :

- Une organisation routière qui n'est plus organisée pour répondre efficacement aux besoins de mobilité ;
- Une place du vélo orientée essentiellement sur les déplacements touristiques et moins dans un objectif utilitaire ;
- Une place importante de l'automobile qui ne permet pas d'assurer une bonne continuité pour les modes actifs et des temps de parcours concurrentiels pour les TC.

Les orientations à poursuivre :

Mettre en œuvre les conditions nécessaires pour que le vélo devienne un réflexe pour les déplacements de courte distance :

- Répondre à l'ensemble des besoins de déplacement par une alternative crédible que ce soit en termes de temps de parcours et de sécurisation du déplacement en cycle ;
- Rendre envisageable un rabattement en vélo pour les actifs vers les principaux pôles d'emplois de la zone urbaine notamment ;
- Favoriser la multimodalité vélo / TC.

Promouvoir des villes « marchables » favorisant la cohabitation modale :

- Acter qu'agir pour les piétons c'est agir pour tous, la marche est le mode universel, tout déplacement commence et se termine à pied ;
- Sécuriser et amplifier l'utilisation de la marche là où la pratique piétonne est ou devrait être élevée.

Aller vers une meilleure hiérarchisation du réseau routier du Cotentin

Aller vers une plus forte utilisation de l'outil stationnement pour favoriser le report modal

Philosophie des actions pour répondre à ces orientations :

- Aller vers un développement des secteurs pacifiés dans les secteurs denses ;
- Mettre en place un réseau cyclable performant, à la fois en milieu rural et urbain ;
- Poursuivre les requalifications des principales pénétrantes pour offrir une place prépondérante aux modes actifs, etc.

4.3. Enjeu 3 – Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité

Les constats justifiant cet enjeu :

- Les politiques de mobilité sont trop souvent sectorielles et ne répondent pas aux attentes des populations dans les secteurs les moins denses notamment ;
- Les nouvelles technologies permettent d'offrir de nouvelles perspectives en matière de mobilité ;
- L'automobile dans le Cotentin restera un mode de déplacement souvent privilégié mais c'est par un usage partagé des véhicules que des solutions pourront être déployées.

Les orientations à poursuivre :

- Limiter l'autosolisme via un usage plus partagé de l'automobile ;
- Accompagner les actions de développement des services à la mobilité par une communication et des outils efficaces.

Philosophie des actions pour répondre à ces orientations :

- Développer des solutions de covoiturage adaptées à différents motifs de déplacements ;
- Communiquer sur la mobilité ;
- Faire évoluer les comportements afin de réduire l'usage individualisé de l'automobile.

4.4. Les impacts des trois enjeux du scénario du PDC

Les impacts de chaque enjeu du scénario ont été analysés sur les points suivants :

- Le cadre de vie : l'impact évalué correspond à la reconquête d'espace public possible, aux améliorations en matière de temps de déplacements, de confort, de praticité... ;
- Le trafic automobile : ici c'est uniquement la diminution des flux VP ou de l'autosolisme qui est observé ;
- La fréquentation des TC : les différents enjeux favorisent tous une utilisation plus rationnelle de l'automobile et

donc développent plus ou moins une plus forte utilisation des TC ;

- L'usage des modes doux : le développement des modes doux est également un élément transversal à tous les enjeux du PDC ;
- L'impact sur l'environnement : une baisse de l'utilisation de l'automobile a notamment pour conséquence une baisse des nuisances ainsi, les enjeux ont un impact plus ou moins marqué sur l'environnement.

Axes	Cadre de vie	Trafic automobile	Fréquentation des TC	Usage des modes actifs	Impact sur l'environnement
Enjeu 1 Mailler le Cotentin par une desserte efficace en transports en commun	★★★★	★★★★	★★★★★	★★	★★★★
Enjeu 2 Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie	★★★★★	★★	★	★★★★★	★★★★
Enjeu 3 Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité	★★★★	★★★★	★	★★	★★★★

★★★★★ IMPACT DETERMINANT / ★★★★ IMPACT FORT / ★★★ IMPACT MOYEN / ★ IMPACT FAIBLE

4.5. Des enjeux qui apportent une réponse multimodale

Rappel des enjeux :

- **Enjeu 1 – Mailler le Cotentin par une desserte efficace en transports en commun ;**
- **Enjeu 2 – Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie ;**
- **Enjeu 3 – Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité.**

Thématiques	Objectifs	Enjeux concernés
Transports en commun	• Promouvoir une alternative à la voiture ; • Desservir les principaux pôles d'emplois et les pôles d'échanges ; • Permettre une accessibilité pour tous aux transports en commun ; • Diminuer les pollutions automobiles.	Enjeu 1 Enjeu 2
Stationnement	• Définir une politique et capacité d'offre en fonction des différents types d'usagers ; • Accueillir et préserver l'attractivité commerciale ; • Assurer en quantité et en qualité les places réservées ; • Permettre une communication large sur les politiques menées en matière de stationnement afin de faciliter leur acceptation par la population ; • Garantir un contrôle de qualité assurant le bon fonctionnement des réglementations adoptées ; • Favoriser le rabattement vers les pôles d'échanges ; • Limiter l'usage de l'automobile.	Enjeu 1 Enjeu 2 Enjeu 3
Réseau Viaire	• Partager autrement la voirie en tenant compte des besoins des PMR ; • Utiliser des mesures réglementaires et/ou d'infrastructures pour mieux orienter le trafic automobile vers les axes en capacité de l'absorber.	Enjeu 1 Enjeu 2 Enjeu 3
Modes doux	• Réduire les obstacles et faciliter l'accès des PMR aux services publics pour les cheminements piétons ; • Développer un réseau cyclable cohérent qui permette une desserte des principales centralités ; • Favoriser le stationnement des cycles ; • Mettre en place des mesures d'accompagnement pour développer la pratique des modes doux.	Enjeu 2 Enjeu 3

Renforcer l'attractivité des transports collectifs et mailler le territoire de pôles d'intermodalité efficaces en tant que pôles d'urbanité majeurs

L'objectif est de travailler à la fois sur :

- La **circulation des véhicules de transports collectifs routiers**, afin de les rendre aussi concurrentiels que l'automobile ;
- La **qualité et les niveaux de services** pour répondre au mieux à l'ensemble des besoins ;
- Offrir des **liaisons efficaces depuis les pôles de proximité**.

Hiérarchiser le réseau viaire

Le diagnostic a mis en avant un **défaut de hiérarchisation du réseau viaire**. Hiérarchiser le réseau c'est définir le rôle des voiries en recherchant pour chaque niveau hiérarchique la part relative des deux fonctions de base qu'elles doivent remplir : la **fonction « circulation-transport »** et la **fonction « accessibilité-desserte »**. Cette hiérarchisation est concomitante avec :

- Des **problématiques routières localisées** (Cherbourg-en-Cotentin, Les Pieux, Vallée de Saire,...) ;
- La **requalification des pénétrantes et du traitement des intersections** structurantes ;
- La **réalisation d'un schéma d'itinéraires poids lourds** ;
- Des objectifs en matière de **pacification et de partage de voirie et de valorisation des transports collectifs routiers** en lien avec le BNG notamment.

Faire du stationnement un élément majeur de la politique globale de mobilité en évoluant avec le développement des alternatives à l'automobile

Le recours à la voiture pour un déplacement est nécessairement lié aux conditions de stationnement. Le **degré de contrainte ou d'aisance aura des effets importants sur la consommation foncière, le trafic, l'attractivité des modes alternatifs mais aussi l'environnement**. L'objectif est donc double : il s'agit d'une

part de **faire de la politique de stationnement un véritable outil en faveur du report modal**, et d'autre part de **rationaliser l'emprise de la voiture** afin de libérer l'espace public au profit d'autres modes.

Intégrer les territoires ruraux dans l'organisation et la chaîne des mobilités

L'ensemble du territoire doit être intégré dans la réflexion et notamment les territoires ruraux. Il s'agira ainsi de proposer des solutions de mobilité adaptées à des territoires moins denses. Plusieurs mesures sont envisagées :

- **Offre de TAD au sein des bassins de vie et en rabattement sur les pôles de proximité ;**
- **Des solutions de covoiturage spontané.**

Développer des aménagements pour encourager la pratique des modes actifs

L'**intensité de pratique des modes actifs** est directement corrélée au linéaire d'aménagements cyclables ou piétons réalisés, à leur confort et leur sécurité. Le **développement d'aménagements à toutes les échelles permettra la réalisation d'un véritable maillage à l'échelle du Cotentin**. Intensifier la pratique des modes actifs c'est aussi offrir un certain nombre de services (location...), il s'agira donc de :

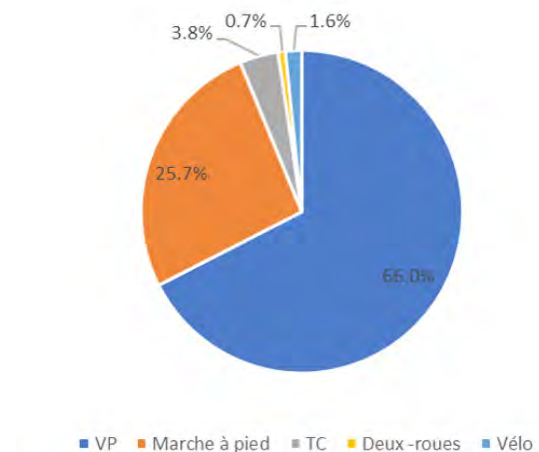
- **Développer des schémas cyclables communaux** là où les conditions s'y prêtent ;
- **S'appuyer sur la hiérarchisation de la voirie pour poursuivre les efforts en matière de pacification** et envisager une généralisation des zones 30 dans les espaces urbains ;
- **Développer les espaces de stationnement vélo...**

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

SITUATION 2019

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

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



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

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

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

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

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

À L'HORIZON 2029

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

Deux scénarios sont ainsi présentés :

- **Scénario 0 dit «Scénario Fil de l'eau»**, reprenant un **taux de décroissance annuel moyen de la population de -0.2% sur la période 2011-2016 et les parts modales considérées en 2019 ;**
- **Scénario 1 dit «Scénario Ambitieux»**, reprenant le même

taux de décroissance tout en considérant un **report modal du véhicule particulier vers la marche, le vélo et les transports en commun.**

Scénario 0 : Scénario Fil de l'eau

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

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

Evolution du flux selon le scénario Fil de l'eau

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

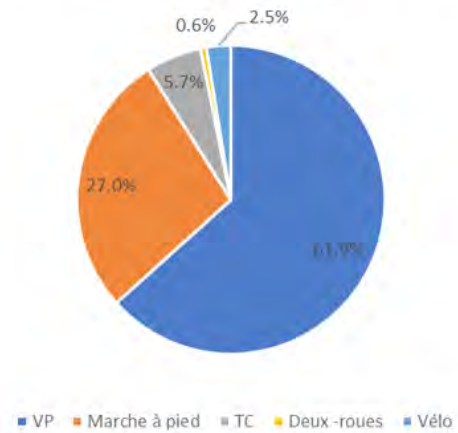
Scénario 1 : Scénario ambitieux

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

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

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

Répartition modale des actifs du territoire en 2029



Part modale des déplacements journaliers, selon le scénario ambitieux

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

Évolution du flux selon le scénario ambitieux

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

METHODOLOGIE

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

- Les émissions de GES (en équivalent CO₂) ;
- Les émissions de Nox ;
- Les émissions de COVNM ;
- Les émissions de Particules Fines (PM_{2.5} et PM₁₀).

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

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

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

RESULTATS DE L'ANALYSE DES SCENARIOS

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

Bilan GES

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

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

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

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

Bilan GES

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

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

Tableau récapitulatif des émissions de polluants atmosphériques pour chacun des scénarios

NOX (DIOXYDE D'AZOTE)

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

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

NOX (DIOXYDE D'AZOTE)

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

COVNM (COMPOSEES ORGANIQUES VOLATILS NON METHANIKES)

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

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

Thèmes	Scénario au fil de l'eau	incidences négatives attendues
RISQUES, NUISANCES, POLLUTION ET SANTÉ	- La poursuite d'utilisation de matériaux de voiries de couleur noire augmentant l'effet de chaleur en zone urbaine. - Poursuite du nombre de blessés graves ou accidents mortels sur le territoire touchant notamment les cyclistes et piétons - Poursuite des accidents mortels du fait d'une gestion des transports peu adaptée dans les zones industrielles et de comportements ou aménagements inadaptés sur les voies de grande circulation - Des eaux de baignade dont la qualité est maintenue malgré les aménagements attendus (voiries, réseaux piétons et cyclables, stationnement, ...) pour répondre au développement touristique - Fragilisation des infrastructures et de la santé des passagers et salariés des entreprises de travaux du fait des mouvements de terrain et de découverte d'engins de guerre - Des risques liés aux inondations limitées mais une possibilité aggravation de ceux-ci du fait des aménagements routiers notamment dans les zones littorales - Des réseaux routiers et ferrés inadaptés à l'évolution du réchauffement climatique tant en termes de matériaux que de localisation - Un développement du trafic routier dans sur le territoire induisant une augmentation du bruit.	- L'effet de chaleur urbain impactera la santé des populations et leur cadre de vie : une inadaptation des modes de vie, des habitations et du tissu urbain aux périodes caniculaires entraînant des problèmes de santé pour les habitants - La voiture individuelle va être de plus en plus utilisée du fait de l'insécurité face à l'usage des modes doux - Une qualité des eaux de baignade relativement bonne, mais des littoraux de plus en plus aménagés et urbanisés pour répondre à la pression touristique - Des zones d'habitats, des équipements et des bâtiments écologiques fissurés et irrémédiablement dégradés du fait d'un changement climatique insuffisamment anticipé - Des nuisances sonores en ville plus importantes du fait d'une utilisation forte de la voiture particulière
		incidences positives attendues Une économie liée au tourisme qui va se développer

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

Thèmes	Scénario au fil de l'eau	incidences négatives attendues
SOBRIETE TERRITORIALE	- Poursuite de la conformité des équipements de gestion des eaux d'assainissement - Une eau potable dont la quantité est maintenue mais de plus en plus polluée - Une augmentation constante de l'artificialisation des sols liée pour partie aux infrastructures routières renforçant la pollution des eaux de pluie et la diminution des milieux naturels filtrants ces eaux. - Des choix de constructions de voiries (taille, matériaux choisis, ...) induisant une augmentation de la production de gravats	- Une artificialisation des sols forte, réduisant les espaces naturels, la capacité de stockage en carbone du territoire et la séquestration carbone annuelle - Une artificialisation des sols entraînant l'augmentation des ruissellements en milieux urbains - Des déchets (gravats) à traiter et à stocker de plus en plus importants - Des masses d'eau de plus en plus polluées, du fait notamment de ruissellements urbains
		incidences positives attendues
		- Des équipements de gestion des eaux d'assainissement conformes - Une qualité de l'eau distribuée maintenue

Thèmes	Scénario au fil de l'eau	incidences négatives attendues
BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS	- Une aggravation de la rupture écologique Est-Ouest de la presqu'île. - Un renforcement du réseau routier au Nord de la presqu'île et à l'Ouest en lien avec le développement urbain et économique fragilisant les fonctionnalités écologiques - Un développement du trafic routier touristique dans sur la côte littoral (notamment Ouest) fragilisant les milieux littoraux et les marais. - Un renforcement des infrastructures routières autour de l'agglomération cherbourgeoise réduisant les continuités écologiques entre ville et campagne. - Une augmentation des risques de pollution ponctuelle des cours d'eau et de site majeur de biodiversité	- Une dégradation de la biodiversité et des impacts sur la faune et la flore (perturbation de migration, heurt avec des véhicules, ...) - Des fonctionnalités écologiques détériorées par le renforcement du trafic routier et des réseaux routiers - Une Trame Verte et Bleue fortement fragilisée et fragmentée, et ce de façon permanente avec des points de rupture écologique forts - Dégradation irréversible des milieux littoraux et marécageux par le développement du tourisme, induisant une perte de biodiversité et une perte de diversité des milieux naturels - Des espèces animales et végétales qui présentent des difficultés pour se déplacer et pour migrer, du fait de la diminution et de la dégradation des corridors écologiques
		incidences positives attendues
		Aucune mesure identifiée

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

Thèmes	Scénario au fil de l'eau	incidences négatives attendues
PAYSAGE ET CADRE DE VIE	• Poursuite du développement routier en périphérie de l'agglomération cherbourgeoise renforçant la dégradation des entrées de ville et des lisières urbaines. • Poursuite de la pression industrielle et du développement routier liés au transport des marchandises sur les paysages de la Hague • Poursuite du développement touristique induisant une pression sur les paysages littoraux et marécageux • Poursuite de la valorisation des paysages par le développement des modes doux et des aménagements routiers sur les paysages.	• Le développement routier en périphérie de l'agglomération va dégrader le paysage urbain et le paysage de lisière urbaine • Ce développement routier va également engendrer des nuisances sonores pour les habitants à proximité et des émissions de polluants (gaz à effet de serre et polluants à effet sanitaire) fragilisant la santé publique • Le développement d'infrastructures routières va favoriser l'utilisation de la voiture particulière émettant du gaz à effet de serre, renforçant le phénomène de changement climatique • Le développement des modes doux, notamment le vélo, pourra mener à l'artificialisation de certains chemins de terre et donc à l'augmentation des ruissellements sur le territoire • Dégradation irrémédiable des paysages littoraux et marécageux par le développement du tourisme, induisant une perte de diversité des paysages et une diminution de la qualité du cadre de vie des habitants
		incidences positives attendues • Le développement des modes doux aura un impact positif et qualitatif sur les paysages du territoire

6.4. Analyse des incidences attendues du scénario retenu

Thèmes	Scénario retenu	incidences négatives attendues
RISQUES, NUISANCES, POLLUTION ET SANTÉ	- Diminution de la part automobile au profit des modes alternatifs - Des projets structurants en matière d'offre de transport en commun, notamment une offre de solutions de transports en commun aux communes plus rurales en rabattement vers les pôles de proximité - Mise en place de liaisons cyclables dans le cas d'une double stratégie de rabattement vers les transports en commun et de desserte des zones d'emplois et d'établissements scolaires - Une place de plus en plus prépondérante des modes actifs - Développement des aires de covoiturage	Développement de chemins piétons et cyclables et des aires de covoiturage artificialisant les sols et augmentant les ruissellements
		incidences positives attendues - Réduction des nuisances sonores en lien avec le trafic routier - Amélioration de la qualité de l'air du fait de la réduction du trafic routier

Thèmes	Scénario retenu	incidences négatives attendues
SOBRIÉTÉ TERRITORIALE	- Diminution de la part automobile au profit des modes alternatifs - Des projets structurants en matière d'offre de transport en commun, notamment une offre de solutions de transports en commun aux communes plus rurales en rabattement vers les pôles de proximité - Mise en place de liaisons cyclables dans le cas d'une double stratégie de rabattement vers les transports en commun et de desserte des zones d'emplois et d'établissements scolaires - Une place de plus en plus prépondérante des modes actifs - Développement des aires de covoiturage	- Une éventuelle consommation de l'espace est à prévoir en lien avec les projets structurants de transport en commun et avec le développement des aires de covoiturage - Une augmentation des déchets en lien avec les nouvelles infrastructures de transport en commun à construire
		incidences positives attendues - Réduction des consommations énergétiques en lien avec les véhicules motorisés du fait du développement du covoiturage et des modes actifs - Une réduction du trafic automobile entraînant une diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, engendrant une atténuation du changement climatique

6.4. Analyse des incidences attendues du scénario retenu

Thèmes	Scénario retenu	incidences négatives attendues
PAYSAGE ET CADRE DE VIE	• Diminution de la part automobile au profit des modes alternatifs • Des projets structurants en matière d'offre de transport en commun, notamment une offre de solutions de transports en commun aux communes plus rurales en rabattement vers les pôles de proximité • Mise en place de liaisons cyclables dans le cas d'une double stratégie de rabattement vers les transports en commun et de desserte des zones d'emplois et d'établissements scolaires • Une place de plus en plus prépondérante des modes actifs • Développement des aires de covoiturage	• Développement de projets structurant de transport en commun, de chemins piétons et cyclables et d'aires de covoiturage induisant potentiellement une artificialisation des sols et impactant potentiellement les paysages et le cadre de vie <i>(Les mesures prises pour intensifier les centralités de l'agglomération, pour diminuer l'étalement et le mitage urbain, permettront de limiter ces impacts).</i>
		incidences positives attendues • La réduction du trafic routier, limitant les nuisances sonores, permettra d'améliorer le cadre de vie des habitants • La végétalisation des cheminements doux pourra engendrer une amélioration du paysage et du cadre de vie des habitants • Le développement des cheminements permettra également de mettre en valeur les paysages en permettant leur découverte • La diminution de la part automobile pourra permettre de réduire la place de la voiture en ville, ces espaces gagnés pourraient être requalifiés en espaces végétalisés améliorant le cadre de vie des habitants • La prépondérance des modes actifs réduira les nuisances sonores en particulier en ville et apaisera les centre-villes et centre-bourgs pour un meilleur cadre de vie

6.4. Analyse des incidences attendues du scénario retenu

Thèmes	Scénario au fil de l'eau	incidences négatives attendues
BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS	- Diminution de la part automobile au profit des modes alternatifs - Des projets structurants en matière d'offre de transport en commun, notamment une offre de solutions de transports en commun aux communes plus rurales en rabattement vers les pôles de proximité - Mise en place de liaisons cyclables dans le cas d'une double stratégie de rabattement vers les transports en commun et de desserte des zones d'emplois et d'établissements scolaires - Une place de plus en plus prépondérante des modes actifs - Développement des aires de covoiturage	- Développement de chemins piétons et cyclables artificialisant les sols et pouvant créer une rupture écologique au sein du réseau - Développement éventuel des aires de covoiturage sur des milieux naturels, provoquant des nuisances et une rupture écologique <i>(Les mesures prises pour intensifier les centralités de l'agglomération, pour diminuer l'étalement et le mitage urbain, permettront de limiter ces impacts).</i>
		incidences positives attendues - Une végétalisation éventuelle en lien avec les aménagements pour les modes doux - Une réduction des pollutions diffuses dans les milieux naturels - Une réduction du trafic routier limitant les ruptures constituées par les axes routiers et impliquant une réduction des nuisances pour les espèces

6.4. Conclusion

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

Le scénario retenu, quant à lui, devrait par la réduction de la part modale de la voiture, permettre de réduire les émissions

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



PHASE 3

Le plan d'actions du PDC

La composition du plan d'actions

Un plan d'actions qui touche à tous les volets de la mobilité

L'ensemble des volets de la mobilité sont liés. Ainsi, le plan d'actions se doit d'**adopter une approche systémique, globale et multimodale**. C'est un **ensemble organisé d'éléments en interaction**.

Une action sur un mode de transport en particulier impliquera des conséquences plus ou moins positives sur les autres modes. A titre d'exemple, la **volonté de favoriser les déplacements doux ne peut être envisagée sans une réflexion concomitante sur l'automobile et la place qu'elle occupe sur la voirie**.



Un plan d'actions pour répondre à plusieurs échelles territoriales

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

A une échelle plus restreinte, **les actions peuvent cibler plus précisément certains secteurs du Cotentin** : Cherbourg-en-Cotentin, les pôles de proximité, les polarités touristiques... Le **cœur de**

l'agglomération, occupera une place particulière et plus conséquente du fait du nombre de déplacements qui le concerne et de l'espace public plutôt concurrentiel nécessitant que des choix soient faits entre les différents modes, et ce, sans altérer les fonctions économiques essentielles de cet espace.

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

Un plan d'actions avec plusieurs horizons temporels

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

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

Sommaire du plan d'actions

Enjeu 1 - Mailler le Cotentin par une desserte efficace en transports en commun 46

ORIENTATION 1 : Créer un réseau unifié à l'échelle du Cotentin 47

- 1.1 Mettre en place une marque mobilité commune centrée sur le service à l'utilisateur 48
- 1.2 Instaurer une politique tarifaire lisible, attractive et solidaire 50
- 1.3 Déployer un système billettique et d'information multimodale unique pour l'ensemble des modes de transports 52

ORIENTATION 2 : Développer des solutions de transports en commun performantes et adaptées à la diversité des usages et des territoires 54

- 2.1 Restructurer le réseau urbain pour le rendre plus attractif 56
- 2.2 Améliorer la desserte des communes périphériques de Cherbourg-en-Cotentin 58
- 2.3 Renforcer l'offre interurbaine vers les pôles de proximité, les grands pôles d'emploi et les destinations touristiques 60
- 2.4 Apporter des solutions de mobilité dans les territoires ruraux selon une logique de bassins de proximité 62

ORIENTATION 3 : Favoriser l'intermodalité par des aménagements multimodaux hiérarchisés à l'échelle du Cotentin 64

- 3.1 Organiser de manière hiérarchisée l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle 66
- 3.2 Aménager les PEM de Cherbourg et de Valognes en tant que points d'entrée du territoire et plateformes de correspondance du réseau Cotentin 70
- 3.3 Créer des stations intermodales afin d'organiser la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération 72
- 3.4 Favoriser une intensité de services et de logements à proximité des stations intermodales 78

Enjeu 2 - Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie 80

ORIENTATION 4 : Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier du Cotentin 81

- 4.1 Mieux organiser les contournements pour limiter les flux de transit en cœur de ville 82
- 4.2 Requalifier les principaux axes routiers traversant Cherbourg-en-Cotentin au fur et à mesure des projets structurants 84
- 4.3 S'appuyer sur les projets en cours visant la mise aux normes autoroutières de la RN 13 86

ORIENTATION 5 : Améliorer les conditions de transports et de livraisons 88

- 5.1 Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds 90
- 5.2 Adopter une politique ambitieuse en matière de transports et livraisons de marchandises 92

ORIENTATION 6 : Utiliser l'outil stationnement comme levier de report modal et d'attractivité 94

- 6.1 Utiliser l'outil stationnement en faveur du report modal en lien avec les évolutions du PDC en matière de mobilité alternative à l'automobile 96
- 6.2 Développer des politiques de stationnement au sein des pôles de proximité 98

Sommaire du plan d'actions

ORIENTATION 7 : Conforter les centralités du territoire par des aménagements favorables à la marche et aux déplacements de proximité	102
7.1 Améliorer la qualité de l'espace public dans les zones urbaines	104
7.2 Inciter à la création des «Plans Modes Actifs» à l'échelle des communes	106
7.3 Garantir des conditions d'accessibilité multimodale pour tout nouveau projet d'urbanisation	108
ORIENTATION 8 : Développer un écosystème en faveur de l'usage du vélo et des autres modes assimilés	114
8.1 Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire intégrant des Schémas vélos territorialisés (ex-EPCI)	116
8.2 Développement de « services » pour promouvoir l'usage du vélo	118
8.3 Poursuivre la diffusion des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques	120
Enjeu 3 - Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité	122
ORIENTATION 9 : Promouvoir les usages partagés de l'automobile	123
9.1 Développer un service de covoiturage dynamique en complémentarité avec le réseau de transport en commun	124
9.2 Poursuivre le déploiement d'aménagements en faveur du covoiturage	126
9.3 Déployer une flotte d'autopartage à destination des employeurs et des particuliers	130
9.4 Promouvoir des solutions de transport solidaire à l'échelle locale	132
ORIENTATION 10 : Communiquer / Informer sur la nouvelle mobilité souhaitée et mise en place dans le Cotentin	134
10.1 Déployer une stratégie de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité durable en lien avec les associations du territoire	136
10.2 Renforcer la communication sur les services de mobilité et les projets structurants	138
10.3 Mettre en place une campagne de communication pour améliorer les comportements et lutter contre les idées préconçues	140
ORIENTATION 11 : Renforcer l'accompagnement au développement des Plans de Mobilité Entreprises sur les principales zones d'activités du territoire	142
11.1 Développer une politique d'accompagnement par zone d'emploi	144
11.2 Montrer l'exemple en mettant en place un plan de mobilité d'administration	146
ORIENTATION 12 : Œuvrer en faveur de l'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île	148
12.1 Elaborer un schéma d'accessibilité multimodal à l'échelle de l'espace Transmanche	150
12.2 Collaborer avec la Région Normandie afin d'améliorer la desserte du territoire	152
12.3 Garantir les correspondances entre les services du réseau Cotentin et les lignes régionales	154
12.4 Faciliter les liaisons entre la Gare Maritime et la Gare SNCF de Cherbourg-en-Cotentin	156

Enjeu 1 - Mailler le Cotentin par une desserte efficace en transports en commun

Les constats justifiant cet enjeu :

- Un réseau de transport collectif urbain à l'échelle de Cherbourg en Cotentin ;
- Une attractivité limitée de la ligne ferroviaire avec 2 gares sur le territoire ;
- 6 lignes interurbaines régulières mais à vocation scolaire et non concurrentielles en temps et en périodicité de l'automobile ;
- Une offre de TC complémentaire de Transport à la Demande en milieu rural limitée et méconnue ;
- Une offre de transport privé importante mais accessible uniquement aux salariés de l'EPR et d'Orano.

Les orientations à poursuivre :

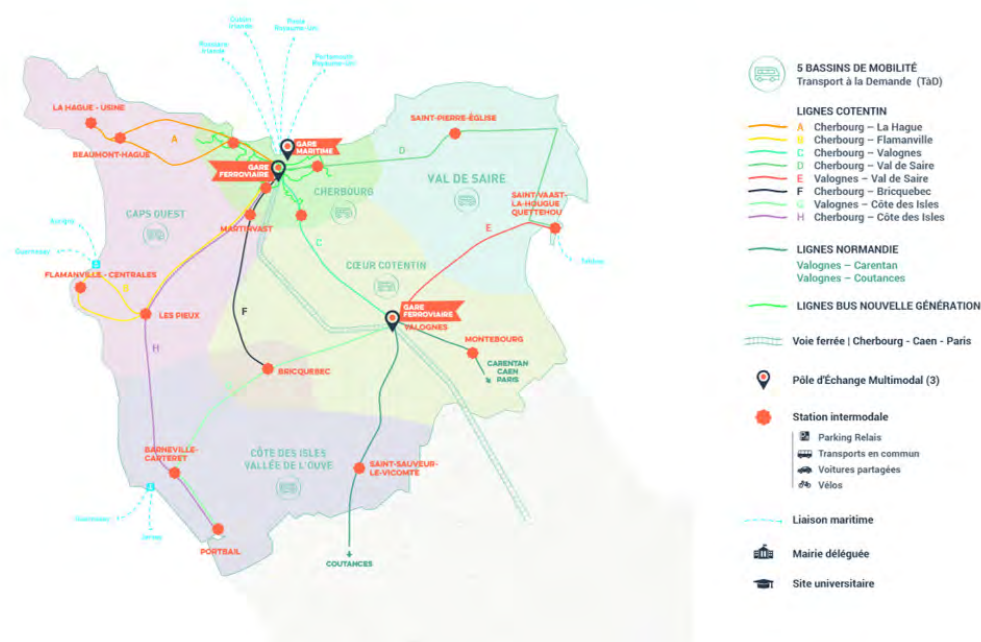
Mieux articuler les différentes offres de TC en renforçant le réseau de TC en :

- S'appuyant sur le **réseau de transport collectif urbain structurant** en favorisant le rabattement multimodal
- Répondant aux **besoins de desserte des zones moins denses** ;
- **Renforçant l'intermodalité.**

ORIENTATION 1

CRÉER UN RÉSEAU UNIFIÉ À L'ÉCHELLE DU COTENTIN

SCHEMA D'ORIENTATION DU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN DU COTENTIN



1.1 Mettre en place une marque mobilité commune centrée sur le service à l'utilisateur

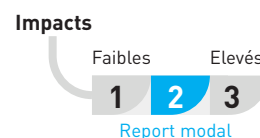
1.2 Instaurer une politique tarifaire lisible, attractive et solidaire

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

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Un système « Mobilité », comprenant plusieurs marques (Zéphir, Manéo...) qui nuit à la lisibilité du réseau et aux actions entreprises par la CAC

- **Dans le cadre du lancement de la nouvelle DSP unique à l'échelle du Cotentin (juillet 2021), faciliter l'appropriation du réseau et des services proposés par les usagers**



Mesures à mettre en place

Trois niveaux d'interventions à prévoir pour améliorer la lisibilité et la connaissance autour de l'offre globale de mobilité proposée par la CAC.

1 // Identifier une marque mobilité commune à l'échelle du Cotentin, regroupant :

- Les offres multimodales en tant que support (lignes de transport collectif, location de Vélos...)
- Les offres multimodales en tant que service (billettique...)

La marque mobilité, pensée comme innovante devra être associée à une identité visuelle forte.

2 // Créer une plateforme numérique centrée sur la marque intégrant un « compte usager mobilité », comprenant :

- Les différentes informations liées à l'offre multimodale (plans, fiches horaires, calcul multimodal d'itinéraires)
- Un « compte usager mobilité » (favoris, informations en temps réel, paiement titres de transport et suivi de consommation...)

La plateforme sera à décliner sous format web et smartphone.

3 // Développer des supports physiques d'accueil autour de la marque :

- Deux agences commerciales ouvertes sur les Pôles d'Echanges Multimodaux structurants à :
 - Cherbourg (déplacer l'actuelle agence Zéphir située Boulevard Schumann)
 - Valognes
- Etudier les possibilités et modalités de développer des relais commerciaux (pour de la vente de titres) aux abords des stations intermodales dans les bassins de proximité et sur Cherbourg
- Accentuer la communication et faciliter l'accès à la marque en septembre (période classique de renouvellement des abonnements) via une présence affinée (services ambulants...)

Echelle d'intervention

- Action applicable à l'échelle de l'ensemble du territoire

Coûts

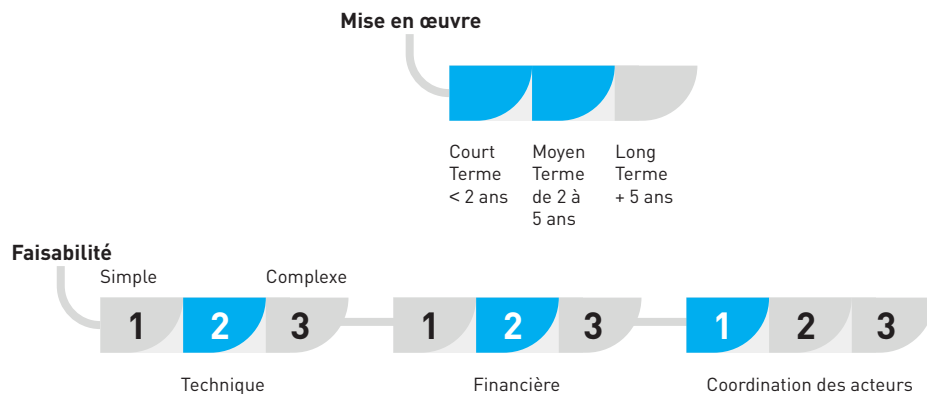
- Coûts internes autour de la marque et à intégrer dans la future DSP pour l'identification visuelle des matériels et services
- Plateforme numérique : +/- 20 K€ / an
- Agence commerciale : à minima 200 K€ + 3,5 ETP

Suivi des mesures

- Visite de la plateforme et des supports physiques d'accueil
- Ouverture de « compte usager mobilité »

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la définition de la nouvelle tarification
Exploitant des lignes de transport	Partenaire technique

Planning & faisabilité



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une discordance des tarifs (1,3 € pour un titre à l'unité sur le réseau Zéphir, 2,3 € sur les lignes Manéo) qui sera à questionner dans le cadre de la future DSP

- **Interroger la tarification dans le cadre de la future DSP en intégrant les enjeux de superficie du territoire et d'équité entre les habitants**

Impacts

Faibles Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

Trois niveaux d'interventions à prévoir pour améliorer la lisibilité et la connaissance autour de l'offre globale de mobilité proposée par la CAC.

1 // Développer une tarification reposant 3 principes

- Une tarification lisible, simple et logique, intégrant les deux échelons de service :
 - Pour des déplacements à l'échelle du Cotentin, dans le cadre d'une mobilité interurbaine
 - Pour des déplacements à l'échelle des bassins de proximité, dans le cadre d'une mobilité urbaine ou rurale
- Une tarification spécifique sera à prévoir pour les services scolaires non urbains.
- Une tarification solidaire, avec des seuils tarifaires fondés sur des considérations sociales, basée par exemple, sur le quotient familial (voire tendant vers la gratuité partielle ?)
- Une tarification attractive, adaptée au niveau de service. Un juste milieu sera à trouver pour une tarification compétitive face à l'automobile (intégration du coût des déplacements voire des politiques tarifaires de stationnement sur Cherbourg) mais qui assure une recette commerciale suffisante pour garantir la soutenabilité du système

2 // Conclure des accords tarifaires avec la Région pour faciliter l'intermodalité :

Etendre les 3 principes de tarification aux déplacements internes au Cotentin réalisés sur les lignes régionales, avec une intégration tarifaire :

- De la liaison ferroviaire Valognes-Cherbourg
- Des liaisons routières Saint-Sauveur - Valognes et Montebourg - Valognes

3 // Instaurer progressivement la fin de la vente de titres à bord des véhicules

- Une mesure qui vise à la fois à assurer une plus grande sécurité des chauffeurs et une plus grande efficacité de l'offre (pas de perte de temps liée à la vente)
- Instaurer d'abord un surcoût lié à la vente à bord, puis supprimer définitivement cette modalité
- La fin de la vente à bord sera compensée par le déploiement de la billettique multimodale, voire le système de post-paiement (cf. action 1.3).

Echelle d'intervention

- Action applicable à l'échelle de l'ensemble du territoire

Coûts

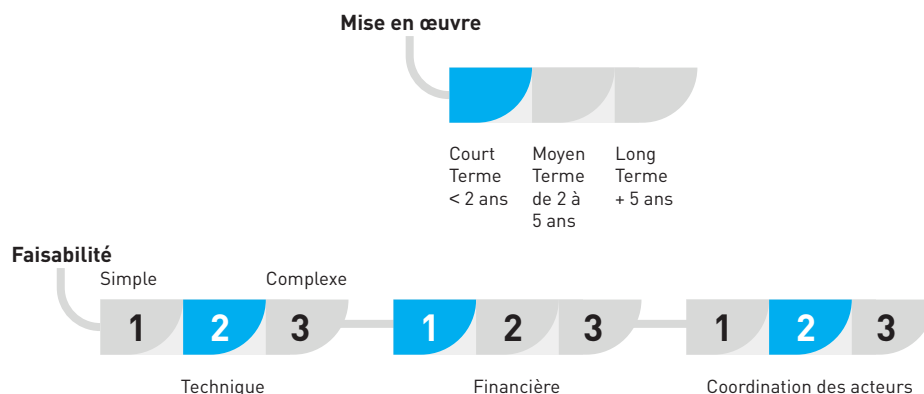
- Coûts limités de développement d'une nouvelle tarification (communication / édition des titres), mais un impact sur les recettes tarifaires

Suivi des mesures

- Mise en place de la nouvelle tarification
- Evolution de la vente de titres de transport

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la définition de la nouvelle tarification
Exploitant des lignes de transport	Partenaire technique dans le développement de la nouvelle tarification
Région	Partenaire technique pour l'intégration tarifaire sur les lignes régionales

Planning & faisabilité



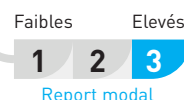
DÉPLOYER UN SYSTÈME BILLETTIQUE ET D'INFORMATION MULTIMODALE UNIQUE POUR L'ENSEMBLE DES MODES DE TRANSPORTS

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une accumulation des titres de transports et des informations pour organiser un trajet, qui peuvent compliquer l'usage et nuire à l'attractivité des réseaux

- **Accompagner la réorganisation du réseau, dans le cadre de la future DSP, d'un développement d'outils novateurs pour améliorer son usage et le rendre plus pratique**

Impacts



Mesures à mettre en place

1 // Déployer une carte mobilité « Cotentin » intermodale

- Proposer un support unique pour l'ensemble des solutions proposées (transport collectif, location de cycles, covoiturage). Le calendrier identifié est le suivant :
 - 2018 : mise en place de la billettique urbaine
 - A partir de 2021 : mise en place de la carte mobilité Cotentin, extension de la billettique au TAD, extension de la billettique aux services interurbains

2 // Expérimenter puis généraliser le post-paiement

- Système mis en place sur d'autres réseaux de taille similaire (ex : Pass Optymo à Belfort) où chaque usager dispose d'une carte personnelle à valider à chaque usage
- L'usager paye en fin de mois ce qu'il a réellement consommé

3 // Déployer des distributeurs automatiques de tickets (DAT) à certaines stations urbaines et aux PEM SNCF de Cherbourg et Valognes.

4 // Déployer des solutions SAEIV souples afin de faciliter l'harmonisation du réseau.

- **SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur)**
- Systèmes souples basés sur la géolocalisation via smartphone accompagnés d'une application accessible pour les usagers
- **Déployer des bornes d'information en temps réel pour l'ensemble des PEM, stations intermodales, et aux principales stations du réseau urbain.**

5 // Intégrer l'offre tous modes de la CAC un système d'informations multimodales (SIM) commentjyvais.fr

- **Informers les usagers sur l'offre disponible** (réseaux TC, maillage cyclable...) en mettant en valeur les **connexions multimodales**, et les services de mobilité déployés par la CAC
- Faciliter l'organisation d'un **trajet à l'échelle supra-communautaire**



Action devant intégrer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite et des personnes déficientes
Se reporter à l'Annexe Accessibilité du PDC

Echelle d'intervention

- **Mesure à destination de l'ensemble des usagers du réseau**

Coûts

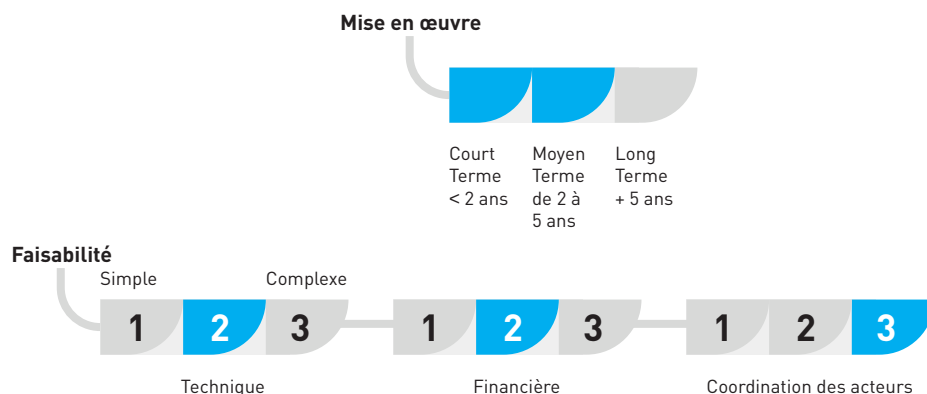
- Coûts d'évolution des bornes de paiement et de validation (transition technologique), de formation des agents, de communication

Suivi des mesures

- Déploiement des systèmes
- Nombre de titres multimodal vendu
- Recherches effectuées sur le site d'informations multimodales

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la définition et le déploiement du système billettique le plus adapté
Exploitant des lignes de transport	Partenaire technique et financier
Région	Partenaires techniques

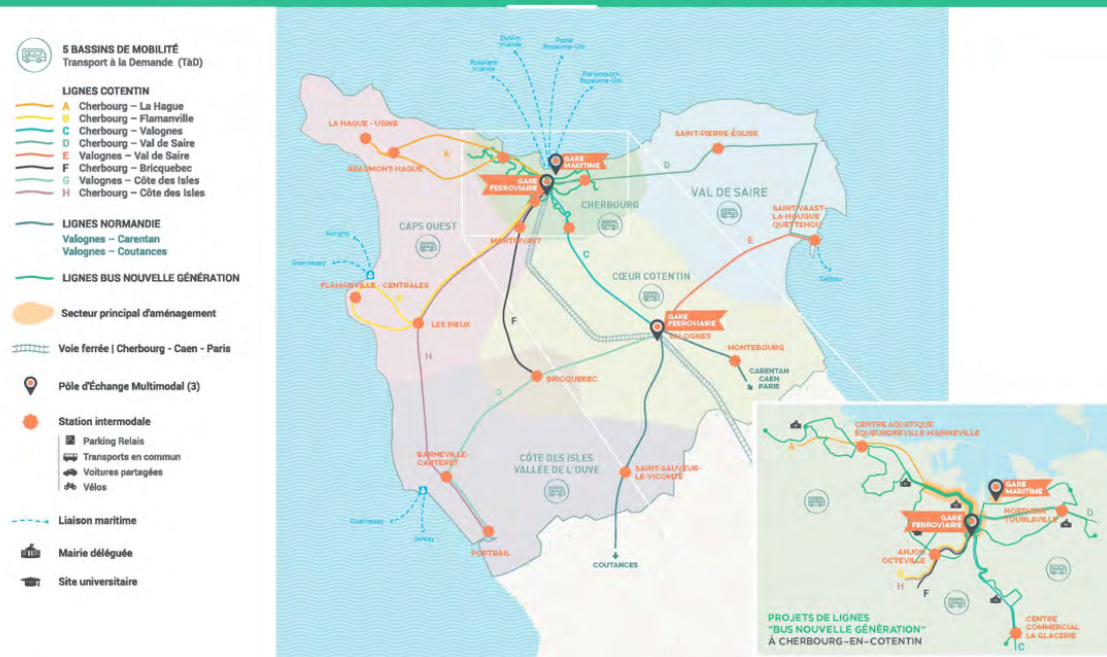
Planning & faisabilité



ORIENTATION 2

DÉVELOPPER DES SOLUTIONS DE TRANSPORTS EN COMMUN PERFORMANTES ET ADAPTÉES À LA DIVERSITÉ DES USAGES ET DES TERRITOIRES

SCHÉMA D'ORIENTATION DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN DU COTENTIN



2.1 Restructurer le réseau urbain pour le rendre plus attractif

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

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

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



Action 2.1

RESTRUCTURER LE RÉSEAU URBAIN POUR LE RENDRE PLUS ATTRACTIF

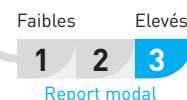


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

A l'échelle de Cherbourg, plus de 6 % des actifs utilisent les TC pour se rendre sur leur lieu de travail. Un réseau urbain hiérarchisé et structuré

- **Accroître l'attractivité du réseau urbain pour inciter au report modal, en visant la pluralité des motifs et besoins de déplacements**

Impacts



Mesures à mettre en place

Dans le cadre de la définition de la future Délégation de Service Public, la CAC déterminera le niveau d'offres et les objectifs de desserte définissant la future organisation du réseau urbain. Les orientations inscrites dans le cadre du PDC seront intégrées à la future DSP.

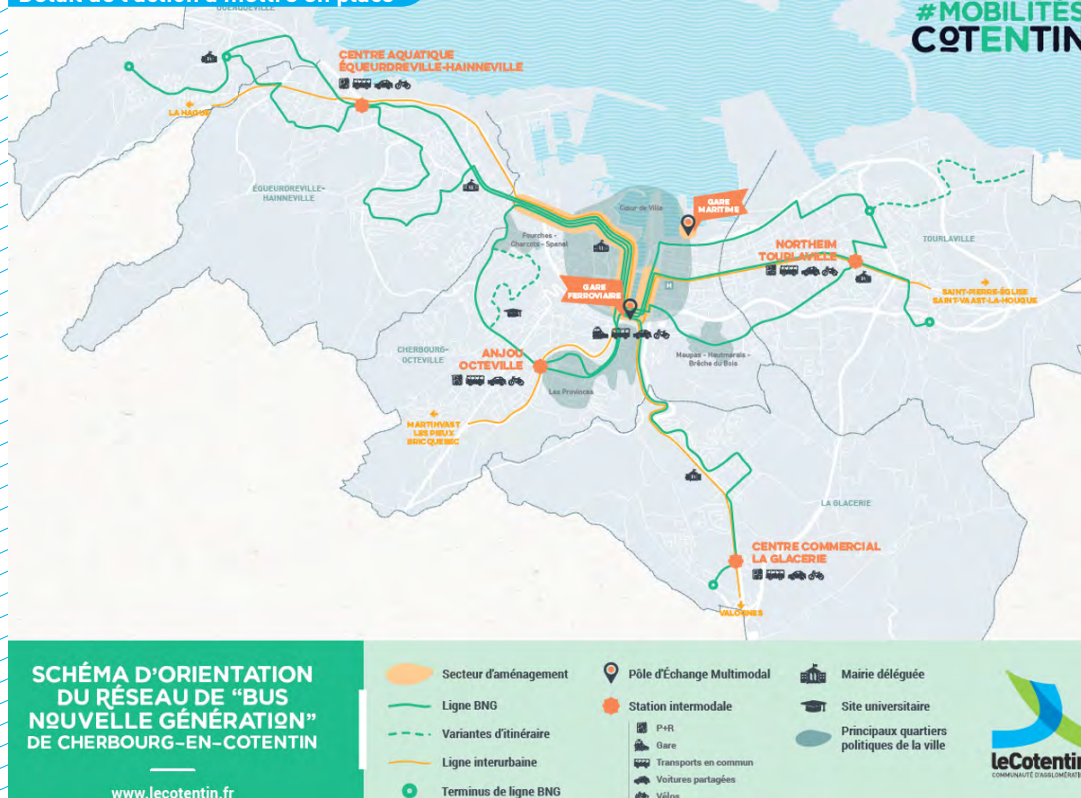
1 // Mettre en place un réseau de bus nouvelle génération en 2 phases :

- **2021 : restructuration de la desserte autour de 4 ou 5 lignes structurantes** (cadencement, amplitude horaire plus importante, fréquence plus forte en période de pointe...)
- **2023 : fin des travaux bus nouvelle génération, sites propres en centre-ville de Cherbourg**
- Une **articulation multimodale** accentuée à la Gare SNCF et aux stations situés en périphérie vers les terminus de lignes

2 // Optimiser le niveaux d'offres pour apporter des réponses adaptées aux besoins

- Une **fréquence plus importante en heures de pointe** pour répondre aux besoins des actifs
- Une **extension de l'amplitude horaire** pour répondre aux déplacements de loisirs
- Une **extension géographique** vers les polarités périphériques de Cherbourg pour améliorer la couverture urbaine et limiter les dents creuses

Détail de l'action à mettre en place



Echelle d'intervention

- A l'échelle du pôle urbain de Cherbourg-en-Cotentin

Coûts

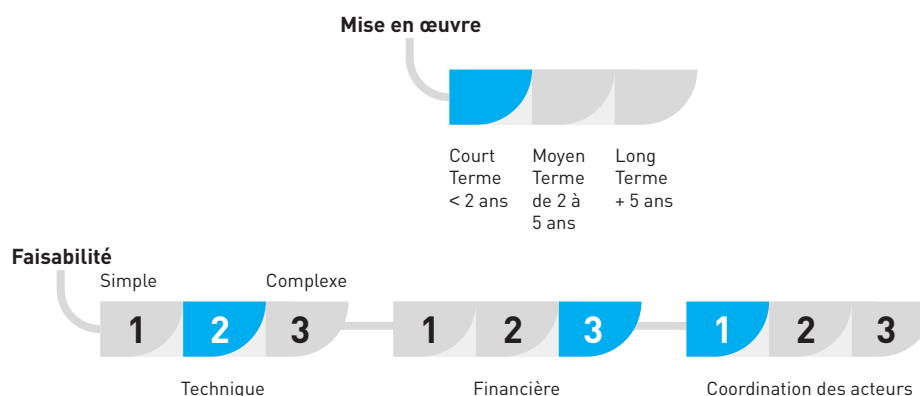
- A définir et à intégrer dans la future DSP

Suivi des mesures

- Evolution de l'offre commerciale (nombre de services, nombre de km parcourus)
- Evolution de la fréquentation des lignes restructurées

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la définition et le financement de la restructuration du réseau de bus
Exploitant du réseau TC urbain	Partenaire technique
Communes	Partenaire pour la définition des besoins et du niveau d'offres à proposer

Planning & faisabilité



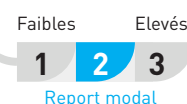


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une desserte en transport collectif limitée voire quasi-nulle sur les communes périphériques, à l'exception des lignes Manéo

- **Développer une offre TAD attractive vers les communes périurbaines pour inciter au report modal pour certains besoins de déplacements**

Impacts



Mesures à mettre en place

Dans le cadre de la définition de la future Délégation de Service Public, la CAC déterminera le niveau d'offres et les objectifs de desserte définissant la future organisation de l'offre TAD

Les orientations inscrites dans le cadre du PDC seront intégrées à la future DSP.

1 // Etendre la desserte urbaine à certaines communes limitrophes à travers un système de transport à la demande dynamique

Le calendrier identifié est le suivant :

- 2019 : expérimentation d'un service de Transport à la demande (cf. encadré)
- 2020 : création d'un service de transport à la demande intégré au réseau Zéphir
- 2021 : dans le cadre de la nouvelle offre Cotentin, création de zones de transport à la demande au sein du bassin de mobilité de Cherbourg

2) Utiliser des véhicules accessibles aux Personnes Mobilité Réduite

Expérimentation du 1er juillet au 31 décembre en 2019 sur la Saire

- Fonctionne du lundi au samedi de 8h30 à 19h30
- Desserte zonale sur les communes de Digosville, Bretteville et Mesnil-au-Val et la commune déléguée de Tourlaville
- Possibilité de rabattement vers 3 points d'arrêts du réseau Zéphir
- 21 points d'arrêts définis
- Système basé sur une technologie qui nécessite une réservation au préalable mais sans délai ni horaire imposés, induisant un temps d'attente variable

Echelle d'intervention

- Sur les communes périurbaines de Cherbourg-en-Cotentin

Coûts

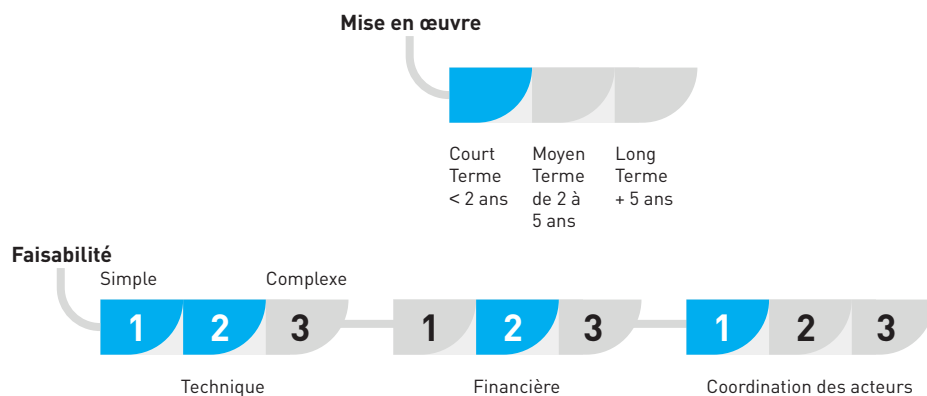
- A définir et à intégrer dans la future DSP

Suivi des mesures

- Evolution de l'offre TAD (nombre de services, nombre de km parcourus)
- Evolution de la fréquentation des lignes TAD

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la définition et le financement de la restructuration du réseau de bus
Exploitant du réseau TC urbain	Partenaire technique
Communes périphériques	Partenaire pour la définition des besoins et du niveau d'offres à proposer

Planning & faisabilité



Action 2.3

RENFORCER L'OFFRE INTERURBAINE VERS LES PÔLES DE PROXIMITÉ, LES GRANDS PÔLES D'EMPLOI ET LES DESTINATIONS TOURISTIQUES

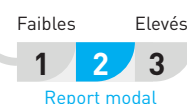


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

6 lignes interurbaines permettant 5 à 7 Aller-retours entre les polarités urbaines de la CAC, complétée par une offre privée fine depuis les communes vers les pôles d'Orano et de l'EPR

- **Faciliter le report modal pour des déplacements pendulaires et de loisirs, entre les principaux pôles du territoire**

Impacts



Mesures à mettre en place

Dans le cadre de la définition de la future Délégation de Service Public, la CAC déterminera le niveau d'offres et les objectifs de desserte définissant la future organisation du réseau unique. Les orientations inscrites dans le cadre de la PDC seront intégrées à la future DSP.

Le réseau crée aura pour **objectif global de mieux répondre aux besoins** en proposant des liaisons :

- **Vers les principales zones d'emploi (Cherbourg, La Hague, Flamanville)**
 - Création de deux lignes de **transport rapides Cherbourg-Flamanville & Cherbourg-La Hague** (cf. schéma d'orientation – page 9 – Lignes A et B)
 - Poursuivre une vocation première de **réponses aux déplacements domicile-étude et domicile travail en semaine**
- **Entre les polarités du territoire**
 - **Refonte de l'ancien réseau Manéo** afin de garantir un **maillage équilibré** de l'agglomération et assurer les **correspondances avec le réseau ferroviaire** (PEM de Valognes & Cherbourg) et urbain (Lignes C,D,E,G et H)
 - **Création d'une ligne Cherbourg-Briquebec** (Ligne F)
- **Vers les destinations touristiques**
 - Création de **services les week-ends et durant la période estivale** permettant de desservir des grands sites du territoire
 - **Assurer les correspondances** avec les réseaux ferroviaires et urbains

Echelle d'intervention

- Les liaisons entre les polarités (urbaines et PEM) du territoire

Coûts

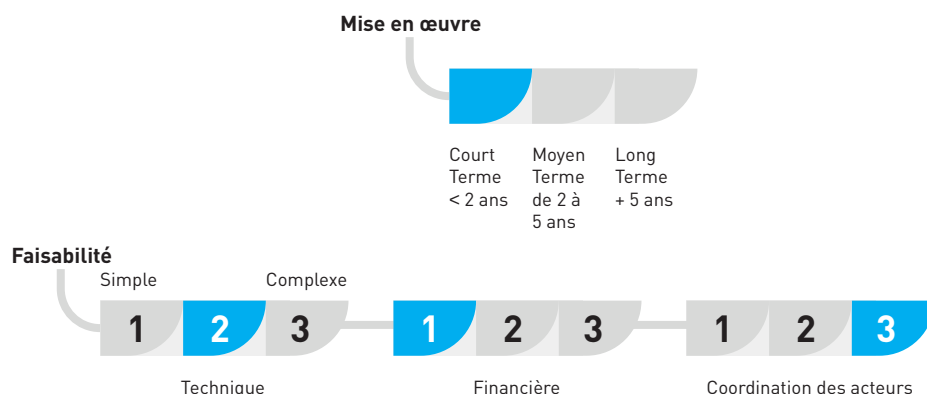
- A définir et à intégrer dans la future DSP

Suivi des mesures

- Evolution de l'offre commerciale (nombre de services, nombre de km parcourus)
- Evolution de la fréquentation des lignes restructurées

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la définition et le financement de la restructuration du réseau de bus
Exploitants des lignes internes Manéo	Partenaire technique dans la définition des besoins
Communes	Partenaire pour la définition des besoins et du niveau d'offres à proposer
Association-Inter-Entreprises FLA et Orano	Partenaire technique dans la définition des besoins en tant que principaux pôles d'emploi

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une inégalité de l'offre TAD actuelle, entre les bassins de proximité, héritée du système des navettes TAD Manéo (d'aucune offre sur 4 bassins, à 1 voire 2 AR /jour sur certains bassins, en rabattement vers les lignes régulières ou vers les centralités)

- **En lien avec la DSP, réorganiser l'offre TAD pour répondre aux besoins des plus contraints**

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Développer une solution de Transport à la Demande à l'échelle des pôles de proximité

- Un **objectif d'homogénéité de dessertes entre les communes**, avec un rabattement potentiel :
 - Vers les pôles de proximité (en particulier le marché) et Cherbourg ;
 - Vers les PEM et les lignes interurbaines
- **Proposer un niveau d'offres cohérent par-rapport aux capacités de la collectivité**
- **Encadrer le fonctionnement du TAD, en privilégiant un système de lignes virtuelles** (tracés, horaires, arrêts fixes)
- Le calendrier identifié est le suivant :
 - 2021 : déploiement du TAD en priorité sur les bassins de proximité Val de Saire, Cœur Cotentin & Côte des Isles-Vallée de l'Ouve

2 // Développer des relais locaux d'information et de sensibilisation

- **Communiquer et sensibiliser sur l'offre multimodale**
- **Utiliser l'ensemble des supports mobilisables** (distribution de support, accueil physique / téléphonique, organisation de campagnes événementielles, journées thématiques)
- **Proposer un accompagnement personnalisé auprès des usagers**
 - **Accueil individuel sur rendez-vous ou atelier collectif pour du conseil** (gestion budget mobilité, sur l'organisation d'un déplacement multimodal)
- **Assurer une fonction de relais à double-sens**
 - Dans le sens descendant : être un **relais entre la Communauté d'Agglomération et les pôles de proximité** en matière d'information, voire de **mise en œuvre des actions du PDC**
 - Dans le sens montant : en **informant la CAC, sur les difficultés concrètes en matière de mobilité** rencontrées par les usagers ou les communes, afin de réorienter les actions

Echelle d'intervention

- A l'échelle des bassins de proximité

Coûts

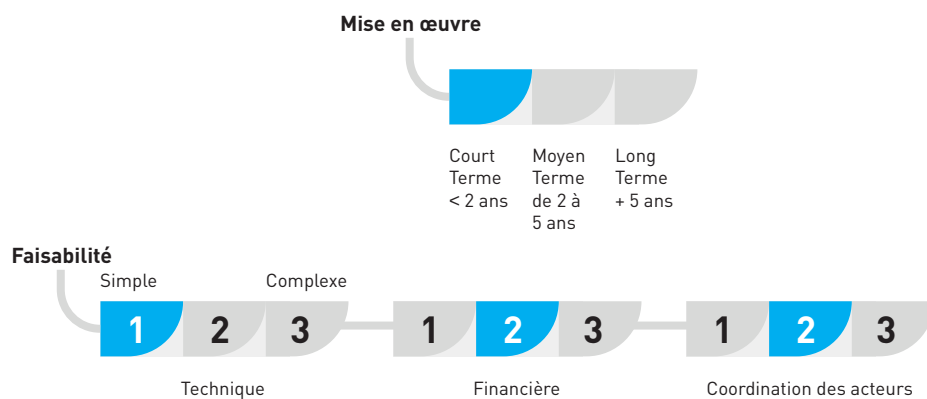
- Coûts en fonction du déploiement des offres TAD

Suivi des mesures

- Mise en place des offres TAD sectorisées et évolution de la fréquentation des services

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour le déploiement des relais locaux et de l'offre TAD
Communes	Partenaire technique pour la définition des besoins
Exploitants des lignes TAD	Partenaires technique

Planning & faisabilité



ORIENTATION 3

FAVORISER L'INTERMODALITÉ PAR DES AMÉNAGEMENTS MULTIMODAUX HIÉRARCHISÉS À L'ÉCHELLE DU COTENTIN



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

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

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

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

On entend par lieux d'intermodalité :

- **Un lieu centralisant et connectant les solutions de mobilité à disposition sur un territoire** (liaisons TC et points d'arrêts / stationnement – covoiturage / liaisons cyclables et offre de stationnement vélo / bornes de recharges / information...)
- **Un lieu qui doit rendre ces connexions confortables en termes :**
 - De **conditions d'attente** (sécurité, abri...)
 - De **temps d'attente** (temps de correspondances entre différentes offres TC, liaisons courtes entre l'arrêt TC et l'offre de stationnement...)
 - De **modalités tarifaires** (achat / rechargement de titres de transports...)





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une organisation actuellement disparate des lieux d'intermodalité, héritée des projets communaux ou des anciennes intercommunalités

- **Tendre vers une homogénéité des lieux d'intermodalité, en termes de services et d'aménagements; proposés à l'échelle du territoire**

Impacts

Faibles Elevés

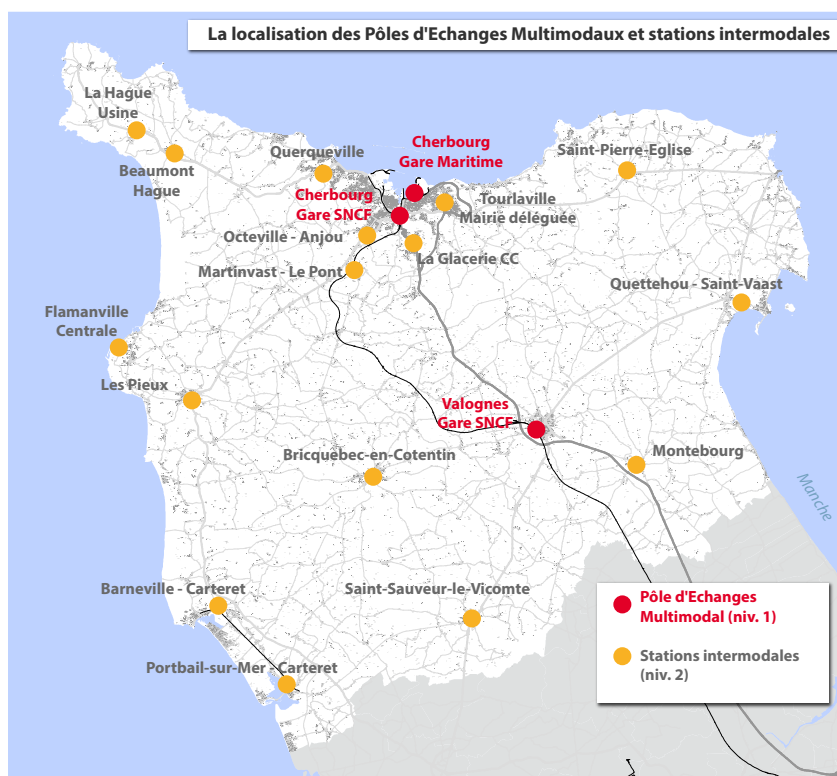
1 2 3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Distinguer 4 niveaux de points d'accès au réseau Cotentin

- 1) **Les pôles d'échanges multimodaux** (Cherbourg, Valognes)
- 2) **Les stations intermodales** (Polarités secondaires)
- 3) **Les stations** (TC urbain & interurbain, covoiturage)
- 4) **Les points d'arrêts** (scolaire & TAD)



2 // Homogénéiser les aménagements et services à chacun des niveaux

- Une homogénéité en termes :
- D'offre TC (desserte des lignes, niveau d'information...)
- De rabattement modes doux (cheminement, stationnement...)
- De stationnement VP (durée, espaces de covoiturage...)
- ...

Echelle d'intervention

- Lieux d'intermodalité et points d'arrêts répartis sur l'ensemble des communes

Coûts

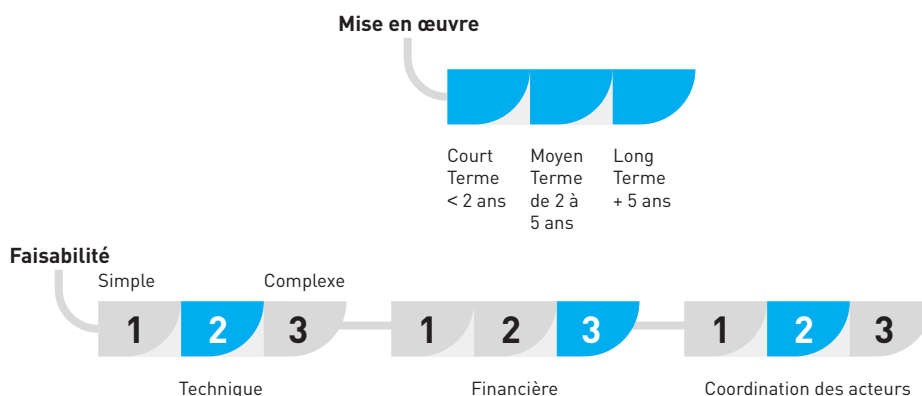
- Coûts à définir en fonction des niveaux d'aménagement

Suivi des mesures

- Réalisation et mise en œuvre des aménagements
- Répartition modale des usagers entrants / sortants des PEM

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la conduite des opérations des PEM
Exploitants des lignes de transports	Partenaires technique
Région Normandie / Etat	Partenaire technique et financier
Exploitants des espaces des stationnement Gestionnaires de voirie	Partenaire technique et financier

Planning & faisabilité



Action 3.1

RESTRUCTURER LE RÉSEAU URBAIN POUR LE RENDRE PLUS ATTRACTIF

Détail de l'action à mettre en place

Niveau dénomination	1 - POLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL	2 - STATION INTERMODALE
Services de mobilité	- Liaison nationale / internationale - Autres services (autopartage, location de vélo, taxi, navette gratuite,...) - Ligne(s) régulière(s) (urbaine / interurbaine) - Covoiturage dynamique - Service scolaire, TAD	- Ligne(s) régulière(s) (urbaine / interurbaine) - Covoiturage dynamique - Service scolaire, TAD
Niveau d'aménagement	- Gare (routière, maritime, ferroviaire) - Panneaux d'information en temps réel - Cheminements modes actifs - Stationnement voiture courte & longue durée - Mobiliers (abris, bancs, corbeilles) - Quais accessibles PMR - Stationnement vélo (arceaux + box) - Panneau d'information - Zébra	- Panneau d'information en temps réel - Cheminements modes actifs - Stationnement voiture longue durée - Mobiliers (abris, bancs, corbeilles) - Quais accessibles PMR - Stationnement vélo (arceaux + box) - Panneau d'information - Zébra
Localisation	- Gares SNCF de Cherbourg & Valognes - Gare maritime de Cherbourg	- Principales centralités du Cotentin + nœuds stratégiques du réseau urbain
Intérêt	Régional	Cotentin / Départemental
Inscription du niveau hiérarchique dans le cadre du PDC	Action 3.2 « Aménager les PEM de Cherbourg et de Valognes en tant que points d'entrée du territoire et plateformes de correspondance du réseau Cotentin »	Action 3.2 « Aménager les PEM de Cherbourg et de Valognes en tant que points d'entrée du territoire et plateformes de correspondance du réseau Cotentin »

Détail de l'action à mettre en place

Niveau dénomination	3 - STATION	4 - POINT D'ARRET
Services de mobilité	- Ligne régulière (urbaine / interurbaine) - Service scolaire, TAD	Service scolaire, TAD
Niveau d'aménagement	- Mobilier (abri, banc, corbeille) - Quais accessibles PMR - Stationnement vélo - Panneau d'information - Zébra	- Panneau d'information - Zébra
Localisation	Le long des lignes régulières	Dans toutes les communes
Intérêt	Cotentin	Communal
Inscription du niveau hiérarchique dans le cadre du PDC	Actions Globale 2 « Développer des solutions de transports en commun performantes et adaptées à la diversité des usages et des territoires » - En parallèle de la future DSP	

AMÉNAGER LES PEM DE CHERBOURG ET DE VALOGNES EN TANT QUE POINTS D'ENTRÉE DU TERRITOIRE ET PLATEFORMES DE CORRESPONDANCE DU RÉSEAU COTENTIN

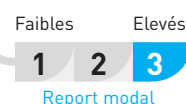


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Deux gares desservies par 15 à 16 AR quotidiens sur l'axe Cherbourg – Caen – Paris, mais souffrant d'une faible fréquentation. Des carences constatées en matière d'intermodalité complexifiant les usages.

- **Accroître le rôle des gares ferroviaires en matière de multimodalité et de polarité urbaine**

Impacts



Mesures à mettre en place

Ces espaces sont identifiés en tant que pôles de niveau 1 dans la hiérarchisation des lieux d'intermodalité du territoire.

1 // Valoriser les 3 PEM structurants

- **Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Cherbourg**
 - **Restructuration des espaces** (bus/car/CHNS) **en vue de l'arrivée du BNG** (site propre) à horizon 2022 / 2023
 - **Requalification du site avec prise en compte des autres mobilités à horizon 2025** (espaces de stationnement, requalification du parvis de la gare intégrant vélos, déposes minutes, taxis..., continuités piétonnes est-ouest et sud-Est)
- **Pôle d'Echange Multimodal de la Gare Maritime**
 - Collaborer avec l'ensemble des parties prenantes pour **favoriser l'accès à la gare maritime en tant que porte d'entrée du territoire.**
 - **Améliorer les liaisons entre la gare maritime et la gare ferroviaire de Cherbourg-en-Cotentin dans une optique de chainage touristique optimisé** (action 12.4)
 - **Faire de la gare maritime de Cherbourg-en-Cotentin un PEM logistique** (action 5.2)
- **Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Valognes**
 - Etude d'intermodalité en cours

2 // Revoir l'organisation des lignes et des terminus sur Valognes à horizon 2021

- Commune desservie par **6 lignes interurbaines** dans le cadre du **Schéma d'orientations du réseau de transport du Cotentin**
- **Une forme de concurrence entre la gare ferroviaire et la Place Félix Buhot**
- **Tracé des lignes et rôle des lieux d'intermodalité** qui sera à redéfinir dans le cadre de la future DSP
- **Expérimenter** une navette de centre-ville (Centre aquatique / PEM / CHPC)

3 // Faciliter la correspondance entre l'offre de l'Agglomération et de la Région Normandie

Echelle d'intervention

- Pôles d'échanges Multimodaux de Cherbourg-en-Cotentin et Valognes

Coûts

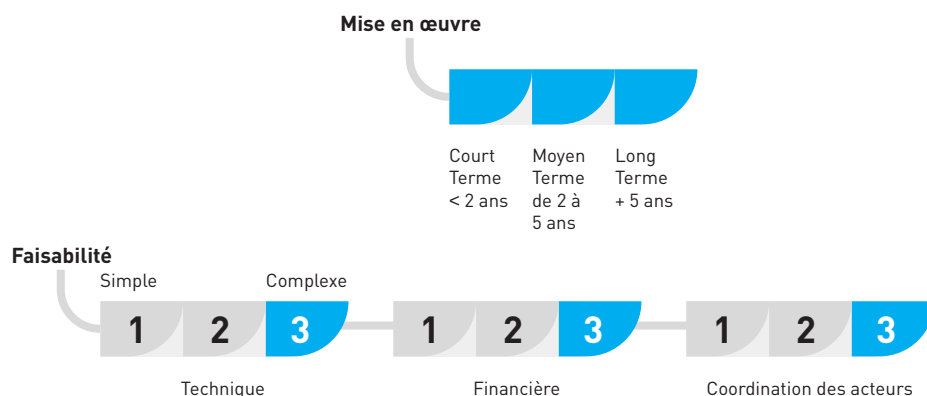
- Coûts à relier avec les études en cours sur les PEM

Suivi des mesures

- Réalisation et mise en œuvre des aménagements
- Répartition modale des usagers entrants / sortants des PEM

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la conduite des opérations des PEM
Exploitants des lignes de transports	Partenaires techniques
Région Normandie / Etat	Partenaire technique en tant que gestionnaire des lignes sortantes
Exploitants des espaces des stationnement Gestionnaires de voirie	Partenaire technique et financier

Planning & faisabilité



CRÉER DES STATIONS INTERMODALES AFIN D'ORGANISER LA MOBILITÉ SUR L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMÉRATION



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Les gares de Cherbourg et Valognes sont les seuls véritables lieux d'intermodalité présents sur le territoire, peu de lisibilité quant aux connexions multimodales sur le reste du territoire

- **Inciter au report en multipliant les connexions physiques multimodales et en facilitant les déplacements chaînés**

Impacts

Faibles Élevés

1 2 3

Report modal

Mesures à mettre en place

Ces espaces sont identifiés en tant que pôles de niveau 2 dans la hiérarchisation des lieux d'intermodalité du territoire.

1 // Développer un maillage de stations intermodales sur Cherbourg-en-Cotentin

4 stations identifiées dans le cadre du schéma d'orientation du Réseau de "Bus Nouvelle Génération" de Cherbourg-en-Cotentin

- Le centre aquatique Equeurdreville-Hainneville
- Anjou Octeville
- Centre Commercial La Glacière
- Northeim Tourlaville

Avec la réalisation du contournement sud-ouest (à horizon 2030), de nouvelles stations pourront être envisagées.

2 // Développer des 12 stations d'intermodalité au sein des pôles de proximité et aux abords des pôles d'emplois

12 stations identifiées dans le cadre du Programme d'Actions Mobilités à Horizon 2026

- 10 stations à positionner dans les polarités urbaines
- 2 stations à créer aux abords de l'EPR de Flamanville et de l'Usine de La Hague

3 // Viser une homogénéité des aménagements proposés sur les 16 stations

Stratégiques pour le réseau Cotentin, ces espaces devront prévoir des aménagements cohérents :

- Des **quais accessibles aux PMR pour l'accueil des lignes urbaines / interurbaines**
- Une **offre de stationnement suffisante et diversifiée** (longue durée / covoiturage)
- Des **cheminements modes actifs** sécurisés et confortables et une offre de **stationnement vélo adaptée** (arceaux + box)
- Des **panneaux d'informations** en temps réel (sur Cherbourg-en-Cotentin) ou statique (sur les pôles de proximité).

Echelle d'intervention

- Principales polarités urbaines et pôles d'emploi (La Hague / Flamanville) sur le territoire

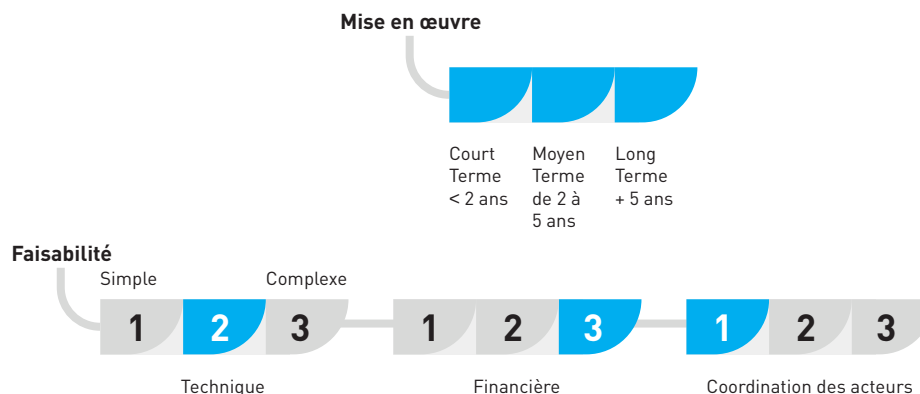
Coûts
Coûts en fonction des aménagements - Exemples :

- 175 K€ pour un parking de 50 pl. créé ex nihilo
- +/- 10 K€ pour un quai TC accessible pour les PMR
- +/- 10 K€ pour 4 box vélos

Suivi des mesures

- Réalisation et mise en œuvre des aménagements
- Répartition modale des usagers entrants / sortants des stations

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la conduite des opérations des PEM
Exploitants des lignes de transports	Partenaires techniques
Communes Exploitants des espaces des stationnement Gestionnaires de voirie	Partenaire technique et financier

Planning & faisabilité


Action 3.3

CRÉER DES STATIONS INTERMODALES AFIN D'ORGANISER LA MOBILITÉ SUR L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMÉRATION

Détail de l'action à mettre en place

Les 4 stations intermodales sur Cherbourg-en-Cotentin*	Accessibilité routière	Stationnement	Accessibilité cyclable	Recommandations PDC
Centre aquatique Equeurdreville-Hainneville	D901 – La Hague	S'appuyer sur l'espace existant du centre Aquatique	Intégré au maillage	- Intégrer les nouvelles mobilités (covoiturage dynamique) - Accroître la lisibilité du site et de l'offre multimodale
Anjou Octeville	D650 – Martinvaast / Les Pieux / Bricquebec	- Peu d'emprises pour créer un espace ex-nihilo - S'appuyer sur l'offre résidentielle et commerciale	Intégration projetée	
Centre Commercial La Glacière	N13 – Valognes / Montebourg	Selon le positionnement de la station s'appuyer sur l'offre commerciale	Intégration projetée au maillage du quartier	
Norheim Tourlaville	D901 – Saint-Pierre-Eglise / Saint-Vaast-LA-Hougue	Selon la fréquentation de la station, prévoir une augmentation de l'offre au droit du bâtiment de la Mairie déléguée (à minima 50 pl.)	- Intégré au maillage - Prévoir des connexions directes vers le centre-ville dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable Communautaire	Anticiper une augmentation potentielle de l'offre de stationnement



D'une manière générale toutes les stations devront **disposer d'une offre multimodale, intégrant les nouvelles mobilités.**

En plus de l'existant, la lisibilité du site (jalonnement multimodal) **et de l'offre** (panneau statique ou d'informations en temps réel) **seront à approfondir.**

A noter que l'offre de stationnement sur la station Norheim – Tourlaville nécessitera d'être augmentée.

Action 3.3

CRÉER DES STATIONS INTERMODALES AFIN D'ORGANISER LA MOBILITÉ SUR L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMÉRATION

Détail de l'action à mettre en place

Le maillage de stations intermodales rurales	Accessibilité routière	Stationnement
1) St-Pierre-Eglise Place centrale	D901 - Axe central de la commune Voie en sens unique	Place centrale (offre suffisante)
2) Quettehou Mairie	Intersections des D1 / D902... Principales pénétrantes	Stationnement aux abords des pôles (offre suffisante)
3) Montebourg Place Albert Pelerin	D974 - Axe central de la communes	Stationnement aux abords des pôles (offre suffisante)
4) St-Sauveur-le-Vicomte Mairie	D900 - entrée de ville	Stationnement aux abords des pôles (offre suffisante)
5) Barneville - Carteret Mairie	Rue Guillaume Le Conquérant (D903E)	Mutualisé avec Mairie et Cœur de Bourg
6) Bricquebec Place St-Anne	D902 - Axe central de la commune	Place centrale (offre suffisante)
7) Les Pieux La Fosse	D523 - Axe de contournement	Offre privée (centre commercial)
8) Flamanville Centrale	D4 / D23	A définir en concertation avec EDF
9) Portbail Bourg	D50 - Entrée de ville	Stationnement en bord de mer (risque de conflit en période estivale)
10) Beaumont - Hague Mairie	D901 - Axe central de la commune	Place centrale (offre suffisante)
11) Beaumont - Hague Usine de La Hague	D901	A définir en concertation avec Orano
12) Martinvast Le Pont	D650 (route des Pieux) et D900 (route de Bricquebec)	Offre à développer

Détail de l'action à mettre en place

Le maillage de stations intermodales rurales	Accessibilité cyclable	Recommandations PDC
1) St-Pierre-Eglise Place centrale	A développer	- Stationnement vélo (ex : 4 box vélo) - Rendre lisible la station (information; jalonnement, marquage) - Anticiper une augmentation potentielle de l'offre de stationnement
2) Quettehou Mairie	Informelle – A officialiser dans le cadre du PDC	- Stationnement vélo - Rendre lisible la station
3) Montebourg Place Albert Pelerin	A développer	- Stationnement vélo - Rendre lisible la station
4) St-Sauveur-le-Vicomte Mairie	Informelle – A officialiser dans le cadre du PDC	- Stationnement vélo - Rendre lisible la station
5) Barneville – Carteret Mairie	En complément et dépose-minute	- Points d'arrêts TC accessibles aux PMR à créer dans les deux sens de circulation - Stationnement vélo - Rendre lisible la station
6) Bricquebec Place St-Anne	Aire de covoiturage à créer en tant qu'aire structurante	- Points d'arrêts TC - Stationnement vélo - Rendre lisible la station
7) Les Pieux La Fosse	Aire de covoiturage existante	- Points d'arrêts TC - Stationnement vélo - Rendre lisible la station
8) Flamanville Centrale	A développer	- Points d'arrêts TC - Stationnement vélo - Rendre lisible la station
9) Portbail Bourg	A développer	- Stationnement vélo - Rendre lisible la station
10) Beaumont - Hague Mairie	A développer	- Points d'arrêts TC - Stationnement vélo - Rendre lisible la station
11) Beaumont - Hague Usine de La Hague	A développer	- Points d'arrêts TC - Stationnement vélo - Rendre lisible la station
12) Martinvast Le Pont	Aire de covoiturage existante	- Rendre lisible la station - Optimiser l'existant - Veiller à maintenir de bonnes conditions de sécurité (2 axes très fréquentés)

De la même manière que pour les stations sur Cherbourg, des mesures en matière de stationnement vélo et de lisibilité seront à prévoir. Spécifiquement aux cycles, ces stations seront à intégrer dans les polarités à desservir dans l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable (action 8.1). Selon les stations, une **offre de stationnement VL et des arrêts TC** seront proposer.

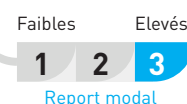


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Des lieux d'intermodalité qui sont insuffisamment pensés comme des lieux de centralité urbaine à part entière

- **Repenser le paradigme urbanisme / transport en redéveloppant et en densifiant la ville autour des lieux d'intermodalité, en synergie avec les documents d'urbanisme et de planification (SCoT, PLH, PCAET, PLUi)**

Impacts



Mesures à mettre en place

1 // Densifier et diversifier l'urbain autour des stations intermodales

- Décliner dans le cadre des documents de planification (PLUI / PLH), des objectifs de diversification et de densification
- Prendre en compte les logiques de déplacements chaînés des usagers pour leur faciliter leur pratique de mobilité
- Exemple d'objectifs à poursuivre :
 - Augmenter la densité résidentielle dans un rayon de 300 à 500 m autour des stations intermodales
 - Développer des activités commerciales et de bureaux
 - Développer des services et équipements publics (services de santé, établissements scolaires, crèches...)
 - Étudier la mise en place de territoires propices au vieillissement, dans une approche transversale avec les politiques de logement, de santé et d'aménagement des espaces publics.

2 // Etudier l'implantation de services et de consignes dans les lieux d'intermodalité

- En cohérence et en complémentarité du maintien de services et commerces dans les centres-bourgs

Principe de la consigne – ex : Pickup station

- Consigne collective (sous forme de box individuels) où les particuliers peuvent venir retirer leur colis
- Accessible 7j/7, de jour comme de nuit (selon le lieu d'implantation) ce service est disponible sur plus de 6 500 sites en ligne marchands



Echelle d'intervention

- En priorité autour des stations intermodales

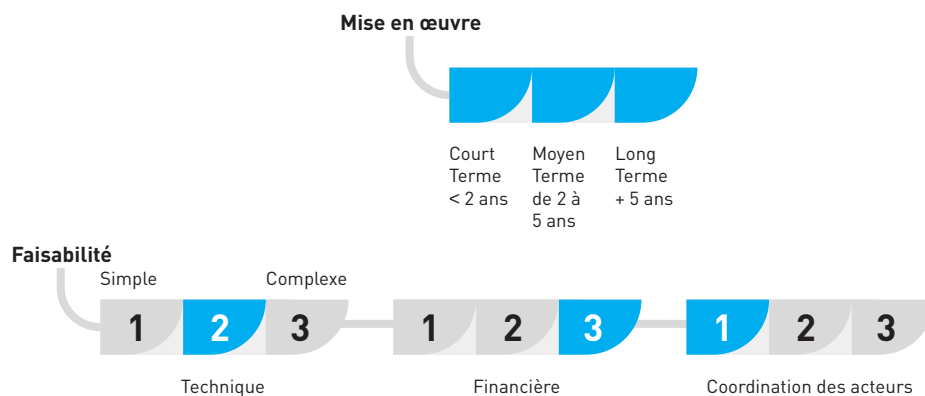
Coûts

- Internes liés à la rédaction et au suivi des documents PLUI / PLH
- +/- 10 K€ par consignes

Suivi des mesures

- Evolution de l'offre urbaine aux abords des stations intermodales (ex : nombre d'emplois à moins de 300 m d'une station...)
- Nombre de consignes

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage dans la réalisation des documents PLUI / PLH
Communes	Partenaires techniques dans la conception des documents de planification et dans la densification urbaine autour des stations intermodales
Entreprises gestionnaires des pick-up station	Maître d'ouvrage pour la pose et la gestion des consignes

Planning & faisabilité


Enjeu 2 - Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie

Les constats justifiant cet enjeu :

- Une organisation routière qui n'est plus organisée pour répondre efficacement aux besoins de mobilité ;
- Une place du vélo orientée essentiellement sur les déplacements touristiques et moins dans un objectif utilitaire ;
- Une place importante de l'automobile qui ne permet pas d'assurer une bonne continuité pour les modes actifs et des temps de parcours concurrentiels pour les TC.

Les orientations à poursuivre :

Aller vers une **meilleure hiérarchisation du réseau routier du Cotentin**

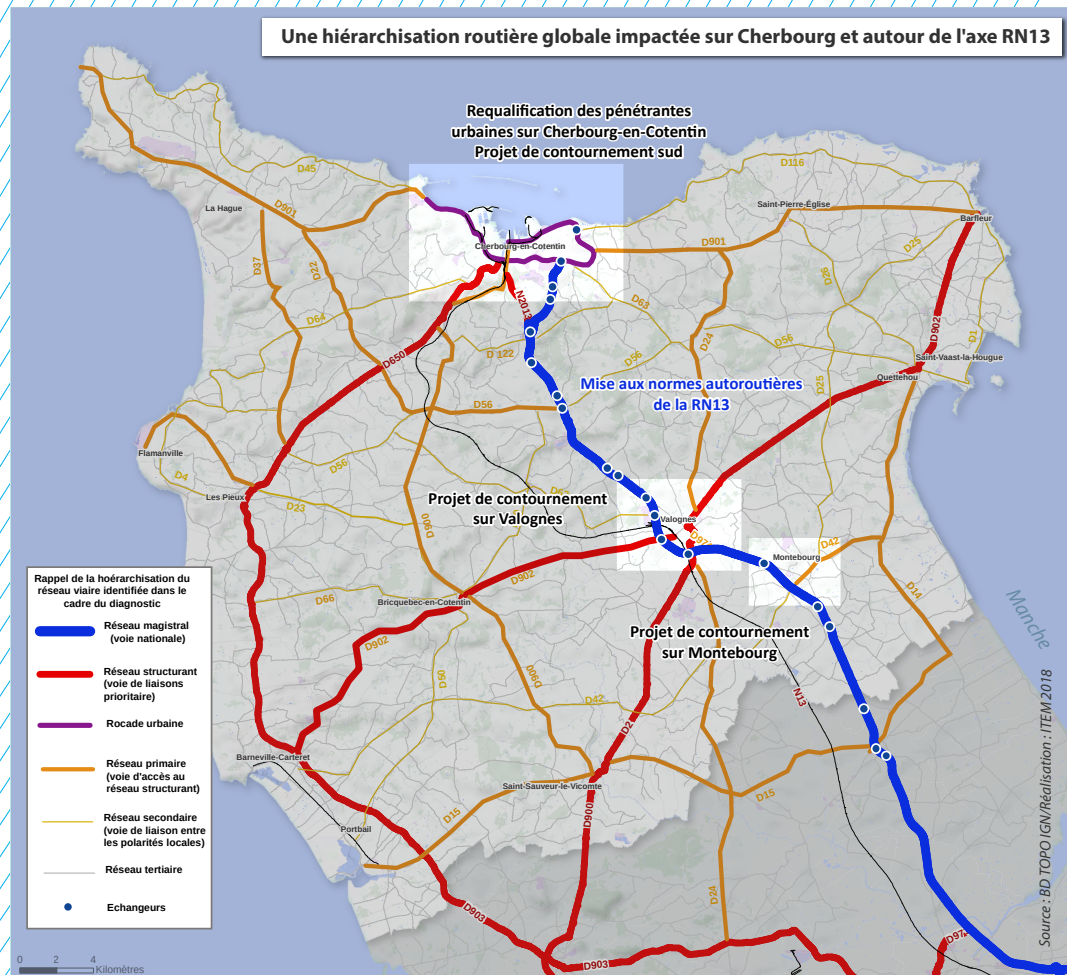
Aller vers une **plus forte utilisation de l'outil stationnement** pour favoriser le report modal

- Mettre en œuvre les conditions nécessaires pour que le **vélo devienne un réflexe pour les déplacements de courte distance** ;
- Répondre à l'ensemble des besoins de déplacement par une alternative crédible que ce soit en termes de temps de parcours et de sécurisation du déplacement en cycle ;

- Rendre envisageable un rabattement en vélo pour les actifs vers les principaux pôles d'emplois de la zone urbaine notamment ;
- Favoriser la multimodalité vélo / TC.
- Promouvoir **des villes « marchables » favorisant la cohabitation modale** :
- Acter qu'agir pour les piétons c'est agir pour tous, la marche est le mode universel, tout déplacement commence et se termine à pied ;
- Sécuriser et amplifier l'utilisation de la marche là où la pratique piétonne est ou devrait être élevée.

ORIENTATION 4

METTRE EN PLACE UNE HIÉRARCHISATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER DU COTENTIN



4.1 Mieux organiser les contournements pour limiter les flux de transit en cœur de ville

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

4.3 S'appuyer sur les projets en cours visant la mise aux normes autoroutières de la RN 13

L'action engagera des modifications notables sur un axe Cherbourg – Valognes – Montebourg...

Mais dans les autres communes des mesures seront menées sur la voirie dans le cadre des actions sur les mobilités douces...

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

3 projets de voiries de contournement menées par le CD 50 (Cherbourg, Valognes et Montebourg) qui doivent permettre de réduire le trafic de transit dans les zones urbaines

- **Accompagner le CD 50 dans la mise en œuvre des projets et anticiper les besoins dans les zones urbaines**

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

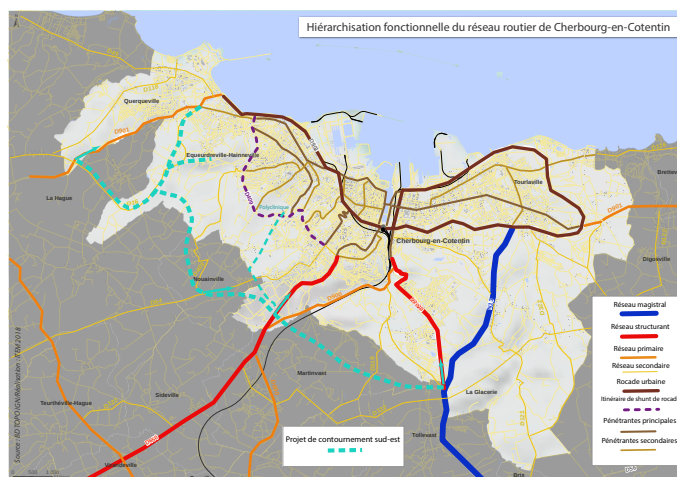
Report modal

Mesures à mettre en place

Les projets d'aménagements portés par le CD50 ne relève pas du PDC. Néanmoins il s'agira d'anticiper les aménagements permettant à la fois de diminuer les flux de transit en zone urbaine et de favoriser les modes doux.

Rappel des trois projets routiers concernés :

- Contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin
- Contournement de Valognes (2 variantes identifiées)
- Contournement de Montebourg



1 // Requalifier les axes routiers déchargés du trafic de transit

- Sur Cherbourg-en-Cotentin, les axes concernés sont ceux identifiés en action 4.2
- Sur Valognes, il s'agira **en priorité de l'axe nord la D902 – Rue de Poterie, et de la pénétrante est-ouest D974**
- Sur Montebourg, les pénétrantes potentiellement requalifiables sont la D42 vers le nord-est et la D974 vers le sud-est

2 // Jalonner les itinéraires pour inciter à l'usage des axes de contournements

Echelle d'intervention

- Cherbourg-en-Cotentin et les communes limitrophes situées au sud et à l'ouest
- Valognes et Montebourg

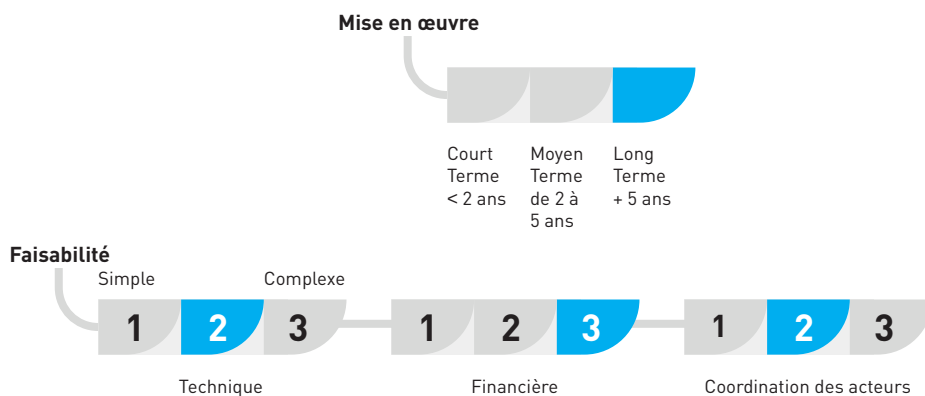
Coûts

- A déterminer selon les différents projets de voirie

Suivi des mesures

- Requalification des axes
- Répartition modale des différents trafics constatés sur les axes

Acteurs	Rôle
CAC / Communes / CD 50	Maître d'ouvrage / partenaires techniques et financiers selon la domanialité de la voirie

Planning & faisabilité


* Mesures qui ne pourront pas être réalisées avant 2030 et qui seront à approfondir dans le cadre de la prochaine révision du Plan de Déplacements du Cotentin

REQUALIFIER LES PRINCIPAUX AXES ROUTIERS TRAVERSANT CHERBOURG-EN-COTENTIN AU FUR ET À MESURE DES PROJETS STRUCTURANTS

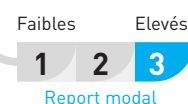


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Des niveaux de trafic élevés (plus de 15 000 véh./j. sur les axes structurants et jusqu'à 40 000 sur la D901 aux abords de la gare), qui confèrent aux voiries et aux aménagements, un caractère trop routier pour faciliter la circulation des modes alternatifs

- **Réduire la place de la voiture au profit des modes alternatifs, pour inciter au report modal**

Impacts



Mesures à mettre en place

Les axes routiers à requalifier sur le pôle urbain seront fonction de la hiérarchisation du réseau viaire, et des fonctions alloués aux axes voiries. Pour autant celle-ci ne pourra être clairement identifiée qu'une fois le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin réalisé. Dès lors les axes à requalifier devront être phasés.

1 // A moyen terme (2023), requalifier les axes impactés par le projet BNG

- Requalification de la séquence viaire Rue de l'Abbaye / Avenue de Cessart / Quai Caligny / Quai Alexandre III / Avenue Jean François Millet / Avenue Carnot
- La requalification devra **améliorer les circulations TC et modes doux** (ex : pistes cyclables...) **au détriment de l'automobile** (réduction des files de circulation, diminution de l'offre de stationnement)

2 // A long terme, dans l'éventualité de la mise en œuvre du contournement sud-ouest (à minima 2030) requalifier les axes déchargés du trafic de transit

- Les **axes concernés** pourront être :
 - **L'axe N2013**, en tant depuis l'échangeur sud, jusqu'au secteur gare, en tant que pénétrante sud
 - **L'axe D650** – Boulevard de l'Atlantique, en tant que pénétrante sud-ouest
 - **L'axe D901**, sur le secteur maritime en tant que pénétrante ouest
 - **L'axe D490**, en tant qu'actuel axe de contournement sud-ouest...
- Les **mesures de requalification poursuivront un objectif de meilleur équilibre dans le partage de la voirie** (amélioration des circulations TC / modes doux)

Echelle d'intervention

- Cherbourg-en-Cotentin

Coûts

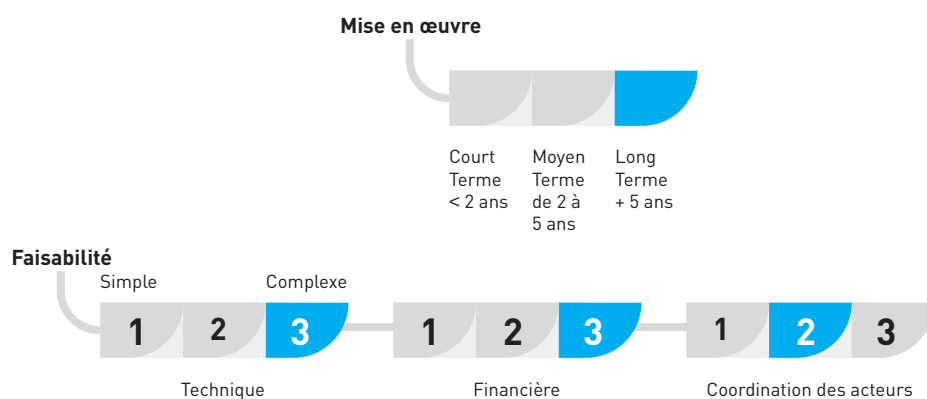
- A déterminer selon les différents projets de voirie

Suivi des mesures

- Requalification des axes
- Répartition modale des différents trafics constatés sur les axes requalifiés

Acteurs	Rôle
CAC / Communes / CD 50	Maître d'ouvrage / partenaires techniques et financiers selon la domanialité de la voirie

Planning & faisabilité



* Les mesures liées au contournement ne pourront pas être réalisées avant 2030 et seront à approfondir dans le cadre de la prochaine révision du Plan de Déplacements du Cotentin

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Jusqu'à 24 000 véh./j. recensé sur la RN13. Une configuration héritée des multiples mises à 2x2 voies successives, qui ne correspond plus aux charges de trafic cumulées aux vitesses automobiles

- **Accompagner l'Etat et le CD50 dans le projet de requalification et anticiper les besoins sur les infrastructures dites connexes (échangeurs, voiries parallèles...)**

Impacts

Faibles

Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

Projet de sécurisation de la RN13 entre Cherbourg et Valognes (en cours) : inscrite au CPER 2015-2020. Les principaux axes d'intervention sont :

- Les échangeurs comme seuls liens de l'autoroute vers la voirie locale
- La réalisation d'un itinéraire de substitution continu
- Le rétablissement des communications coupées par l'autoroute
- L'ajout de Bandes d'Arrêts d'urgence
- La suppression des carrefours plans

1 // Définir une nouvelle hiérarchisation du réseau routier de l'agglomération, suite à la finalisation du projet

- **Poursuivre le rôle d'axe magistral** de la RN13
- Redéfinir les **axes de liaisons à la RN13 en tant que voies d'accès au réseau magistral** sur le fuseau Cherbourg – Valognes
- Intégrer dans la hiérarchisation **l'itinéraire de substitution continu**

2 // Intégrer les mobilités alternatives autour des axes d'intervention du projet de la RN13

- **Vérifier les pratiques de covoiturage autour des échangeurs concernés** (dans le cas de la suppression d'un échangeur, identifier un espace de report ; inversement intégrer des espaces de covoiturage sur les échangeurs valorisés)
- **Vérifier les conditions de sécurité modes doux sur les voiries, traversant l'axe, rétablies**
- **Intégrer le mode cyclable dans la réalisation de l'itinéraire substitution**

Echelle d'intervention

- **Axe RN13 et communes traversées par l'infrastructures**

Coûts

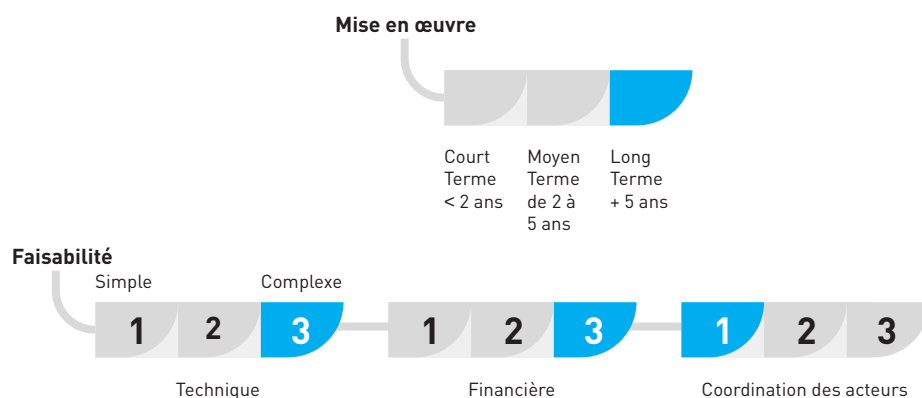
- **A déterminer selon les différents projets de voirie**

Suivi des mesures

- **Mise aux normes de l'axes**
- **Données d'accidentologie**

Acteurs	Rôle
Etat	Maître d'ouvrage
CD50	Partenaires techniques et financiers

Planning & faisabilité



ORIENTATION 5

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE TRANSPORTS ET DE LIVRAISONS

5.1 Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds

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



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Outre la RN 13 (+/- 1 500 PL / jour), un trafic PL notable vers les pôles d'emplois (ex : +/- 300 PL / jour vers Flamanville) via des voiries notamment situées en milieu urbain, justifiant un niveau de trafic jugé élevé au sein des pôles de proximité

- **Limitier le trafic de transit PL en zone urbaine pour faciliter les conditions de circulations tous modes**

Impacts

Faibles

Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Poursuivre plusieurs objectifs dans la définition du schéma PL

- S'appuyer sur la future hiérarchisation du réseau viaire
- Faire de la **RN13, l'épine dorsale de distribution des flux vers les pôles** du territoire générateurs de flux de marchandises
- **Identifier des itinéraires préférentiels depuis la RN 13** vers les sites d'Orano, les Maitres Laitiers du Cotentin et l'EPR
- **Eviter tant que possible la traversée des bourgs par des itinéraires recommandés** / plus adaptés au trafic
- **Créer des aires de contrôle des PL** en fonction des axes restreints

2 // En parallèle, jalonner les itinéraires de liaisons entre la RN13

- **Eviter des itinéraires sur des voies non adaptées** ou dans les centres urbains
- **Communiquer les nouveaux itinéraires** aux entreprises et aux sociétés GPS

3 // Contraindre les circulations sur les itinéraires à préserver

- **Prévoir des aménagements de voirie contraignants** (ex : rétrécissements...) sur les voiries urbaines pour éviter le trafic de transit PL lorsqu'un itinéraire de déviation est clairement identifiée

Echelle d'intervention

- Sur l'ensemble du territoire

Coûts

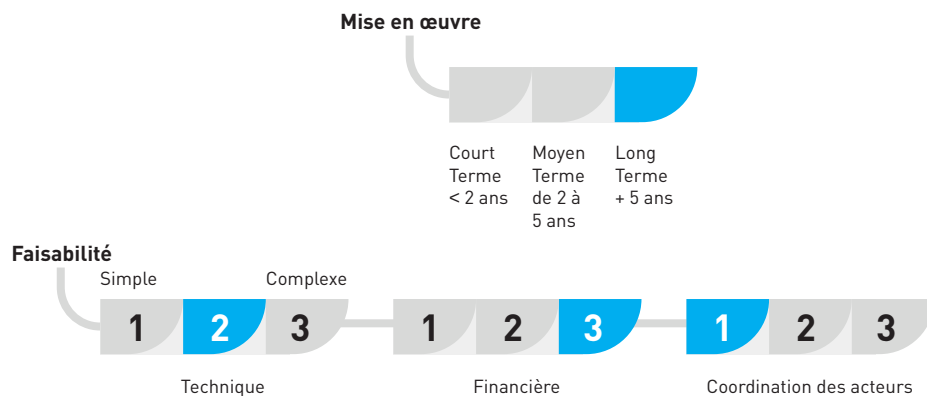
- Définition du schéma : +/- 60 K€
- Coûts liés au jalonnement des itinéraires PL

Suivi des mesures

- Mise en place du schéma
- Evolution des trafics PL sur les axes concernés
- PV pour non-respect des arrêts

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage
Etat / CAC / CD 50 / Communes	Partenaires techniques et financier dans la mise en place des arrêts et du jalonnement en fonction de la domanialité de la voirie
Acteurs économiques (CCI, entreprises...)	Partenaires techniques

Planning & faisabilité



ADOPTER UNE POLITIQUE AMBITIEUSE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ET LIVRAISONS DE MARCHANDISES

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une interaction maritime évidente en ce qui concerne les transports de marchandises (1,65 M de tonnes en transit en 2017), mais une connexion modale uniquement routière

- **Développer l'intermodalité fret (cargo / ferries <> train) et s'appuyer sur cet objectif pour améliorer les livraisons de marchandises sur le territoire**

Impacts

Faibles Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Requalifier les lignes ferroviaires depuis la Gare de Cherbourg vers la Gare Maritime

- **Préserver l'atout que constituent ces emprises** et aménagements existants
- **Développer les liaisons ferroviaires vers les deux pôles**, parallèlement aux mesures nationales en matière de fret ferroviaire

2 // Etudier l'opportunité d'un PEM à vocation fret sur la gare Maritime

- S'interroger sur l'opportunité et la faisabilité d'un point d'entrée maritime et routier consacré à **l'accueil, à la gestion des flux de marchandises et à leur connexion multimodale**
- Réaliser cette étude de manière **multi-partenaire** (CAC, CCI, Ports de Normandie, transporteurs...)

3 // En cas de la réalisation d'un PEM fret, étudier l'opportunité d'un Centre de Distribution Urbaine

- **Gérer les flux de plusieurs opérateurs de livraisons en les orientant vers un site** se chargeant de leur regroupement et de leur redistribution
- **Identifier les flux et les besoins en partenariat avec les transporteurs et commerçants du centre-ville**
- **S'appuyer sur des véhicules moins contraignants** pour le « dernier kilomètre »



Echelle d'intervention

- Pôle urbain de Cherbourg-en-Cotentin

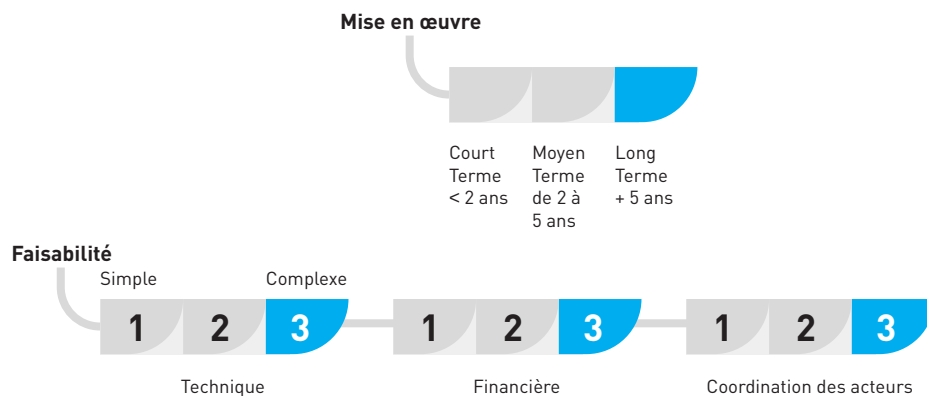
Coûts

- Aménagements ferroviaires et PEM fret
- Etude sur l'opportunité d'un PEM fret / CDU (40 K€ / étude)

Suivi des mesures

- Conduite des études
- Mise en place d'un PEM fret / CDU
- Evolution des réglementations en matière de livraisons

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage
Fret SNCF / SNCF Réseau Ports de Normandie	Partenaires techniques et financiers
Commerçants / transporteurs	Partenaire technique dans la mise en place d'un CDU

Planning & faisabilité


ORIENTATION 6

UTILISER L'OUTIL STATIONNEMENT COMME LEVIER DE REPORT MODAL ET D'ATTRACTIVITÉ

6.1 Utiliser l'outil stationnement en faveur du report modal en lien avec les évolutions du PDC en matière de mobilité alternative à l'automobile

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



- En concomitance avec le développement des TC et modes actifs, prévu sur le Cotentin, il convient de **mettre en place des politiques de stationnement qui accompagnent ces nouvelles politiques pour leur garantir un succès.**
- Si le stationnement automobile est facilité à destination alors, le changement modal souhaité et prôné dans le cadre du PDC restera un vœu pieux.



UTILISER L'OUTIL STATIONNEMENT EN FAVEUR DU REPORT MODAL EN LIEN AVEC LES ÉVOLUTIONS DU PDC EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Dans le centre-ville de Cherbourg, moins de 20 % de l'offre de stationnement est payante, ce qui incitera les usagers à privilégier l'automobile pour se rendre sur le secteur

- **Rendre plus efficace les mesures en matière de mobilité alternative en agissant sur l'offre de stationnement, essentiel dans le choix modal d'un déplacement**

Impacts

Faibles

Élevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Développer une stratégie prospective de management du stationnement à l'échelle du cœur de ville de Cherbourg-en-Cotentin

- Mesure à développer dans le cadre **Programme Action Cœur de Ville**
- En partenariat avec les acteurs du centre-ville, **vérifier l'adéquation et l'articulation entre offre commerciale et réglementation sur le stationnement**

2 // Améliorer la gestion du stationnement en centre-ville

- **Étendre la zone payante** pour favoriser le taux de rotation des véhicules
- Mettre en place **une tarification préférentielle aux résidents** des secteurs où la contrainte du stationnement est importante
- **Revoir la tarification pour la rendre cohérente avec celle du réseau urbain :**
- Stationner deux heures dans l'hypercentre revient à 1,4 € (hors coût du déplacement automobile) alors qu'un aller-retour dans le centre-ville via le réseau Zéphir revient à 2,6 € (deux tickets valables 1h)

3 // Favoriser le stationnement en périphérie immédiate du centre-ville

- Identifier les **poches gratuites** de stationnement situées à une **distance raisonnable du centre** (5/10 minutes à pied) à **destination des actifs et des résidents**
- Créer un **jalonement routier** de ces espaces en valorisant leur **caractère gratuit et leur proximité au centre** – En parallèle, prévoir un **jalonement piéton** entre ces poches et le centre

4 // Développer des poches de stationnement relais, de type P+R

- **Développer des parkings relais en périphérie** pour décongestionner le centre-ville et pour compenser la suppression de certaines places en voirie dans la partie centrale
- Faciliter l'usage du réseau urbain pour les habitants des communes périphériques en leur permettant de se **stationner aux terminus des lignes structurantes**, en particulier le BNG
- Les stations dans lesquels sont intégrées les P+R, sont identifiés dans le cadre de l'action 3.3

Echelle d'intervention

- Pôle urbain de Cherbourg-en-Cotentin

Coûts

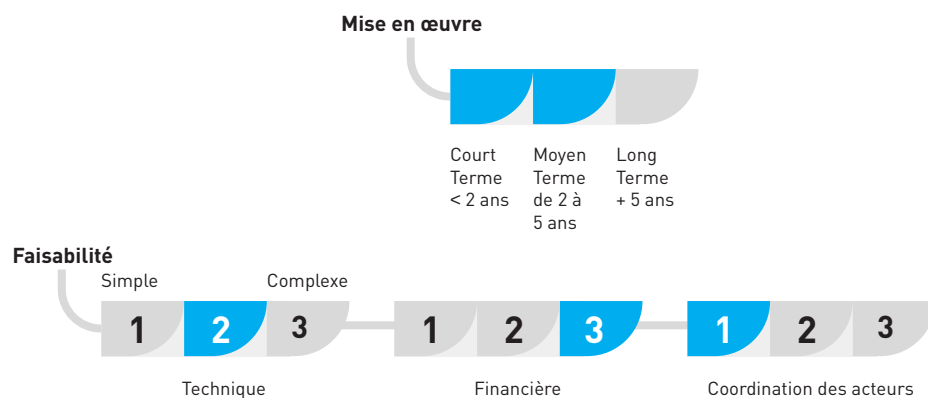
- Coûts en fonction des décisions prises en matière de réglementation
- P+R intégrés à l'action 3.3

Suivi des mesures

- Volume d'offre réglementée
- Evolution de la tarification et respect de la réglementation
- Volume d'offre identifiée en tant que poche de stationnement périphérique ou en P+R

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage des P+R
Commune de Cherbourg-en-Cotentin	Maître d'ouvrage des mesures sur la réglementation du stationnement
Commerçants	Partenaire technique dans la définition de la réglementation sur le stationnement

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Peu ou prou de réglementations dans les pôles de proximité et sur le littoral, induisant une faible rotation sur les secteurs commerçants et des pratiques anarchiques dans les polarités touristiques ou en lien avec le stationnement résidentiel

- **Assurer la rotation des véhicules aux polarités et améliorer le partage de l'espace public**

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Créer ou accroître les zones réglementées dans les pôles de proximité

- **Développer les zones bleue** autour des secteurs commerçants
- Mettre en place des **stationnement minute** lorsque un **maillage commercial limité ne justifie pas une zone bleue**
- **Accompagner les zones réglementées d'une communication accrue** (marquage au sol, campagne et PV de sensibilisation)

2 // Annihiler le stationnement sur trottoir

- **Communiquer sur le respect des cheminements** pour sécuriser les modes doux

3 // Créer des espaces de stationnement déporté de type P+R dans les polarités touristiques

- **Identifier des espaces de report** pour accueillir les besoins de stationnement touristiques en **entrées d'agglomération depuis les axes structurants**
- Selon les distances entre l'espace de stationnement et le pôle d'attraction :
- (Sur une courte distance - 5 à 10 minutes à pied) **Aménager des cheminements doux, sécurisés et confortables**
- (Sur une longue distance - Plus de 10 minutes) **Créer une navette TC de liaison**
- **Diminuer et réglementer l'offre située à proximité immédiate des polarités touristiques**
- Exemple de Saint-Vaast-la-Hougue

4 // Intensifier les contrôles et la répression

- **Identifier le volume d'agents suffisant** alloué au contrôle du stationnement sur les secteurs à enjeux
- Mettre mettant en place un **contrôle du stationnement illicite accru**, tant sur le **respect de la réglementation payante, des emplacements réservés, que sur les trottoirs**
- **Développer l'usage du système de Lecture Automatisée des Plaques d'Immatriculation** sur le territoire qui permet de verbaliser grâce à la reconnaissance des plaques

Echelle d'intervention

- Mesures à développer en priorité dans les pôles de proximité et autour des polarités touristiques

Coûts

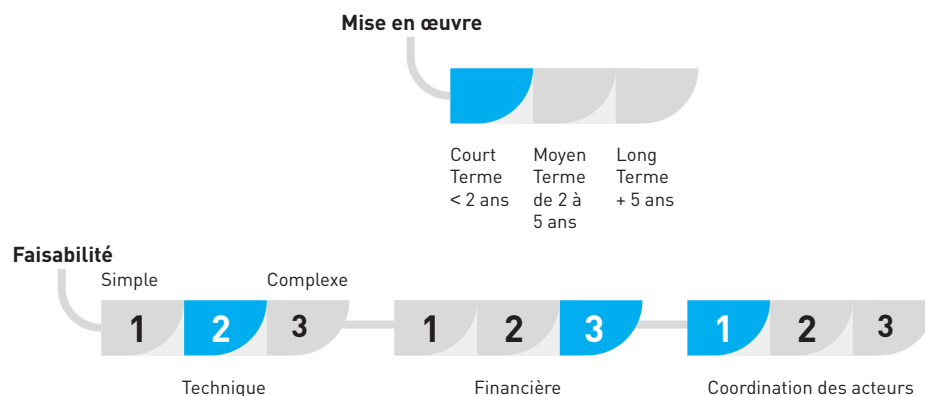
- Accompagnement technique de la CAC auprès des communes
- Exemple de coûts : Pour 15 places en zone bleue : +/- 2 500 € (marquage / jalonnement / signalisation)
- Campagne de communication à l'échelle de la CAC : 10 K€ /an

Suivi des mesures

- Evolution du nombre de places réglementées
- Enquête d'occupation, de rotation et de respect sur les espaces réglementés

Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage des mesures sur la réglementation du stationnement
CAC	Partenaire technique en tant que conseil auprès des communes
Acteurs locaux (Commerçants / Offices du tourisme...)	Partenaires techniques dans la définition des zones à réglementer

Planning & faisabilité



Détail de l'action à mettre en place

3 // Créer des espaces de stationnement déporté de type P+R dans les polarités touristiques

Exemple de Saint-Vaast-la-Hougue

- Forte attractivité touristique amenée à croître dans les années à venir
- Plus de 250 places proposées sur le front portuaire depuis la Place de Gaulle jusqu'à la Place Belle-Isle et environ 300 places jusqu'à la Capitainerie, induisant :
 - Des flux automobiles pour se rendre sur cette offre et à la recherche d'une place
 - Une emprise forte du stationnement au détriment des autres modes, de la qualité des espaces publics et plus globalement du cadre urbain

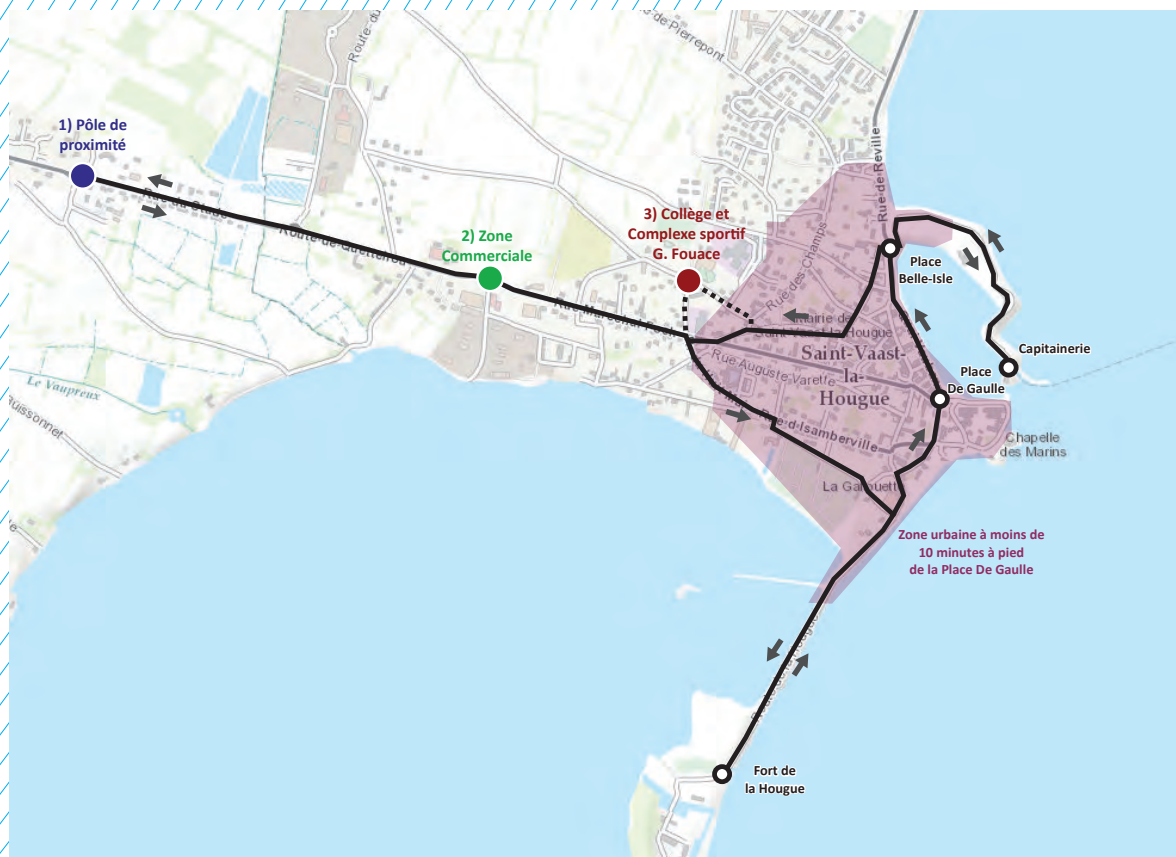
Les mesures à mettre en place **seront à phaser**. Il s'agit de **conditionner l'instauration d'une navette estivale** à la mise en place à une **politique de management de stationnement cohérente intégrant une zone de contrainte et un P+R** :

- **Diminuer l'offre de stationnement pour améliorer le cadre des espaces publics aux abords du port**
- **Réglementer l'offre de stationnement située sur le port**
- **Identifier et aménager des espaces de stationnement déporté** afin de capter les automobilistes en amont de leur arrivée sur le front portuaire et éviter une pression de la demande sur les secteurs à enjeux - 3 hypothèses
- **Mettre en place une navette gratuite entre l'espace de stationnement et les polarités touristiques**
 - Proposition : navette desservant le Fort de la Hougue, la Place De Gaulle, la Place Belle-Isle et la Capitainerie
- **Etablir un niveau d'offres suffisamment attractif pour attirer les usagers**
 - Exemple : Fréquence au 1/4h, fonctionnement de 10h à 20h, en juillet / août
- **Communiquer sur la mise en place du système et jalonner les espaces de stationnements**

Ces mesures seront à reproduire sur d'autres polarités touristiques (ex : Barneville-Carteret...).

Détail de l'action à mettre en place

Hypothèses pour le positionnement d'un espace de stationnement déporté	Distance / temps de parcours piéton depuis la Place De Gaulle	Commentaires
1) A proximité immédiate, du bâtiment administratif du Pôle de proximité du Val de Saire	2,3 km / +/- 29 min.	Situé sur la commune de Quettehou Permet de capter les flux en amont de Saint-Vaast-la-Hougue Mais nécessite d'aménager un espace de stationnement temporaire (coût)
2) Aux abords du Carrefour Market	1,2 km / +/- 15 min.	Possibilité de s'appuyer sur le parking commercial mais risque de conflit avec la clientèle Nécessite d'aménager un espace temporaire
3) Aux abords du collège et du complexe sportif Guillaume Fouace	850 m / +/- 10 min.	Possibilité sur une offre de stationnement viabilisé et / ou stabilisé Risque de conflit avec les usagers des équipements, selon la période de la navette



ORIENTATION 7

CONFORTER LES CENTRALITÉS DU TERRITOIRE PAR DES AMÉNAGEMENTS FAVORABLES À LA MARCHÉ ET AUX DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

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

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

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

***Diminution de l'emprise de
l'automobile***



***Meilleur partage de
l'espace public au profit des
piétons***

***Diminution des vitesses
automobiles***



***Augmentation du
sentiment de sécurité des
piétons***



Report modal



***Augmentation des flux piétons et de son
caractère prédominant sur l'espace public***



***L'automobiliste ne sent plus « prioritaire », sur
un espace qui ne lui est plus réservé...***



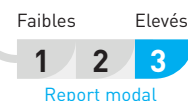


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Plus d'un quart des déplacements réalisé à pied à l'échelle du Cotentin, et des mesures de modération des vitesses mises en place dans les communes

- **Inciter à la marche pour des déplacements de courte distance, en diminuant les vitesses automobiles et en accroissant le sentiment de sécurité des piétons**

Impacts



Mesures à mettre en place

1) Poursuivre les mesures d'apaisement des vitesses

Plus une zone pacifiée est vaste, plus celle-ci est visible et moins elle est coûteuse (la densité des aménagements étant moindre sur une zone ponctuelle)

- **Développer des zones de pacification ponctuelle** autour des pôles générateurs de déplacements
 - Etablissements scolaires et équipements de loisirs
 - Secteurs commerçants des centralités
 - Aux abords des stations intermodales
 - Principaux pôles d'emplois situés en zone agglomérée et engendrant d'importants flux piétons (ex : Naval Group, CH Louis Pasteur...)
- **Développer des zones de pacification étendue à l'échelle de secteurs urbains**
 - Dans les secteurs résidentiels
 - Dans le centre-ville de Cherbourg, et dans les pôles de proximité et bourgs traversés par des axes routiers très circulés

2) Sensibiliser les communes sur les aménagements d'apaisement

- **Sensibiliser les élus sur les enjeux et méthodes de pacification via une charte d'aménagement**
- **Promouvoir les solutions d'apaisement adaptées** selon les modes
 - Eviter les rétrécissements de voiries sur les tracés des lignes de transport collectifs
 - Ne pas entraver la circulation des cyclistes (ex : pour une chicane préserver une emprise pour leur passage), des PL en desserte ou des engins agricoles

3) Identifier les modalités techniques d'accompagnement :

- Sous la forme d'un accompagnement technique, **via du conseil auprès des communes**, et financier, à travers la définition d'un **fond de concours communautaire**, alloué annuellement

Echelle d'intervention

- Zones urbanisées de l'ensemble du territoire

Coûts

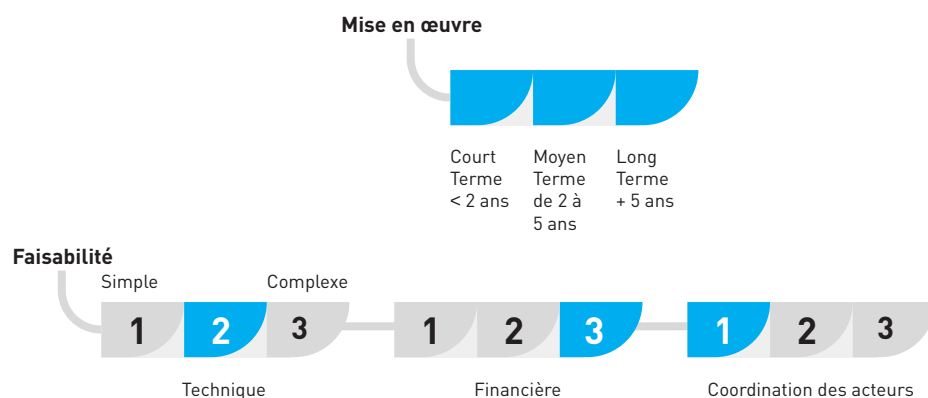
- En fonction de l'ampleur des travaux
- Exemple :
- 300 K€ pour 3 km de zones pacifiées étendues (ratio : 100 € / ml)
- 1,5 M€ pour 3 km de zones pacifiées ponctuelles (ratio : 500 € / ml)

Suivi des mesures

- Evolution du linéaire de voiries pacifiées
- Enquête comptage pour identifier la part modale des déplacements sur les voiries pacifiées

Acteurs	Rôle
CAC / Communes / CD50	Maître d'ouvrage et / ou partenaires techniques selon la domanialité

Planning & faisabilité



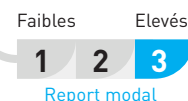


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Malgré des distances courtes, 74 % des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence se rendent sur leur lieu d'emploi en voiture

- **Faire de la marche un réflexe pour des déplacements courts et inciter au report modal, pour diminuer les flux automobiles internes aux communes**

Impacts



Mesures à mettre en place

Des Plans Modes actifs ont pour objectif de créer des aménagements piétons de qualité en fonction de l'intensité des flux en adoptant une logique d'itinéraires et de rabattement vers les pôles générateurs de déplacements.

1 // Accompagner les communes dans la mise en œuvre des Plans

- **Identifier en partenariat avec les communes, une hiérarchisation des itinéraires potentiellement requalifiables selon l'intensité des flux**
 - Exemple de hiérarchisation des cheminements, depuis les zones résidentielles vers :
 - 1) Les centralités urbaines, les établissements scolaires, les stations intermodales
 - 2) Les pôles d'emplois, les équipements administratifs, les pôles de santé (situés en dehors des zones urbaines)
 - 3) Les équipements de loisirs
- Analyser la qualité des cheminements et les mesures à prévoir **pour en améliorer la sécurité** (requalification, mesures d'apaisement...)
- **Prévoir des mesures de confort** (sécurisation des traversées, jalonnement, valorisation des lignes de désir, éclairage...)

2 // Identifier les modalités techniques d'accompagnement :

Sous la forme d'un accompagnement technique, **via du conseil auprès des communes**, et financier, à travers la définition d'un **fond de concours communautaire**, alloué annuellement

Echelle d'intervention

- Zones urbanisées de l'ensemble du territoire où se concentrent les pôles

Coûts

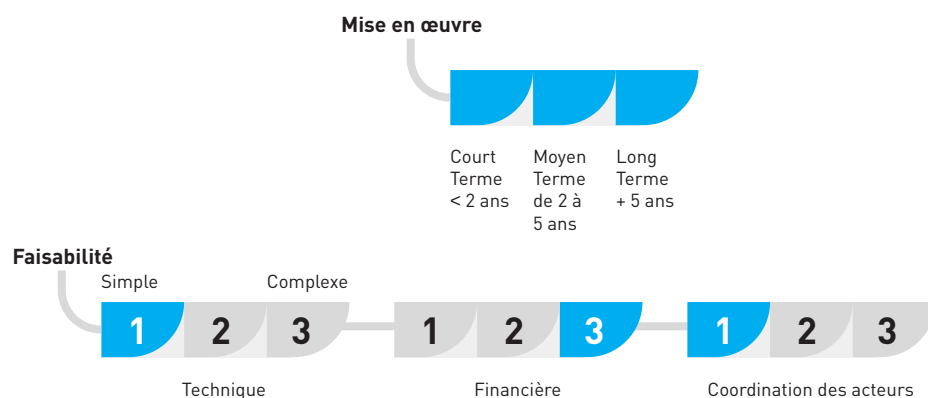
- En fonction de l'ampleur des travaux
- Exemple : 300 K€ pour 2 km de cheminements confortables (ratio : 150 € / ml)

Suivi des mesures

- Mise en place des « Plan Modes Actifs »
- Evolution du linéaire de voirie concerné par un « Plan » et aménagé
- Répartition modale des déplacements quotidiens

Acteurs	Rôle
CAC / Communes / CD50	Maître d'ouvrage et / ou partenaires techniques selon la domanialité

Planning & faisabilité

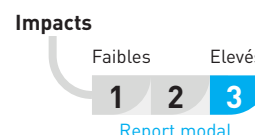




Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Certaines communes ont connu une croissance supérieure à 10 % de 1999-2014, induisant des évolutions urbaines, pour lesquelles l'automobile a souvent été la seule réponse pertinente

- **Créer les conditions favorables à une mobilité alternative, dès les premières réflexions sur les projets et mieux encadrer leur développement en vérifiant l'accessibilité multimodale**



Mesures à mettre en place

1 // Vérifier les conditions d'accessibilité multimodale en lien avec les projets

Il s'agira ainsi de vérifier :

- **L'accès en transports en commun des futures zones urbanisées** (éviter par exemple les nouvelles constructions situées à plus de 500 mètres d'un arrêt) ;
- **Le calibrage de la voirie et l'intégration des modes doux**, en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire, le schéma directeur cyclable et l'amélioration des cheminements piétons.

2 // Diminuer l'offre de stationnement aux abords des PEM, et le long des futures lignes BNG

L'objectif sera **d'identifier des secteurs où la densité doit être plus importante, au regard de la desserte TC**. Ces secteurs pourront être les abords des **gares et PEM**, mais également le long des lignes structurantes.

3 // Imposer la prise en compte des modes doux pour tout nouveau projet de construction

- **La voirie devra intégrer, dès le premier habitant, des cheminements doux sécurisés**
- **Des trottoirs suffisamment larges, de venelles piétonnes intra-ilots...**
- **Pour le stationnement vélo : imposer des normes de stationnement** dans les immeubles (résidentiels, bureaux...) et sur l'espace public, et intégrer des **bornes de rechargement électriques multimodales...**

4 // Intégrer de nouvelles normes en matière de stationnement voiture et vélo dans les documents de planification pour les nouvelles constructions :

- Favorisant le recours aux modes alternatifs et limitant la multimotorisation dans les zones bien desservies par les transports collectifs (des normes avec maxima...) ;
- **Permettant une rationalisation du foncier utilisé pour le stationnement en introduisant la mutualisation...**
- **Faisant bien la différence entre chaque projet** : secteurs de l'agglomération, immeubles résidentiels, de bureaux ou mixte, type d'habitat (individuel ou collectif).

Echelle d'intervention

- Nouvelles zones urbanisées ou projet d'aménagement de l'ensemble du territoire

Coûts

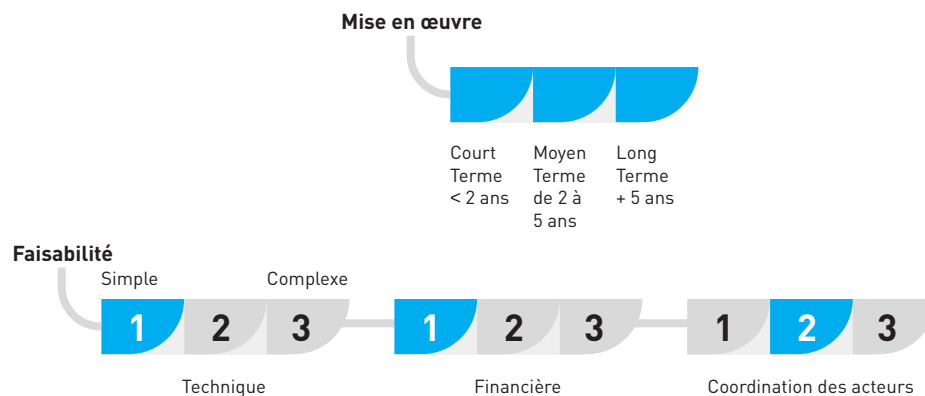
- Temps consacré au contrôle et à la validation des projets

Suivi des mesures

- Evolution de la part de la population, des emplois des équipements dans les aires de chalandise TC, ou desservie par une liaison douce
- Evolution structurelle de la répartition modale des déplacements

Acteurs	Rôle
CAC / Communes	Maître d'ouvrage, en fonction des compétences en matière d'urbanisme
Promoteur immobilier / Aménageur	Partenaire technique

Planning & faisabilité



Détail de l'action à mettre en place

2 // Diminuer l'offre de stationnement aux abords des PEM, et le long des futures lignes BNG

Afin d'inciter à l'usage des transports collectifs, via un report modal « contraint », la diminution des offres de stationnement rendra les transports collectifs plus attractifs. Deux leviers seront à mobiliser :

- Via les aménagements de voirie et des espaces publics ;
- A travers la définition de normes affinées dans le cadre du PLUI (par exemple en reprenant le concept de PEVALT sur Lille Métropole).

4 // Intégrer de nouvelles normes en matière de stationnement voiture et vélo dans les documents de planification pour les nouvelles constructions :

Différentes normes peuvent être inscrites dans le cadre de la règle 12 (cf. page suivante). En premier lieu, il peut être établi une norme géographique à l'instar du PLU de Mulhouse :

« Pour les opérations à usage d'habitat collectif et de bureaux portant sur une unité foncière située à l'intérieur de la zone d'influence du tramway (300 mètres de part et d'autre de la ligne), présentant une fréquence supérieure ou égale à 10 mn en horaires normaux, une réduction de 50% est appliquée au nombre de places de stationnement exigées pour tenir compte des conditions de desserte par les transports publics réguliers. Toutes les autres constructions sont exclues du bénéfice de la présente disposition. »

La définition de zones mutualisées pourra également être envisagée.

Une distinction de zonage proposé dans le cadre du PLUI de Lille Métropole

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains, Lille Métropole a défini le concept de **PEVALT (Périmètre de valorisation des Axes Lourds de Transport)**. Le PEVALT correspond à un disque de 500 mètres de rayon (5 à 10 minutes à pied) centré sur une station de transports collectifs lourds de type métro, tramway ou gare.

Outre des règles classiques pour intensifier la densité en fonction des zonages, les PEVALT imposent des prescriptions aux articles :

- 3 – Desserte par les voiries et accès aux voies, où « l'accès à l'unité foncière doit être aménagé de manière à la raccorder au plus près de l'entrée d'une station de métro, de tramway ou d'une gare ».
- 12 – Aires de stationnement, où le nombre maximum de places est diminué.

Zoom sur le stationnement mutualisé :

La mutualisation de l'espace de stationnement correspond au **regroupement des places de stationnement sur un même espace au sein d'un quartier**. Ainsi, une place de stationnement peut être utilisée par plusieurs usagers fréquentant les différents équipements.

Cette formule, qui **permet une économie allant jusqu'à un tiers de places**, offre plusieurs avantages :

- Une **optimisation économique**, avec des investissements financiers moindres ;
- Une **libération de l'espace public** : offrir des espaces de stationnement à différents publics permet de limiter les besoins sur voirie et donc de libérer de l'espace public.

En amont du lancement d'un espace de stationnement mutualisé, une **étude sera nécessaire pour anticiper les besoins futurs à partir de la vocation des espaces / constructions** ciblés (bureaux, commerces, équipements). Cette identification des besoins **permettra d'identifier le foisonnement possible des places**.

Foisonnement parking Porte des Lilas

	Semaine			Samedi		Dimanche
	journée	soirée	nuit	journée	soirée	
Employés de bureaux	100%	10%	0%	0%	0%	0%
Visiteurs de bureaux	100%	10%	0%	0%	0%	0%
Employés de commerces	50%	50%	10%	100%	50%	0%
Visiteurs de commerces	40%	40%	10%	100%	30%	0%
Equipements culturels	30%	80%	20%	60%	100%	90%

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES :

- HEURES D'OUVERTURE : Lun – Dim : 06h00 à 01h00
- Convention d'occupation signée avec l'occupant des bureaux, portant sur :
250 abonnements, dont : 200 abonnés semaine (lundi - vendredi) : 8h00 à 20h00
50 abonnés 24h/24, 7j/7



© Urbis Park, oct 2012

Détail de l'action à mettre en place

4 // Intégrer de nouvelles normes en matière de stationnement voiture et vélo dans les documents de planification pour les nouvelles constructions

Le Décret du 28 décembre 2015, relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du PLU, introduit plusieurs orientations, tout en visant à assurer **l'accueil des véhicules au sein de la sphère privée, afin d'éviter une utilisation massive de l'espace public** :

- **Possibilité de limiter le nombre de places de stationnement** pour tous les types de bâtiment d'habitation ;
- Possibilité d'imposer un **nombre minimal de places de stationnement, tenant compte de la desserte en TC** et des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité ;
- **Encourager la mutualisation si le bâtiment ou projet assure plusieurs fonctions**, (ainsi dans ce cas les normes minimales et maximales de stationnement peuvent être réévaluées) ;
- **Obligation de fixer un nombre minimum de places de stationnement vélos dès qu'une obligation de stationnement voiture est fixée.**

Ces nouvelles normes vont dans le sens de ce qui s'observe dans les PLUI actuels qui intègrent par exemple :

- Une distinction marquée des normes **selon les secteurs** ;
- La mise en place de normes **en minima / maxima** (fourchette de place à créer) ou directement avec maxima ;
- Des normes selon la **typologie des logements créés** (ex : 1 place jusqu'au T2...) ;
- Des **normes calquées sur le taux de motorisation** des ménages du secteur (habitat collectif) ;
- Des normes **variables selon le niveau de desserte en TC** (ex: 300 m autour du linéaire TC) ;
- Des normes pour les **besoins des visiteurs** dans les programmes collectifs ;
- Des normes en fonction de la **part modale souhaitée pour les actifs** (création de locaux de bureaux...) ;
- **D'intégrer une étude obligatoire de mutualisation en amont de tous les projets mixtes, les ZAC ...**

Exemple de normes pour un nombre minimum de places de stationnement voiture par logement en fonction de la localisation

Localisation	Secteur Urbain	Secteur Périurbain
Affectation des places liées aux logements	- Jusqu'au T2 (ou moins de 50 m² de SDP) : 0,5 pl./log. - T3 et T4 (ou moins de 100 m² de SDP) : 1 pl./log. - T5 et plus (ou plus de 100 m² de SDP) : 1,5 pl./log.	- Jusqu'au T2 (ou moins de 50 m² de SDP) : 1 pl./log. - T3 et T4 (plus de 50 m² de SDP) : pl./log. - T5 et plus (ou plus de 100 m² de SDP) : 2pl./log.
Non affectation des places	Minimum 0,8 pl./log.	Minimum 1,3 pl./log.
Stationnement des visiteurs	1 place pour 5 logements localisée sur un accès libre et non résidentielisé	

**Normes indicatives en matière de stationnement vélo selon la destination des bâtiment
(ADEME - Association Droit Au Vélo)**

Type de bâtiment	Unité	Places par unité	Surface par unité
Habitat collectif et hôtels meublés	logement d'1 à 2 pièces	0,5	0,75 m ²
	logement de 3 pièces et plus	1	1,5 m ²
Écoles primaires	100 élèves	10	15 m ²
Collèges et lycées	100 élèves	40	60 m ²
Établissement d'enseignement supérieur et de recherche	100 étudiants	30	45 m ²
Bureaux	100 m ² de SHON*	1	1,5 m ²
Commerces : - moins de 2500 m ² - 2500 m ² et plus	100 m ² de surface commerciale	2	3 m ²
		1	1,5 m ²
Piscines publiques	100 utilisateurs en période de pointe	30	45 m ²
Cinéma	100 places assises	20	30 m ²
Équipements sportifs, culturels, culturels, sociaux	100 personnes accueillies	3 à 5	5 à 8 m ²

* SHON : surface hors œuvre net

ORIENTATION 8

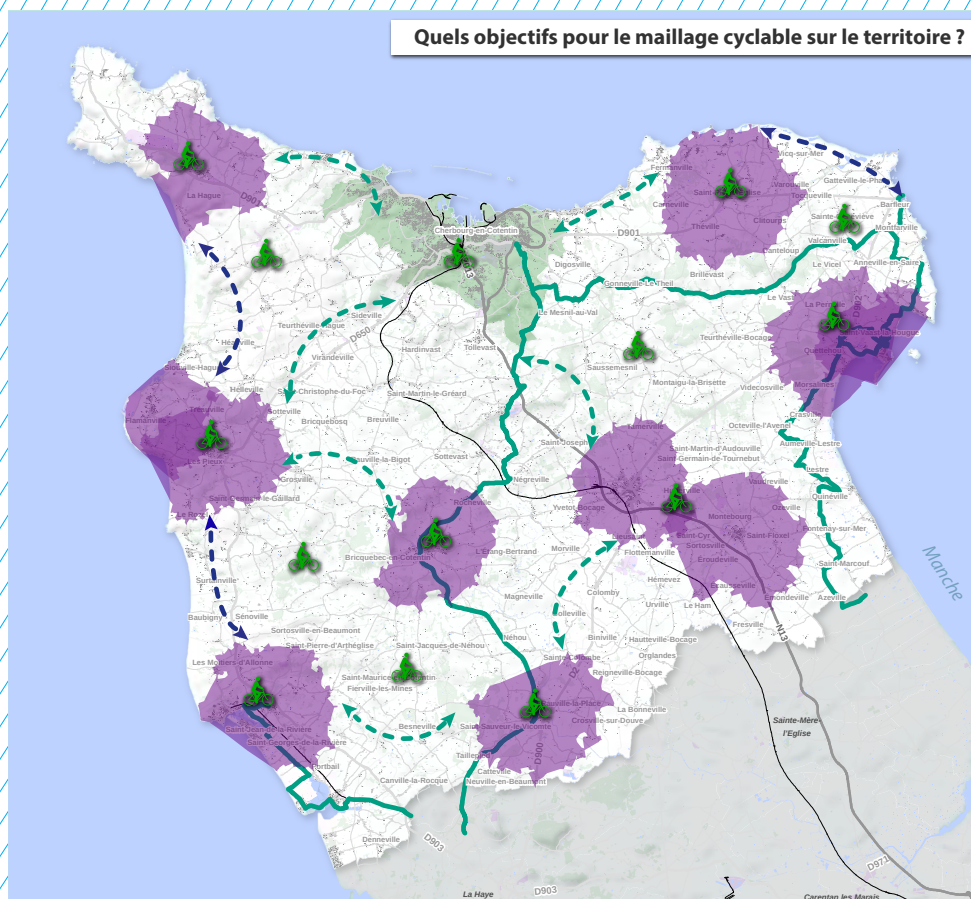
DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME EN FAVEUR DE L'USAGE DU VÉLO ET DES AUTRES MODES ASSIMILÉS

8.1 Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire intégrant des Schémas vélos territorialisés (ex-EPCI)

8.2 Développement de « services » pour promouvoir l'usage du vélo

8.3 Poursuivre la diffusion des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques

Quels objectifs pour le maillage cyclable sur le territoire ?



Développer des itinéraires de maillage à l'échelle du Cotentin

-  S'appuyant sur les axes structurants existants
-  En développant des grands itinéraires cyclables répondant aux besoins quotidiens
-  Complétées par des liaisons touristiques

Développer un maillage de proximité en partenariat avec les communes

-  S'appuyer sur les aires de chalandise autour des polarités secondaires et pour faciliter le rabattement depuis les communes rurales
-  Sur Cherbourg, finaliser le maillage cyclable communal
-  Développer un corpus de services associés (stationnement, jalonnement, services de location...) pour accompagner les usagers

DÉVELOPPER UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE COMMUNAUTAIRE INTÉGRANT DES SCHÉMAS VÉLOS TERRITORIALISÉS (EX-EPCI)

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une pratique cyclable faible (+/- 3 % pour des déplacements d'actifs internes aux communes), justifiée par des carences en matière d'aménagements, et d'une « culture » autour du vélo

- **Engager une démarche structurale de développement de la pratique engendrant un report modal progressif**

Impacts

Faibles

Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Lancer un Schéma Directeur Cyclable Communautaire 2020-2026

- S'appuyer sur les Plans Vélo successifs du CD 50 (dernier en date portant sur la période 2016-2021) qui ont décliné des itinéraires supracommunautaires
- **Hiérarchiser le maillage en deux catégories :**
 - Un maillage à l'échelle du Cotentin
 - Compléter les axes du Plan Vélo Départemental par des **grands itinéraires cyclables, structurants pour le Cotentin et reliant les pôles de proximité et les polarités touristiques**
 - **Résorber les discontinuités** entre les polarités
 - Un **maillage de proximité**
 - Construit dans une **logique de rabattement vers les pôles de proximité et des stations intermodales**
 - Des itinéraires locaux qui seront à **définir avec les communes**
- Le futur schéma directeur cyclable devra s'envisager comme un **Schéma unique faisant le lien (via les grands itinéraires cyclables) entre les maillages de proximité**
- Les itinéraires devront s'appuyer sur des **aménagements adaptés aux espaces traversés** (voie verte, piste ou bande cyclable, zone pacifiée, route partagée...)

2 // Identifier dans le cadre du Schéma les modalités de co-financement

- Négociation à avoir avec les **différents gestionnaires de voiries** (CD 50, communes...) pour la **répartition financière des aménagements**
- Envisager un **transfert de compétences de certaines voiries**

Echelle d'intervention

- Déclinaison du schéma à deux échelles :
- Maillage structurant à l'échelle du Cotentin
- Maillage local à l'échelle des bassins de proximité

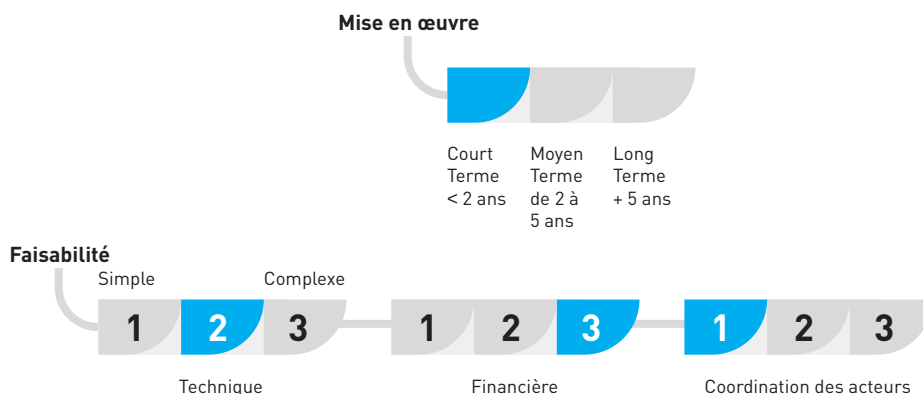
Coûts

- Définition d'un Schéma Directeur Cyclable : +/- 50 K€

Suivi des mesures

- Réalisation du Schéma Directeur Vélo
- Linéaire d'aménagements cyclables réalisés

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage dans la définition du Schéma
Communes	Partenaire technique dans la définition des besoins et des itinéraires à réaliser
CD 50 / Région / Ademe	Partenaires techniques et financiers

Planning & faisabilité


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une diffusion disparate de services (stationnement, jalonnement, location...) essentiellement concentrée sur Cherbourg et les polarités touristiques

- **Accompagner le développement de la pratique cyclable, d'un corpus de solutions facilitant les déplacements du cyclistes**

Impacts

Faibles

Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Déployer un plan ambitieux de stationnement des cycles

- Développer un maillage fin de points de stationnement adaptés à la durée de l'arrêt (du simple arceau, à l'abri vélo et au box sécurisé)
- **Diffuser ces points aux abords de l'ensemble des pôles générateurs** (stations intermodales, établissements scolaires, bourgs et centralités commerciales, points touristiques, équipements de loisirs et administratifs, pôles d'emplois, zones commerciales...)
- Selon les pôles à équiper, une **intervention directe dans l'aménagement** des points ou un **accompagnement auprès des communes et entreprises**

2 // Jalonner les itinéraires au fur et à mesure des aménagements

- Un jalonnement qui doit à la fois **inciter à la pratique, informer sur les itinéraires et guider les cyclistes sur des aménagements sécurisés**
- Décliner un jalonnement pour les **déplacements quotidiens et touristiques**
- **Préciser les distances et temps de parcours**

3 // Développer des services associés en s'appuyant sur l'offre déjà existante et les acteurs locaux, et en visant une diffusion des offres à l'échelle communautaire

- **Poursuivre le développement du service de location de VAE initié en 2019** (passer de 85 VAE à son lancement à un objectif de 500 en 2024)
- **Expérimenter un service de location de vélos en libre-service** localisé au niveau des pôles d'échange multimodaux et des stations intermodales
- **Diffuser le label « Accueil Vélo »** aux abords des itinéraires touristiques
- **Accompagner les associations Vélorution et Pignons sur Rue**, dans le développement de leurs outils et campagne de sensibilisation

Echelle d'intervention

- Développer des services sur l'ensemble du territoire

Coûts

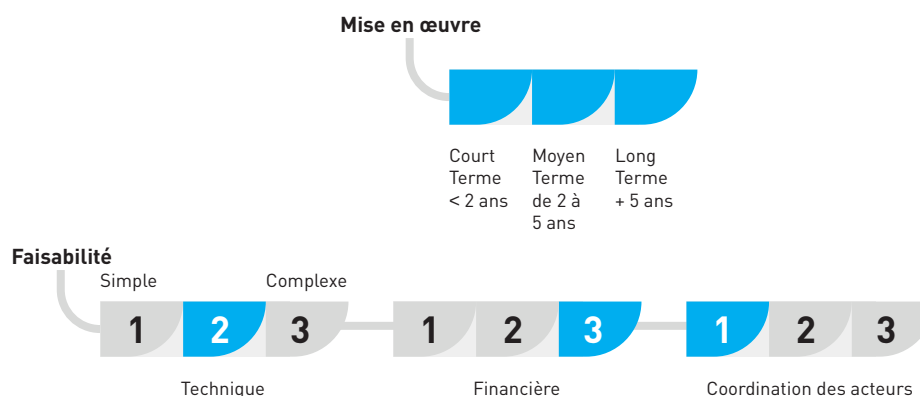
- Arceau : 100 € - Box : 2 500 € / vélo
- Jalonnement de 330 € / km en milieu rural à 1500 € / km en milieu urbain...

Suivi des mesures

- Création / développement des services
- Fréquentation et usages des services
- Volume et occupation des espaces de stationnement

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage dans la développement des services
Communes / CD 50 / Région / Ademe	Partenaires techniques et financiers

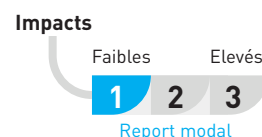
Planning & faisabilité



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

35 bornes recensées sur le territoire dont 17 sur Cherbourg-en-Cotentin (23 à terme) auxquelles il faut ajouter les bornes privées (zones commerciales, concessionnaires...)

- **Affiner le maillage pour faciliter les déplacements électrique et inciter aux changements de de motorisation**



Mesures à mettre en place

1 // Développer de nouvelles bornes de recharge électrique

- Dans le cadre du PDC, **proposer à minima une borne par PEM et stations intermodales soit 18 bornes**
- Déployer des bornes supplémentaires dans les centralités secondaires

2 // Déployer des bornes de recharges électriques multimodales

- Bornes qui doivent être **utilisées pour les Vélos à Assistance Électrique, les trottinettes**

3 // Introduire l'obligation d'implanter des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques dans les documents de planification

- **Obliger les promoteurs à implanter des IRVE** dans leurs programmes immobiliers
- **Instituer des box vélos avec recharge** dans les futures programmes d'habitat collectif

4 // Proposer et / ou communiquer sur les aides financières allouées pour l'installation de IRVE

- Programmes nationaux qui s'adressent à la fois **particuliers en habitat individuel** (programme CITE) ou **collectif** (ADVENIR), aux **entreprises, réservées à leurs salariés ou à leurs flottes de véhicules, voire ouvertes au public** (ADVENIR)
- Prévoir un **complément d'aide proposé par la CAC**



Echelle d'intervention

- Déployer les bornes sur l'ensemble du territoire en visant en priorité les lieux d'intermodalité et les centralités

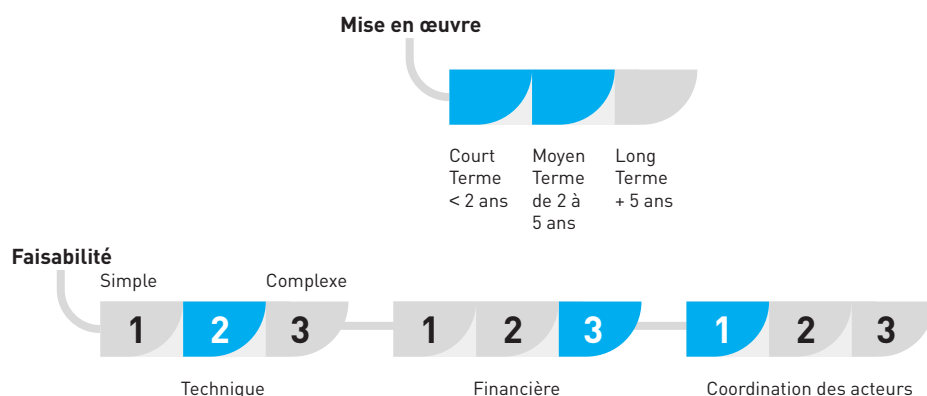
Coûts

- +/- 100 K€ pour le déploiement de 18 bornes de recharges standards
- Aide financière auprès des habitants à déterminer

Suivi des mesures

- Nombre de bornes déployées
- Fréquentation et usages des bornes

Acteurs	Rôle
SDE 50	Maître d'ouvrage dans le déploiement des IRVE
CAC / Communes / CD 50	Partenaires techniques et financiers

Planning & faisabilité


Enjeu 3 - Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité

Les constats justifiant cet enjeu :

- Les politiques de mobilité sont trop souvent sectorielles et ne répondent pas aux attentes des populations dans les secteurs les moins denses notamment ;
- Les nouvelles technologies permettent d'offrir de nouvelles perspectives en matière de mobilité ;
- L'automobile dans le Cotentin restera un mode de déplacement souvent privilégié mais c'est par un usage partagé des véhicules que des solutions pourront être déployées.

Les orientations à poursuivre :

- **Limiter l'autosolisme** via un usage plus partagée de l'automobile ;
- Accompagner les actions de développement des services à la mobilité par une **communication et des outils efficaces**.

ORIENTATION 9

PROMOUVOIR LES USAGES PARTAGÉS DE L'AUTOMOBILE

9.1 Développer un service de covoiturage dynamique en complémentarité avec le réseau de transport en commun

9.2 Poursuivre le déploiement d'aménagements en faveur du covoiturage

9.3 Déployer une flotte d'autopartage à destination des employeurs et des particuliers

9.4 Promouvoir des solutions de transport solidaire à l'échelle locale

Action 9.1

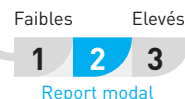
DÉVELOPPER UN SERVICE DE COVOITURAGE DYNAMIQUE EN COMPLÉMENTARITÉ AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Un maillage routier et une concentration des flux sur certains axes (RN 13 : jusqu'à 24 000 véh./j.) qui permet d'identifier des potentialités de développement de « contractualisation » entre chauffeurs et covoitureurs

- **Affiner le réseau TC développé par la CAC en s'appuyant des flux routiers fins et immuables**

Impacts



Mesures à mettre en place

1 // Proposer le système le plus adéquat pour intégrer l'offre de covoiturage au réseau de transport en commun

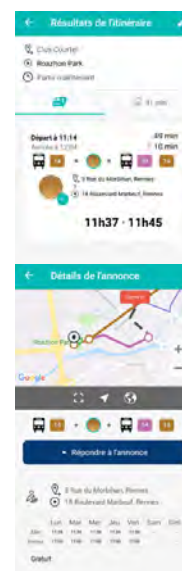
- Le **tracé et les horaires sont intégrés** à l'information du réseau
- Lorsque l'utilisateur se renseigne sur les offres multimodales existantes pour un trajet, **les possibilités de covoiturage lui sont indiquées au même titre que les autres solutions**
- Les solutions proposées peuvent être **cumulatives (ex : début du trajet en covoiturage, puis en TC)**

2 // Identifier les formes d'incitations pour l'usage du système

- Une **rétribution financière** pour les non-automobilistes qui **peut se rapprocher de la tarification du réseau**
- Une **indemnisation pour les chauffeurs, voire des trajets primés** (cadeaux, bons d'achats) avec la possibilité de les indemniser lorsque les trajets sont à vide

Le calendrier identifié est le suivant :

- **2020 : Expérimentation d'un service de covoiturage dynamique à destination des grands pôles d'emploi**
- **A partir de 2021 : Mise en place d'un service de covoiturage dynamique intégré à l'offre de mobilité Cotentin**



Echelle d'intervention

- Solutions développées pour accroître les facilités de déplacements dans les communes périphériques et rurales

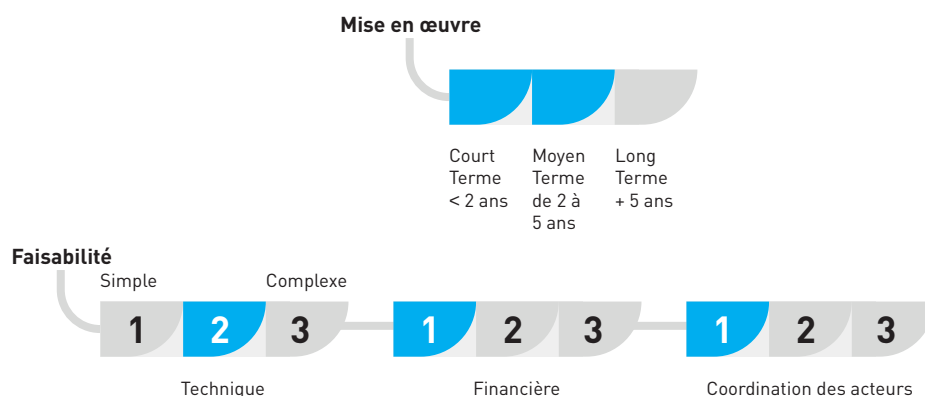
Coûts

- Lancement de l'application : +/- 100 000 K€
- Campagne de communication : +/- 5 K€

Suivi des mesures

- Nombre d'utilisateurs « chauffeurs » / « covoitureurs » inscrits au réseau
- Trajets réalisés et nombre de km parcouru

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage en tant que gestionnaire du réseau
Exploitant du réseau urbain	Partenaire technique
Possibilité de déléguer la réalisation de l'application à une entreprise, un IUT technologique ou via la mise en ligne des données et le lancement d'un concours	

Planning & faisabilité


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

16 aires officielles (environ 310 places de stationnement) et une quinzaine d'aire informelles présentes sur le territoire, auxquelles s'ajoutent 18 stations intermodales diffusées dans les pôles de proximité qui proposeront une offre supplémentaire accessible aux covoitureurs

- **Poursuivre le développement du covoiturage et accroître le taux d'occupation des véhicules**

Impacts

Faibles

Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Développer de nouvelles aires de covoiturage structurantes à vocation communautaire

- Nouvelles aires **créées ex-nihilo sur des lieux stratégiques** (aux intersections des grands axes routiers, au cœur des polarités..)
- 3 aires proposées :
- **Barneville-Carteret : intersection D902 / D903E** : +/- 30 places à créer – Localisation dans le cadre d'une station intermodale (+/- 105 K€ / coûts intégrés à l'action 2.3)
- **Bricquebec : Parking de la Place St-Anne** : Matérialiser aire structurante (+/- 5 K€)
- **Emondeville : échangeur de la N13 / hameau le Rôti** : +/- 30 places à créer (+/- 105 K€)

2 // Développer un maillage local d'aires de covoiturage en tant que stations via un accompagnement auprès des communes

- **Labeliser les aires informelles** où sont régulièrement constatées des pratiques de stationnement
- En amont de cette labellisation, analyser les conditions de stationnement. Si le stationnement se fait au détriment des conditions de sécurité des usagers (ex : sur le bas côté), **supprimer ces aires et identifier des espaces de report.**
- **Mutualiser ces aires avec des parkings déjà existants**, en concertation avec les gestionnaires des espaces (entreprises gestionnaires des parcs de supermarché...)
- 12 aires informelles à rendre plus lisibles (+/- 25 K€)

3 // Prévoir une accessibilité aux aires et stations de covoiturage lorsque l'offre de mobilité le permet

- **Créer un arrêt** lorsque le tracé d'une ligne TC passe aux abords immédiats de l'aire
- Intégrer les aires de covoiturage **dans les pôles à desservir dans le cadre du futur Schéma Directeur Cyclable et les équiper de box vélos sécurisés**

Echelle d'intervention

- Maillage d'aires de covoiturage dans les pôles de proximité et aux abords des voiries structurantes

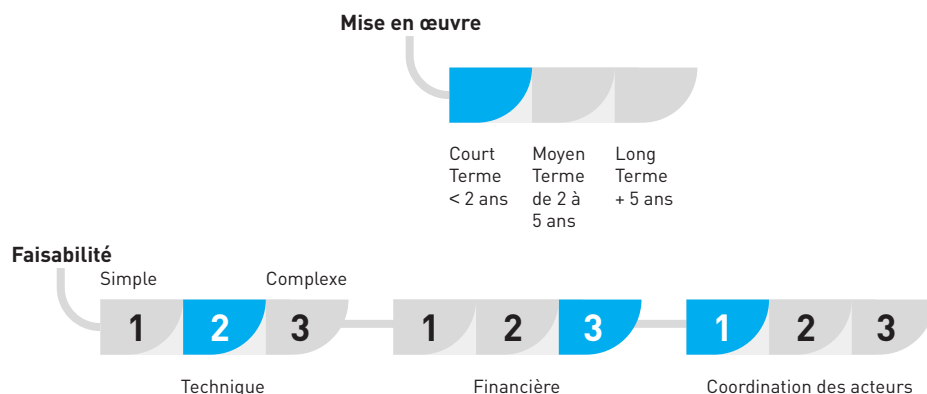
Coûts

- +/- 110 K€ pour les aires et stations proposées dans cette action

Suivi des mesures

- Nombre d'aires et places de de covoiturage
- Niveau d'occupation des aires

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage dans la création des aires
Communes / CD 50	Partenaires techniques et financiers

Planning & faisabilité


Action 9.2

POURUIVRE LE DÉPLOIEMENT D'AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU COVOITURAGE

Détail de l'action à mettre en place





DÉPLOYER UNE FLOTTE D'AUTOPARTAGE À DESTINATION DES EMPLOYEURS ET DES PARTICULIERS

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Un taux de motorisation moyen de 1,31 véhicules par ménages et près de 50 % des ménages qui disposent de 2 voitures ou plus

- **Apporter une solution motorisée d'appoint pour des ménages souhaitant éviter l'achat d'un second véhicule, ou pour des individus qui ne disposent pas initialement de voitures**

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Expérimenter la location de voitures en autopartage

- **Identifier le système d'organisation adapté au territoire - un système « en boucle »** (véhicule pris à un point de départ et ramené à ce même point) est conseillée en proposant de **la location en mairie des communes concernées**
- **Proposer des prix attractifs** pour inciter à l'essai pour inciter à tester les véhicules électriques
- **Proposer de la location courte durée** (ex : à la journée pour des touristes, sur quelques heures pour une personne non motorisée), **l'objectif est d'éviter de concurrence les opérateurs privés** (Europcar...)

Le calendrier identifié est le suivant :

- **2022 : Déploiement d'une flotte d'autopartage à Valognes et Cherbourg-en-Cotentin**
- **2023 : poursuite du déploiement d'une flotte d'autopartage à Cherbourg-en-Cotentin et à proximité de stations intermodales**



Ex : location de 2 zoés électriques aux habitants de la CC du Val d'Ille Aubigné (35)



Echelle d'intervention

- Sur l'ensemble du territoire

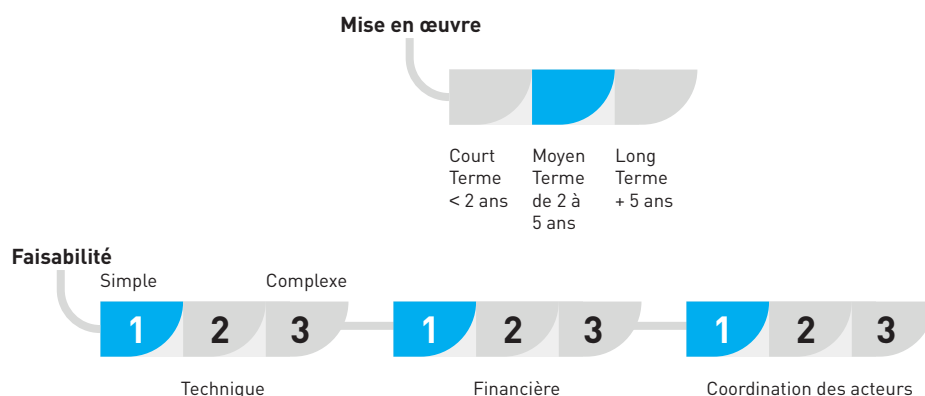
Coûts

- Achat d'un véhicule électrique : 25 K€
- 70 K€ pour le développement du système et des bornes d'autopartage
- 10 K€ par an de frais de fonctionnement du système

Suivi des mesures

- Nombre de véhicules déployés en autopartage
- Nombre de réservation
- Nombre de km parcouru

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage
Communes / CD 50	Partenaires techniques
ADEME / UE (fonds européens)	Partenaires financiers

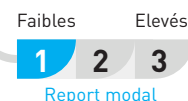
Planning & faisabilité


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une prolifération de flux routiers multidirectionnels pour développer Rézopouce / Un réseau dense d'associations d'aide à l'insertion pour développer le transport solidaire

- **Compléter le réseau TC développé par la CAC par des solutions moins coûteuses et spontanées**

Impacts



Mesures à mettre en place

1 // Développer un système d'autostop participatif

- Un **système encadrant l'autostop** dans une optique de sentiment de sécurité à développer à l'échelle des pôles de proximité
- La pratique est encadrée en s'appuyant sur un **réseau d'autostoppeurs et d'automobilistes clairement identifiés** avec distribution de kit de reconnaissance
- La **prise en charge se fait à des arrêts** disposés dans les centres bourgs, aux abords des commerces et à proximité des arrêts de TC
- Une **application smartphone** est développée pour faciliter la mise en relation
- Un **accompagnement possible de la collectivité par l'association Rézopouce** via une adhésion annuelle



2 // Accompagner les associations mettant en place un transport solidaire pour les déplacements de proximité

- S'appuyer sur les **associations d'aide à l'insertion**
- Les chauffeurs (généralement bénéficiaires des aides) pourraient être **rétribués en fonction des trajets réalisés**
- Les **véhicules utilisés pourraient être ceux des chauffeurs ou de l'association**
- Proposer une **offre comparable à un système TAD** en porte à porte, sectorisée à l'échelle des bassins de proximité, avec des modalités de réservation plus contraignantes (ex : réservations 3 jours avant)

Echelle d'intervention

- Solutions développées pour accroître les facilités de déplacements dans les communes rurales

Coûts

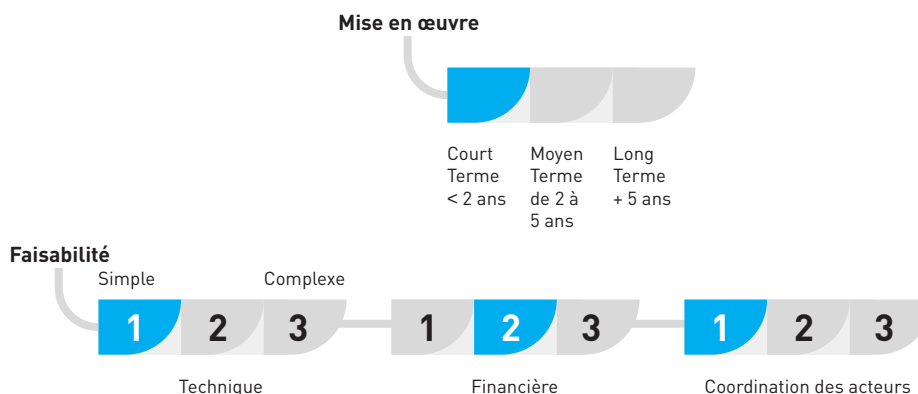
- Autostop organisé : Lancement de la démarche : +/- 30 K€ - Adhésion annuelle des collectivités : +/- 15 K€ à l'échelle de la CAC
- Transport solidaire : Possibilité d'une convention financière entre la CAC et les associations (ex : 15 K €/an)

Suivi des mesures

- Nombre de trajets réalisés via la mise en place des solutions

Solutions	Acteurs	Rôle
Autostop organisé	CAC	Maître d'ouvrage
	Association d'autostop organisé	Partenaire technique dans la mise en place de la plateforme
Transport Solidaire	Associations	Maître d'ouvrage dans la gestion et l'exploitation du système
	CAC / CD 50	Partenaires techniques et financier

Planning & faisabilité



ORIENTATION 10

COMMUNIQUER / INFORMER SUR LA NOUVELLE MOBILITÉ SOUHAITÉE ET MISE EN PLACE DANS LE COTENTIN

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

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

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



DÉPLOYER UNE STRATÉGIE DE SENSIBILISATION ET D'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ DURABLE EN LIEN AVEC LES ASSOCIATIONS DU TERRITOIRE



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une densité d'acteurs intervenant directement ou indirectement sur les thématiques de mobilité durable et solidaires, répartis sur l'ensemble du territoire.

- **Stimuler et accompagner la mise en place d'un écosystème associatif autour de la mobilité durable**

Impacts

Faibles Elevés



Mesures à mettre en place

1 // Apporter un soutien technique aux associations et réseaux souhaitant œuvrer en faveur de la mobilité durable

Plusieurs services peuvent être envisagés / proposés pour diminuer le sentiment d'exclusion sociale en lien avec les difficultés de déplacements :

- En lien avec la pratique cyclable : avec des **vélos-écoles, ateliers d'autoréparation vélo, pour un accompagnement autour d'un mode individuel** adapté pour les déplacements de courte distance ;
- En lien avec l'usage des Transports collectifs : via des **ateliers individuels ou collectifs**, pour apprendre à utiliser ces modes
- En lien avec la mobilité en général : à travers du **conseil en mobilité** (organisation d'un déplacement multimodal, gestion d'un budget mobilité), des **services à vocation sociale** (savoir / pouvoir bouger)

2 // S'appuyer sur l'expérience des associations pour promouvoir des pratiques de mobilité vertueuses, et en tant que relais auprès de la population

La CAC doit avoir un rôle d'animateur territorial, en :

- **Fédérant les associations autour des enjeux de mobilité sociale et solidaire**
- **Calquant les expériences qui fonctionnent**, tout en évitant les doublons
- **Visant un équilibre territorial** sur les actions proposées

Echelle d'intervention

- Une stratégie à déployer sur l'ensemble du territoire

Coûts

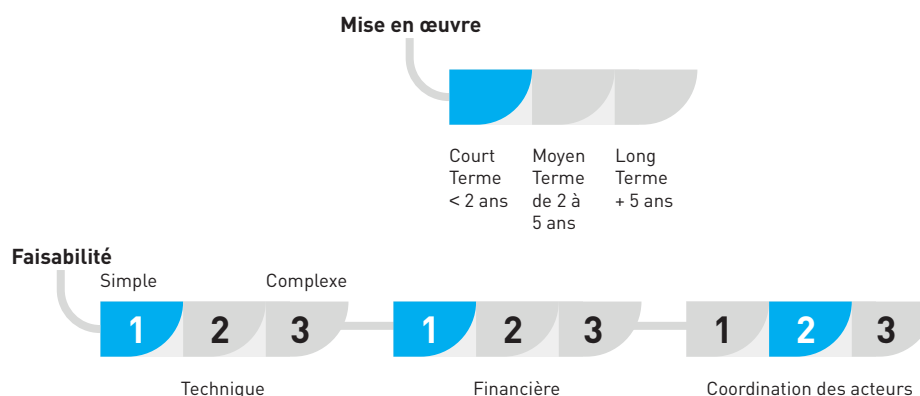
- Coûts de fonctionnement d'une politique d'animation

Suivi des mesures

- Mise en œuvre d'un écosystème associatif local

Acteurs	Rôle
CAC	Fédérateur des associations concernées et des actions entreprises Partenaire technique et financier dans la mise en œuvre des mesures
Associations	Chefs de file des actions
Communes	Partenaires et relais de proximité

Planning & faisabilité



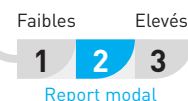


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Des outils de communication peu déployés sur le territoire, n'apportant pas toujours une vision multimodale, et qui peuvent justifier un faible part des modes alternatifs

- **Promouvoir les changements de comportements en informant et sensibilisant pour faire disparaître les préjugés et lutter contre les mauvaises pratiques**

Impacts



Mesures à mettre en place

1 // Accroître la communication sur les différentes offres existantes et projetées

- **Apporter plus de visibilité aux différentes offres**, notamment TC (services Manéo express, Manéo de proximité..)
- **Valoriser l'intermodalité** (proposer des outils multimodaux – Exemple : vélos + TC...)



2 // Diversifier les outils de communication

- Objectif de **créer un site web « Mobilités Cotentin »** d'ici à 2021 à décliner sous format smartphone
- S'appuyer sur d'autres outils (guide mobilité, flyers, mairies, marquage au sol sur des secteurs à enjeux...)
- **Réorienter les usagers vers une solution de mobilité selon leur besoin de déplacement** (plateforme commentjyvais par exemple)



3 // Réaliser des journées de communication / sensibilisation sur la mobilité durable

- **De manière ponctuelle** (challenge de la mobilité permis vélo, journée slow-up ou sans voiture)
- **De manière régulière** (semaine européenne de la mobilité durable)

Echelle d'intervention

- Des campagnes à destination de l'ensemble des usagers du territoire (habitants, actifs, touristes...)

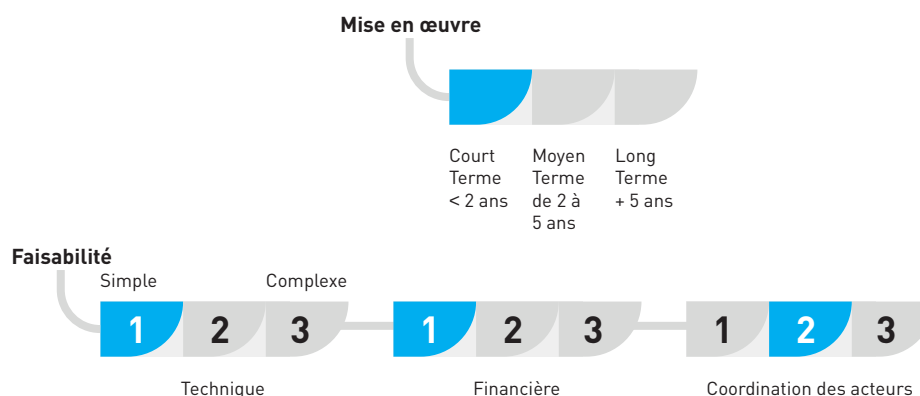
Coûts

- Guide mobilité : 5K€ / an
- Site internet : 5 K€ / an
- Journée de sensibilisation : 15K€ / journée

Suivi des mesures

- Nombre d'outils de communication développés par la CAC (affichage, flyer...)

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage
Communes	Partenaires techniques
ADEME / sécurité routière	Partenaire financier

Planning & faisabilité


METTRE EN PLACE UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION POUR AMÉLIORER LES COMPORTEMENTS ET LUTTER CONTRE LES IDÉES PRÉCONÇUES

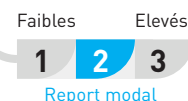


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une trop faible prise en compte des usagers quant aux impacts de leurs pratiques de mobilité, sur autrui, pour la collectivité etc...

- **Promouvoir les changements de comportements en informant et sensibilisant pour faire disparaître les préjugés et lutter contre les mauvaises pratiques**

Impacts



Mesures à mettre en place

Les mesures ici identifiées sont à percevoir comme les cibles potentielles des outils de communication

1 // Viser les incivilités et la sécurité des usagers

- Le **stationnement anarchique** sur trottoir au détriment des modes doux
- Le **respect des réglementations** sur le stationnement
- Les **comportements automobilistes inadaptés** (vitesses en ville, régime de priorité dans les zones pacifiées, adaptation de la conduite face aux modes doux...)

2 // Viser l'aspect autosoliste des déplacements

- L'impact sur **l'environnement**
- L'impact sur **la congestion des trafics** et l'augmentation des durées de déplacements

3 // Le coût

- Le financement des transports collectifs, qui repose en majorité sur les subventions des collectivités et le Versement Transport



Echelle d'intervention

- Des campagnes à destination de l'ensemble des usagers du territoire (habitants, actifs, touristes...)

Coûts

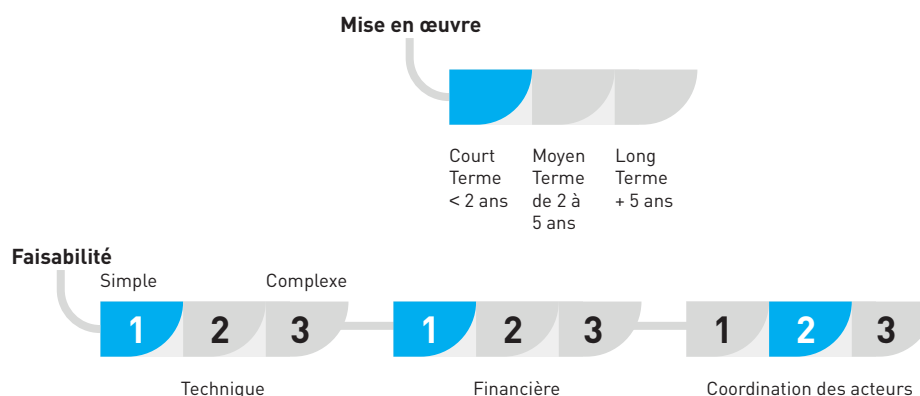
- Campagne de communication : +/- 15 K€

Suivi des mesures

- Nombre d'outils de communication (affichage, flyer...) intégrant ces thématiques

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage
Communes	Partenaires techniques
ADEME / sécurité routière	Partenaire financier

Planning & faisabilité



ORIENTATION 11

RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT AU DÉVELOPPEMENT DES PLANS DE MOBILITÉ ENTREPRISES SUR LES PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITÉS DU TERRITOIRE

**11.1 Développer une politique d'accompagnement par zone
d'emploi**

**11.2 Montrer l'exemple en mettant en place un plan de mobilité
d'administration**



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Plus de 40 Zones d'activités sur le territoire et près de 73 000 emplois regroupés notamment au sein de grandes entreprises (Orano, EDF, Naval Group...)

- **Introduire les enjeux et solutions de mobilités durables dans les entreprises et administrations et réduire l'impact des déplacements pendulaires et professionnels**

Impacts

Faibles

Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Identifier les entreprises et zones d'activités pour lesquelles des Plans de Mobilité paraissent pertinents

- **ZA d'Armanville** (Valognes), **ZA de la Glacerie** (Cherbourg-en-Cotentin), **Orano** (Beaumont-Hague), **Naval Group** (Cherbourg-en-Cotentin), **EDF** (Flamanville)...

2 // Accompagner les entreprises en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité

- **Sensibiliser les entreprises**
- Mettre en œuvre les **mesures facilitant les conditions d'accès aux sites** (desserte en transports collectifs, aménagements cyclables...)

3 // Montrer l'exemple en mettant en place un Plan de Mobilité au sein des services de la CAC

Exemple de solutions à envisager

- Réduction sur les abonnements tarifaires des réseaux TC
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage), marquage des vélos contre le vol
- Espaces de stationnement abrités et sécurisé
- Autopartage professionnel de flottes de véhicules de service / de société
- Essai de véhicules et vélos électriques



Echelle d'intervention

- Sur les principales zones d'activités et pôles d'emploi du territoire

Coûts

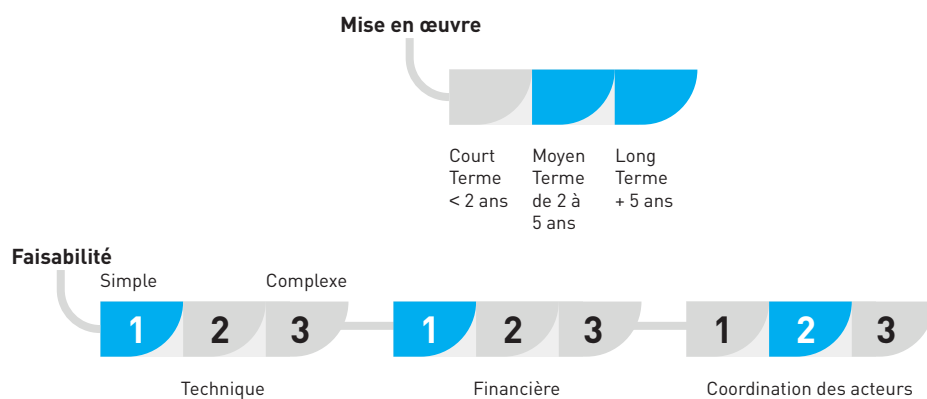
- Plan de Mobilité : +/- 50 K€ (à la charge des entreprises et administrations)

Suivi des mesures

- Nombre de Plans de Mobilité élaborés
- Evolution du nombre de salariés concerné un Plan, et de la répartition modale des flux pendulaires

Acteurs	Rôle
Entreprises / Administration	Maître d'ouvrage dans le lancement des Plans de Mobilité
CAC	Partenaire technique dans la mise en place des mesures

Planning & faisabilité



MONTRE L'EXEMPLE EN METTANT EN PLACE UN PLAN DE MOBILITÉ D'ADMINISTRATION

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, et en tant que grand employeur présent sur plusieurs sites, la Communauté d'agglomération du Cotentin est au premier plan dans la mise en place du futur système mobilité du Cotentin

- **Promouvoir l'exemplarité en mettant en place un plan de déplacements administration**

Impacts

Faibles

Elevés

1

2

3

Report modal

Mesures à mettre en place

Des enjeux bénéfiques à tous :

Pour l'entreprise :

- Amélioration du bien être des salariés et gains de productivité
- Réduction des charges liées aux déplacements et optimisation du stationnement
- Participation à une démarche citoyenne et valorisation de l'image de l'entreprise...

Pour les salariés :

- Réduction des frais et du temps de trajets domicile-travail
- Réduction du stress et maintien en forme
- Participation à un projet fédérateur de l'entreprise...

Pour l'environnement :

- Diminution du trafic routier et du nombre d'accidents
- Amélioration de la qualité de l'air
- Maintien de l'attractivité économique...

1) Etablir un diagnostic de la mobilité des agents et des élus de la CAC Collecte et un croisement d'informations :

- **Observations de terrain** (conditions d'accessibilité multimodale : offre de transports collectifs, de stationnement, infrastructures modes doux...)
- **Informations fournies par l'administration** sur l'ensemble des facilités ou services, équipements ou matériels mis à disposition du personnel
- **Enquête « mobilité » auprès des agents et élus de la CAC** (voire visiteurs grand public et professionnel) sur leurs conditions de déplacements pendulaires et professionnels

2) Elaborer un PDA en tenant compte de la dimension multisite de la CAC

Identifier par sites les mesures adaptées (covoiturage, électromobilité, adaptation de l'offre TC...)

Echelle d'intervention

- Sur les sites de la CAC

Coûts

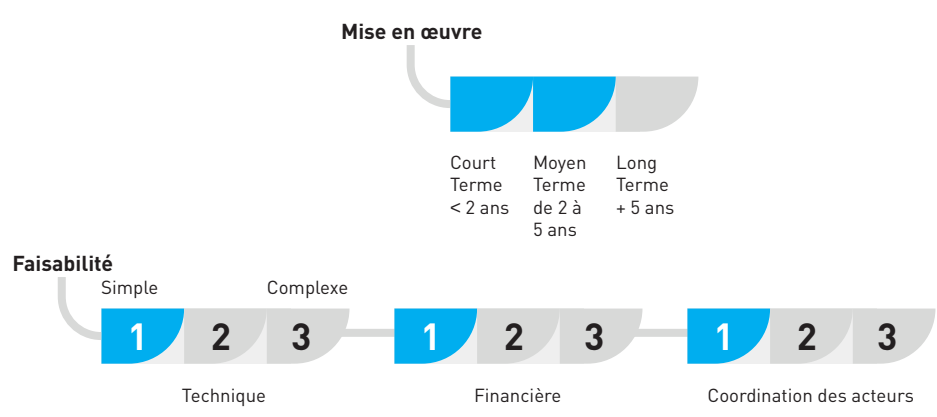
- Coût d'une mission d'accompagnement déployée en interne

Suivi des mesures

- Déploiement des actions du Plan de Mobilité
- Répartition modale des flux pendulaires des agents de la CAC et des déplacements professionnels

Acteurs	Rôle
CAC (services ressources)	Maître d'ouvrage dans le lancement de son Plan
Elus et Agents de la CAC	Cibles

Planning & faisabilité



ORIENTATION 12

ŒUVRER EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ DE LA PRESQU'ÎLE

12.1 Elaborer un schéma d'accessibilité multimodal à l'échelle de l'espace Transmanche

12.2 Collaborer avec la Région Normandie afin d'améliorer la desserte du territoire

12.3 Garantir les correspondances entre les services du réseau Cotentin et les lignes régionales

12.4 Faciliter les liaisons entre la Gare Maritime et la Gare SNCF de Cherbourg-en-Cotentin



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Envisagé d'un point de vue « terrestre », le Cotentin apparaît isolé et excentré du cœur de la métropole normande et de l'axe Seine. Sa situation maritime au cœur de l'axe Transmanche constitue toutefois un atout

- **Remplacer le Cotentin dans la géographie de l'espace transmanche et promouvoir une stratégie de renforcement de ses atouts maritimes et de sa proximité avec les îles britanniques**

Impacts

Faibles Elevés



Mesures à mettre en place

1 // Elaborer un schéma stratégique d'accessibilité multimodale à l'échelle transmanche de façon multi-scalaire, anticipant les effets locaux des différentes mesures

- Etude stratégique multipartenariale (Etat, Région, Intercommunalités, SNCF, PNA, entreprises de transport...)
- Intégrer les connexions multimodales (fermée, routière...) avec l'offre maritime

2 // Renforcer les liens avec les îles britanniques en intégrant la perspective des effets du Brexit

- **Renforcer les liaisons par ferry**
- **Manager les flux de transit** pour ainsi intégrer les dimensions transport de personnes et de marchandises

3 // Compléter et accompagner le SRADET

- Identifier quelles orientations et objectifs s'apparentent directement ou indirectement aux thématiques de la mobilité
 - Exemple d'objectif direct : **Améliorer l'offre de mobilité et créer les conditions d'une intermodalité efficace**
 - Exemple d'objectif indirect : **Améliorer le cadre de vie**
- Identifier les outils et moyens valorisés dans le cadre du SRADET pour atteindre les objectifs
- Adapter les actions et mesures du PDC en conséquence

Echelle d'intervention

- Sur les interactions avec l'extérieur (infrastructures, services...)

Coûts

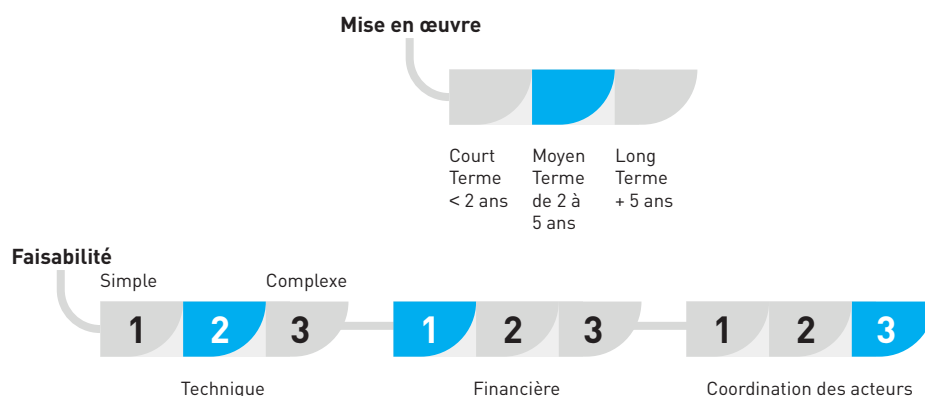
- Coût d'une étude stratégique
- Coûts de lobbying (déplacements, rencontre avec les partenaires...)

Suivi des mesures

- Liens noués avec des partenaires extérieurs
- Evolution de l'offre de liaisons maritimes transmanche

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage de l'étude
Région, office du tourisme	Partenaires stratégiques
Communes	Partenaire de la coopération internationale

Planning & faisabilité



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Une mobilité qui s'affranchit des limites administratives de la CAC et près de 10 000 actifs qui effectuent quotidiennement la navette entre la CAC et l'extérieur

- **Améliorer les connexions depuis / vers l'extérieur du Cotentin pour faire des transports collectifs une alternative pertinente sur des déplacements de longue distance**

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3
Report modal

Mesures à mettre en place

Ces mesures seront à valoriser auprès de la Région et de la SNCF.

1 // Accroître l'attractivité de l'offre ferroviaire sur l'axe Cherbourg, Caen, Paris

Augmenter la fréquence et cadencer l'offre

Proposer des **départs et arrivées à heure fixe** afin d'**apporter plus de lisibilité** aux usagers

Viser un **cadencement à l'heure** sur Caen – Cherbourg et à 2h sur Cherbourg – Paris

Fréquence doublée en heure de pointe du matin et du soir

Garantir une arrivée le matin compatible avec les horaires de travail (avant 9h à Paris et pour 9h à Cherbourg) et **mieux équilibrer les horaires en soirée** (proposer à minima un départ supplémentaire aux environs de 20h47)

Intégrer pleinement le territoire dans les réflexions sur l'**amélioration de la desserte ferroviaire régionale et les grands projets comme la Ligne Nouvelle Paris Normandie**

2 // Améliorer la connexion du territoire avec les territoires et métropoles du grand ouest (Rennes, Nantes, Le Mans, Brest, etc...)

Créer une liaison expresse directe en TC vers Rennes et faciliter les correspondances vers les polarités (Nantes, Brest, Lorient...)

Assurer les correspondances en gare de Caen vers Le Mans, Tours, Rouen et Le Havre

3 // Garantir la bonne desserte du territoire par les lignes régionales routières et ferroviaires

Mieux connecter le Cotentin avec les polarités normandes (Caen, Saint-Lô, sud-Manche, le Bessin...)

Viser une offre qui soit **attractive à la fois pour des déplacements quotidiens et touristiques**

4 // Construire l'interconnexion des offres régionales et locales au sein du territoire

Une interconnexion en termes d'infrastructures, de services, d'animation

Veiller à une **politique tarifaire cohérente et interopérable**

Echelle d'intervention

- Sur les interactions avec l'extérieur (infrastructures, services...)

Coûts

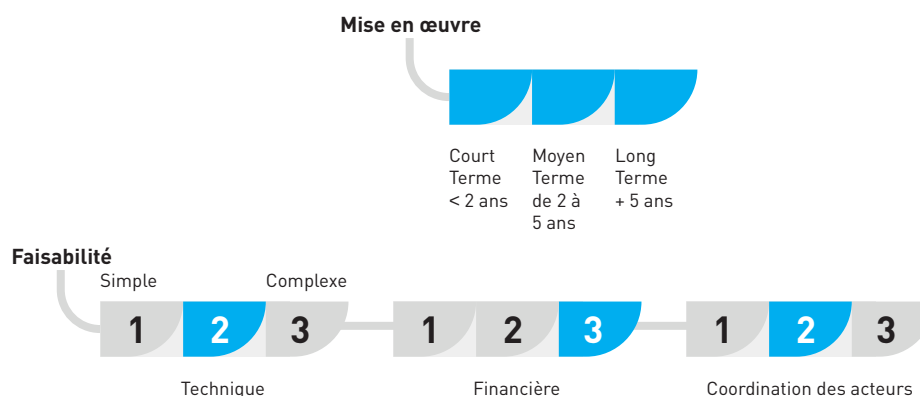
- Coûts de présence et d'animation auprès de la Région dans l'élaboration du futur Schéma Régional

Suivi des mesures

- Intégration des mesures dans le futur Schéma Régional
- Mise en place de nouveaux services régionaux

Acteurs	Rôle
Région	Maître d'ouvrage
CAC	Présence et animation auprès de la Région
SNCF	Exploitant de l'offre ferroviaire

Planning & faisabilité



GARANTIR LES CORRESPONDANCES ENTRE LES SERVICES DU RÉSEAU COTENTIN ET LES LIGNES RÉGIONALES

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Des conditions de transition entre les offres locales et régionales (temps de correspondance, lisibilité de l'information, billettique) pouvant freiner l'usage des transports collectifs

- **Faciliter les connexions et accroître l'attractivité des différentes offres auprès des usagers (réguliers, ponctuels)**

Impacts

Faibles Elevés

1 2 3
Report modal

Mesures à mettre en place

1 // Permettre les correspondances avec l'offre ferroviaire en gare de Valognes

- **Adapter l'offre locale du futur réseau du Cotentin** (horaire de desserte, amplitude) et **limiter les temps d'attente** (pas plus de 7/8 minutes entre les départs / arrivées)
- **Tendre vers une intermodalité optimisée sur le PEM** (confort de l'attente, lisibilité...)

2 // Faire du Cotentin une destination touristique éco-mobile

- **Soutenir la stratégie de développement du tourisme nature durable du Cotentin**
 - Mise en place de billets combinés lignes régionales (fer, route) / lignes locales
 - Améliorer les connexions entre les PEM et stations intermodales vers les principales polarités touristiques
- **Développer des billets touristiques saisonniers, en lien avec les offres maritimes** à destinations des îles britanniques et des îles anglo-normandes

3 // Etudier l'opportunité d'adopter des outils d'intégration multimodale régionaux (par ex. Atoumod, commentJyvais, etc...)

- **Veiller à une prise en compte et une mise à jour régulière** des informations locales sur les sites régionaux
- **Intégrer l'offre régionale sur les outils de communication et d'informations** du réseau du Cotentin
 - Exemple : Préciser les horaires de départ et d'arrivées des lignes régionales sur les fiches horaires des lignes locales

Echelle d'intervention

- A l'échelle du Cotentin

Coûts

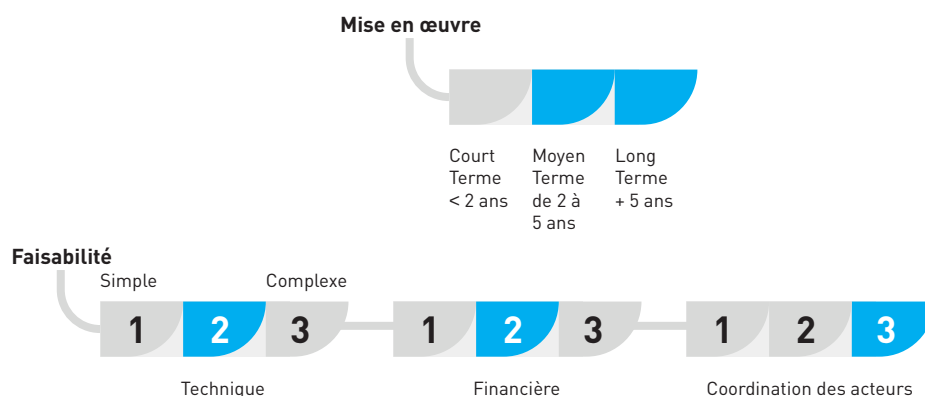
- Nouvelle offre à définir et à intégrer dans la future DSP
- Coûts internes pour le développement de tarifs auprès des touristes

Suivi des mesures

- Fréquentation et connexions multimodales au PEM de Valognes
- Fréquentation touristique de l'offre et achat de titres destinés à cette cible

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage
Région / Office du Tourisme / Compagnies maritimes	Partenaires techniques

Planning & faisabilité



FACILITER LES LIAISONS ENTRE LA GARE MARITIME ET LA GARE SNCF DE CHERBOURG-EN-COTENTIN

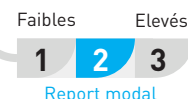


Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

La Gare maritime est desservie par la ligne 8 (fréquence moyenne à l'heure), l'arrêt est peu valorisé et est trop distant pour être attractif pour les usagers de la Gare

- **Mieux connecter les deux pôles via une liaison TC forte répondant à la fois aux besoins des actifs et aux usagers des ferry**

Impacts



Mesures à mettre en place

Une action à mener en concertation directe avec les gestionnaires portuaires

1 // Identifier les besoins et les potentialités d'usages

Uniquement les besoins des usagers des ferrys ?

Faut-il intégrer les **besoins des actifs** travaillant sur le site portuaire ?

Faut-il intégrer les **besoins des touristes** visitant la Cité de la Mer ?

2 // Identifier le tracé interne à la Gare Maritime et les points d'arrêts potentiels

Un tracé sécurisé prenant en compte l'organisation des flux professionnels et des différents points de montées / descentes des ferrys

Selon les besoins, **plusieurs points d'arrêts diffusés** sur le site portuaire

Des points d'arrêts **sécurisés, abrités, et accessibles aux PMR**

3 // Identifier le niveau d'offre

Calée sur les mouvements des ferrys

En **heures de pointe, pour répondre aux horaires classiques de prise de poste**

Une **amplitude horaire étendue et une fréquence notable en heures creuses** (ex : 30 / 40 minutes) pour capter des **actifs aux horaires atypiques**

Echelle d'intervention

- Gare maritime de Cherbourg-en-Cotentin et fuseau vers la gare SNCF

Coûts

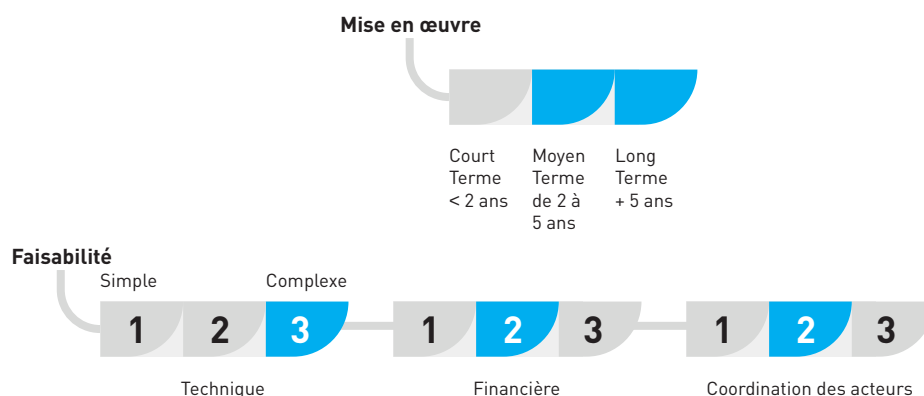
- Coût d'une navette à intégrer dans la future DSP et qui sera fonction du niveau d'offres

Suivi des mesures

- Mise en place d'une liaisons
- Evolution du nombre d'usagers de la ligne concernée

Acteurs	Rôle
CAC	Maître d'ouvrage pour la définition de l'organisation du service
Exploitant réseau urbain	Partenaire technique dans l'exploitation de la ligne concernée
Ports Normands Associés	Partenaire technique et financier pour la gestion de la ligne et la création d'un point d'arrêt sur le site portuaire

Planning & faisabilité



LA SYNTHÈSE DU PLAN D' ACTIONS

TABEAU D'ECHEANCIER DU PDU

Orientations	Actions	Court terme < 2 ans	Moyen terme De 2 à 5 ans	Long terme + de 5 ans
1) Créer un réseau unifié à l'échelle du Cotentin	1.1 Mettre en place une marque mobilité commune centrée sur le service à l'utilisateur			
	1.2 Instaurer une politique tarifaire lisible, attractive et solidaire			
	1.3 Déployer un système billettique et d'information multimodale unique pour l'ensemble des modes de transports			
2) Développer des solutions de transports en commun performantes et adaptées à la diversité des usages et des territoires	2.1 Restructurer le réseau urbain pour le rendre plus attractif			
	2.2 Améliorer la desserte des communes périphériques de Cherbourg-en-Cotentin			
	2.3 Renforcer l'offre interurbaine vers les pôles de proximité, les grands pôles d'emploi et les destinations touristiques			
	2.4 Apporter des solutions de mobilité dans les territoires ruraux selon une logique de bassins de proximité			
3) Favoriser l'intermodalité par des aménagements multimodaux hiérarchisés à l'échelle du Cotentin	3.1 Organiser de manière hiérarchisée l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle			
	3.2 Aménager les PEM de Cherbourg et de Valognes en tant que points d'entrée du territoire et plateformes de correspondance du réseau Cotentin			
	3.3 Créer des stations intermodales afin d'organiser la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération			
	3.4 Favoriser une intensité de services et de logements à proximité des stations intermodales			
4) Mettre en place une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier du Cotentin	4.1 Mieux organiser les contournements pour limiter les flux de transit en cœur de ville			
	4.2 Requalifier les principaux axes routiers traversant Cherbourg-en-Cotentin au fur et à mesure des projets structurants			
	4.3 S'appuyer sur les projets en cours visant la mise aux normes autoroutières de la RN 13			
5) Améliorer les conditions de transports et de livraisons	5.1 Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds			
	5.2 Adopter une politique ambitieuse en matière de transports et livraisons de marchandises			
6) Utiliser l'outil stationnement comme levier de report modal et d'attractivité	6.1 Utiliser l'outil stationnement en faveur du report modal en lien avec les évolutions du PDC en matière de mobilité alternative à l'automobile			
	6.2 Développer des politiques de stationnement au sein des pôles de proximité			

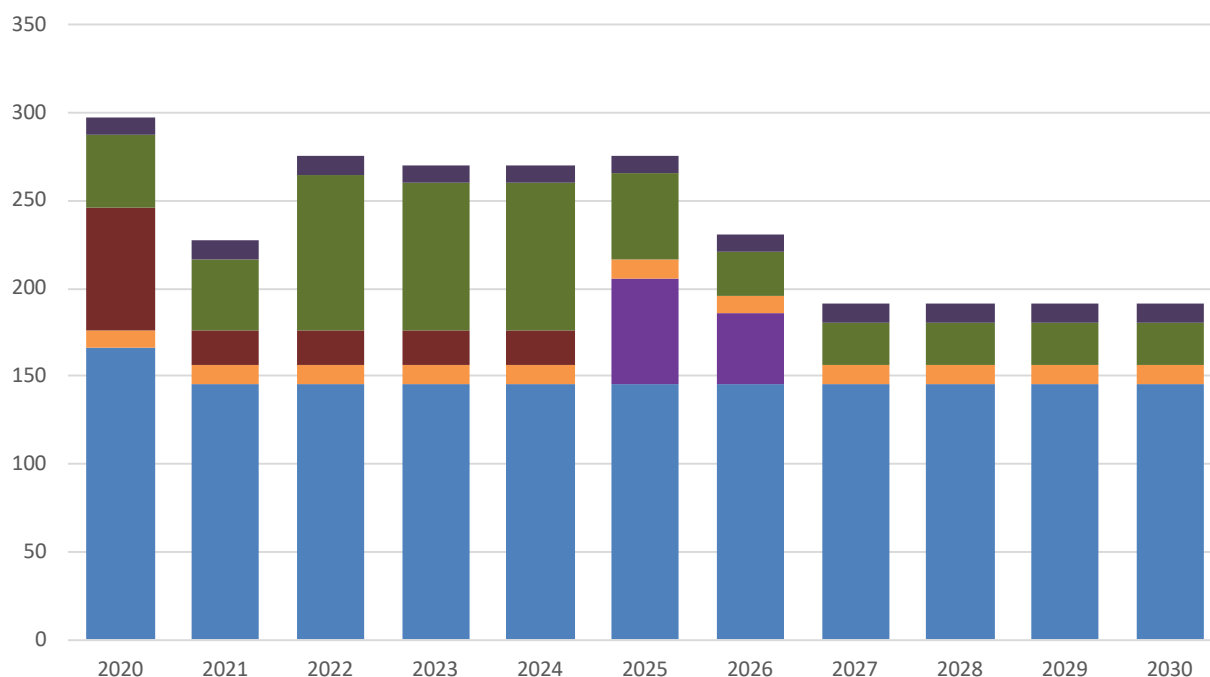
TABLEAU D'ECHEANCIER DU PDU

Orientations	Actions	Court terme < 2 ans	Moyen terme De 2 à 5 ans	Long terme + de 5 ans
7) Conforter les centralités du territoire par des aménagements favorables à la marche et aux déplacements de proximité	7.1 Améliorer la qualité de l'espace public dans les zones urbaines			
	7.2 Inciter à la création des "Plans Modes Actifs " à l'échelle des communes			
	7.3 Garantir des conditions d'accessibilité multimodale pour tout nouveau projet d'urbanisation			
8) Développer un écosystème en faveur de l'usage du vélo et des autres modes assimilés	8.1 Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire intégrant des Schémas vélos territorialisés (ex-EPCI)			
	8.2 Développement de « services » pour promouvoir l'usage du vélo			
	8.3 Poursuivre la diffusion des Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques			
9) Promouvoir les usages partagés de l'automobile	9.1 Développer un service de covoiturage dynamique en complémentarité avec le réseau de transport en commun			
	9.2 Poursuivre le déploiement d'aménagements en faveur du covoiturage			
	9.3 Déployer une flotte d'autopartage à destination des employeurs et des particuliers			
	9.4 Promouvoir des solutions de transport solidaire à l'échelle locale			
10) Communiquer / Informer sur la nouvelle mobilité souhaitée et mise en place dans le Cotentin	10.1 Déployer une stratégie de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité durable en lien avec les associations du territoire			
	10.2 Renforcer la communication sur les services de mobilité et les projets structurants			
	10.3 Mettre en place une campagne de communication pour améliorer les comportements et lutter contre les idées préconçues			
11) Renforcer l'accompagnement au développement des Plans de Mobilité Entreprises sur les principales zones d'activités du territoire	11.1 Développer une politique d'accompagnement par zone d'emploi			
	11.2 Montrer l'exemple en mettant en place un plan de mobilité d'administration			
12) Œuvrer en faveur de l'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île	12.1 Elaborer un schéma d'accessibilité multimodal à l'échelle de l'espace Transmanche			
	12.2 Collaborer avec la Région Normandie afin d'améliorer la desserte du territoire			
	12.3 Garantir les correspondances entre les services du réseau Cotentin et les lignes régionales			
	12.4 Faciliter les liaisons entre la Gare Maritime et la Gare SNCF de Cherbourg-en-Cotentin			

LA SYNTHÈSE DU PLAN D' ACTIONS

ESTIMATION FINANCIERE DU PDU

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



Orientations disposant de coûts identifiés :

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

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

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

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

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

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

TABLE DES SIGLES

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmé
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ALUR : Loi Accès au Logement et Urbanisme Renové
AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités
BNG : Bus Nouvelle Génération
CAC : Communauté d'Agglomération du Cotentin
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CD 50 : Conseil Départemental de la Manche
CDU : Centre de Distribution Urbaine
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, de l'Urbanisme et des constructions publiques
CITE : Crédit d'Impôt Transition Energétique
CPER : Contrat de Plan Etat Région
CHNS : Car à Haut Niveau de Service
CHPC : Centre Hospitalier Public du Cotentin
COS : Coefficient d'Occupation des Sols
CUC : Communauté Urbaine de Cherbourg
CV : Centre-Ville
DSP : Délégation de Service Public
EMD : Enquête Ménages Déplacements
EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale
ERP : Etablissement Recevant du Public
ETP : Equivalent Temps Plein
GES : Gaz à Effet de Serre
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IRVE : Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques
JOB : Jour Ouvrable de Base
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République
P+R : Parc-Relais
PAC : Porter A Connaissance

PAE : Parc d'activités Economiques
PAVE : Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
PDC : Plan de Déplacements du Cotentin
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PDE : Plan de Déplacements Entreprise
PDES : Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire
PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
PL : Poids Lourd
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
PNA : Ports Normands Associés
PTU : Périmètre de Transports Urbains
RFF : Réseau Ferré de France
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDE 50 : Syndicat Départemental d'Energies de la Manche
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SN3V : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
SRCAE : Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie
TAD : Transport A la Demande
TC : Transports Collectifs
TCU : Transports Collectifs Urbains
TER : Transport Express Régional
TGV : Train à Grande Vitesse
TMD : Transport de Matière Dangereuse
VAE : Vélo à Assistance Electrique
VP : Voiture Particulière
ZA : Zone d'Activité
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

TABLE DES SIGLES

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité : Nom de la collectivité territoriale (ville, agglomération, département, région), dans l'exercice de sa compétence mobilité. Elle définit la politique de transport (niveau de l'offre, financement, qualité de service, choix des investissements, tarification, etc.) puis choisit par exemple pour le réseau de TC, après appel d'offre, une société exploitante qui mettra en œuvre cette politique.

Autopartage : Système de partage de véhicules. L'autopartage est une réponse aux problèmes de coût de l'achat et de l'entretien d'une voiture, ainsi qu'une réduction des risques pour l'environnement liés à l'usage d'une automobile.

Captif : Désigne une personne qui ne dispose pas de choix entre différents moyens de déplacement.

Covoiturage : Utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Déplacement : Unité de mesure de la mobilité quotidienne. Un déplacement est caractérisé par une origine et une destination, un motif (école, achats, travail, etc.), une durée, un ou plusieurs mode(s) de transport. Un aller-retour vaut deux déplacements.

Ecomobilité : Mise en place et utilisation des modes de transports limitant les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage...

Enquête Ménage : L'objet de cette enquête est de recueillir les pratiques de déplacements d'une population. Cette enquête recense tous les déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode de déplacement utilisé, y compris la marche.

Intermodalité : Utilisation et conditions de transition entre plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : train + marche, covoiturage + bus...

Jalonnement : Mise en place de panneaux (directionnels ou non) régulièrement espacés dans le but de signaler un itinéraire précis. S'applique pour la circulation automobile, le transport routiers, le stationnement, la marche à pied et le vélo.

Maillage : Réseau de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.

Management de la mobilité : Le management de la mobilité consiste à inciter les individus, les entreprises, les institutions à satisfaire leurs besoins de transport en utilisant au mieux les modes alternatifs et en réduisant l'usage de la voiture individuelle.

Mobilité : Au sens strict, capacité des personnes à se déplacer – et des biens à être transportés – d'un endroit à un autre. La mobilité individuelle ou quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne.

Modes alternatifs : Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels (auto en solo et deux-roues motorisés).

Modes doux : Modes de transport non motorisés et non polluants, les modes de transports doux sont la marche et le vélo, les rollers,...

Multimodalité : Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et / ou des marchandises.

Parc Relais (P+R) : Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs.

Part modale : Répartition des déplacements entre les différents moyens de transport : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche....

PDE - PDIE - PDES - PDA : Ensemble des mesures prises au sein d'un établissement public ou privé, visant à favoriser les solutions alternatives à l'usage de la voiture particulière pour venir travailler.

PMR (Personne à Mobilité Réduite) : Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport (matériel encombrant, personne avec poussette...) et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation des services offerts d'ordinaire à l'ensemble des usagers.

Pôle d'échanges (ou Pôle intermodal) : Gare ou grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et constituant ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs. Il s'accompagnent d'une information multimodale, d'une mise en correspondances des réseaux de transports collectifs et offre une multitude de services.

Transfert modal : Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement, de la voiture vers le transport public, par exemple.



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