

**Stations intermodales du Cotentin :
compte rendu de la rencontre
citoyenne à Martinvast, jeudi 22
février 2024**



SYSTRA



La réunion s'est déroulée dans la salle Saint-Sébastien, de 18h30 à 20h30. En dehors de la maîtrise d'ouvrage et des bureaux d'étude, elle a rassemblé 35 personnes.

Le présent compte-rendu fait état du déroulé de la réunion en ordre chronologique.

Intervenants

Pour la Communauté d'Agglomération du Cotentin, maîtrise d'ouvrage :

- Jacky Marie, maire de Martinvast

- Stéphane Barbé, conseiller délégué en charge des mobilités alternatives et président du pôle de proximité de la vallée de l'Ouve
- Valentin Desprez, responsable d'unité Services, Aménagements et Transition Énergétique à la Direction Technique de l'agglomération du Cotentin

Animation de la réunion

- Louise Cormier, Systra

1. Introduction

Jacky MARIE souhaite la bienvenue aux participants, il précise que la réunion de la station intermodale va être couplée à la présentation de la rénovation du centre-bourg, les deux allant de pair selon lui.

Louise CORMIER présente la réunion et son déroulé. Elle précise que, du fait de la vigilance orange pour tempête, le déplacement sur la place ne se fera pas. Le public opine. Elle présente les différents intervenants : Stéphane BARBÉ, conseiller délégué à l'agglomération du Cotentin en charge des mobilités alternatives et président du pôle de proximité de la vallée de l'Ouve, dont Martinvast fait partie ; Valentin DESPREZ, pour la direction technique de l'agglomération du Cotentin. Elle précise que la station intermodale fait partie d'une première salve de stations : 4 (Bricquebec-en-Cotentin, Saint-Sauveur, les Pieux et Martinvast) sur 17 au total. Elle présente le questionnaire global au niveau du Cotentin, qui complète le questionnaire écrit de la réunion. Elle précise l'expérimentation de Bricquebec, où il devrait y avoir une installation temporaire d'une station intermodale, avec une rencontre publique en mai.

2. Présentation du réaménagement du centre-bourg de Martinvast

Jacky MARIE présente la rénovation du centre-bourg de Martinvast, qui va de pair avec la situation de commune-pilote pour les stations intermodales. Il précise que cette rénovation est réalisée avec le bureau d'étude "UpCity", transformant la place de Pourtalès en zone piétonne et de marché, avec une éventuelle construction de locaux supplémentaires pour accueillir commerces et services. Il ajoute que l'idée est d'implanter un magasin d'alimentation générale. Il pose le problème du stationnement, qui peut être résolu en réalisant des places de stationnement place de la gare, avec un accès piéton reliant les deux gares. Il indique aussi la possibilité de création de logements rue de l'Eglise. Il ajoute que le giratoire de la place sera supprimé, puisque c'est un « espace perdu ».

Louise CORMIER ajoute qu'il a bien été noté que les cheminements piétons devraient être lisibles, agréables, « démocratiques ».

Une habitante se préoccupe de la question des personnes à mobilité réduite au niveau de l'escalier.

Jacky MARIE répond que cela a été pris en compte, et que c'est d'ailleurs une obligation légale.

Un habitant pose la question des habitants qui n'auront plus de places pour se garer au niveau de cette place.

Un autre habitant affirme que si le projet est de construire un parking de 80 places, il n'est pas la peine de mener le projet jusqu'au bout.

Un troisième habitant dit que la place du bourg doit vivre, mais propose de faire venir les bus à la gare, en embellissant la place de la gare. Il présente son doute sur la facilité de changer les habitudes des gens.

Stéphane BARBÉ répond que la station intermodale doit être en centre-bourg afin d'être un lieu de vie, plus qu'une simple utilité de transport. Il ajoute que les équipes de l'agglomération travaillent dur pour changer les habitudes de mobilité, et que les infrastructures servent dans ce sens-là, avec également

des vélos en libre-service, du transport à la demande, ... Il regrette qu'il y ait peu de jeunes, qui, selon lui, montreront l'exemple du changement d'habitudes.

Valentin DEPRez précise que la place de la gare présente un détour pour les bus, et ajoute que la station ne sera pas une gare routière, avec le but affiché d'embellir le centre-bourg.

Un habitant souligne le fait qu'il faille contrôler le changement d'habitude, en empêchant le contournement des règles, tout en soulignant son attachement au développement des mobilités actives, qui sont selon lui le « sens de l'histoire ».

Un autre habitant pose la question de la distance aux commerces depuis le parking de la gare.

Jacky MARIE répond que la distance est de 20 mètres, avec un dénivelé de 5 mètres.

Louise CORMIER aborde le thème du « no parking, no business », expliquant que, selon les données récoltées, la piétonnisation du centre-ville ne conduit pas à une baisse du chiffre d'affaires des commerçants, les tendances penchant plutôt vers l'augmentation, expliqué en partie par un environnement de consommation moins anxiogène. Elle ajoute qu'il est important d'avoir la station intermodale à proximité du centre-bourg.

Un habitant pose la question de l'organisation du centre-bourg le temps des travaux.

Jacky MARIE répond que le maximum sera fait pour assurer la continuité de vie, mais que des travaux pénalisent forcément la circulation.

Louise CORMIER précise que les travaux vont se dérouler à l'horizon 2025-2027.

Un habitant pose la question de l'augmentation de la fréquence des bus, sur des routes qu'il trouve déjà congestionnées et peu praticables en cas de croisement des voitures.

Stéphane BARBÉ précise que les bus Cap Cotentin sont pleins aux heures de pointe.

3. Station intermodale de Martinvast

Stéphane BARBÉ explique l'utilité des stations intermodales dans le réseau Cap Cotentin. Il précise que trois stations existent déjà dans la ville de Cherbourg. Il parle également du programme « Petites villes de demain », ainsi que du plan de déplacement du Cotentin approuvé par le conseil communautaire. Il précise que les stations intermodales sont une branche de ce plan de déplacement. Il explique que le but est de favoriser l'intermodalité vers les « derniers kilomètres ». Il précise le fonctionnement de la station test de Bricquebec-en-Cotentin, avec des modules temporaires.

Louise CORMIER présente le diagnostic de déplacement, une ligne régulière vers Cherbourg-en-Cotentin passant dans le centre-bourg, avec 4 lignes scolaires passant aussi dans le centre-bourg. Une deuxième ligne régulière (la B) passe à Martinvast, sans passer par le centre-bourg.

Valentin DESPREZ explique que le fait que le bus B ne passe pas par le centre-bourg pour préserver le temps de parcours.

Un habitant pose la question du surchargement du centre-bourg en stationnement lors du changement de moyen de transport.

Jacky MARIE précise que la station intermodale n'a pas uniquement une vocation de transport, mais présente également une volonté d'offrir des services, soutenant le commerce local.

Un habitant aborde le problème de la sécurité des flux piétons dans le cadre de la nouvelle station intermodale.

Jacky MARIE précise que des projets de sécurisation sont en cours, menés par la mairie et l'agglomération pour la partie zone d'activité. Il ajoute que beaucoup de voitures stationnées dans la zone d'activité, qui présentent certains risques, seront déplacées suite à la relocalisation d'un garage.

Louise CORMIER souligne l'idée que la sécurisation pour les piétons et cyclistes était une question charnière. Elle précise également que la question de la zone de covoiturage est prise en compte dans les réflexions de la maîtrise d'ouvrage.

Stéphane BARBÉ explique les modes de transport qui pourraient être accessibles depuis la station intermodale (bus, transport à la demande, places de parking, notamment PMR, recharge pour les véhicules électriques, et parkings sécurisés pour vélos). Il précise que le stationnement vélo est poussé pour favoriser l'utilisation de ce mode de transport.

Un habitant pose la question des casiers permettant de stocker les batteries de vélos électriques.

Stéphane BARBÉ continue sa présentation en précisant que des casiers peuvent parfaitement être imaginés, tout comme des espaces extérieurs, une fontaine à eau, un local santé, ...

Louise CORMIER explique ce qu'est un local santé : un espace ayant pour but d'accueillir des médecins « nomades » dans un local, des défibrillateurs, ...

Jacky MARIE précise que la demande de toilettes publiques existe dans la ville de Martinvast.

Louise CORMIER rappelle que les colis relais ne sont pas forcément de mise, les commerçants de la ville répondant déjà à cette demande. Elle continue ensuite en présentant la station intermodale pionnière de la ville de Luitré-Dompierre près de Rennes.

Une habitante présente son doute sur les vélos libre-service, qui ne marcheraient pas sans une infrastructure cyclable sécurisante.

Stéphane BARBÉ profite de cette intervention pour présenter le plan de l'agglomération sur ce domaine. Il explique qu'en mai, 80 vélos libre-service à assistance électrique seront déployés à Cherbourg, 20 à Valognes et 10 à Bricquebec comme expérimentation ; parallèlement, le plan vélo a été validé en conseil d'agglomération, entérinant 2500 vélos en location longue-durée en 2026, augmentant également la flotte de vélos-cargo. Il précise que ce plan vélo contient également la création d'infrastructures, dont une piste reliant Martinvast à Cherbourg. Il ajoute qu'il n'y aura pas de risque d'abandon de vélos dans la rue, puisqu'une station sera dédiée pour raccrocher les vélos.

Un habitant, également adjoint au maire, ajoute que le plan vélo est prévu sur 50 voire 100 ans.

Un autre habitant précise qu'il est important de relier le centre-bourg aux cités du haut de la ville, qui sont actuellement enclavées et qui se doivent d'avoir une connexion au centre-bourg avant de relier la ville à Cherbourg.

Stéphane BARBÉ répond que la vocation du plan vélo de l'agglomération est surtout de lier les centres-bourg, mais que des aménagements, au niveau communal, sont tout à fait envisageables.

4. Etude de faisabilité de la station intermodale

Valentin DESPREZ présente l'étude de faisabilité de la station intermodale, précisant que le secteur de l'agglomération est plus réduit que celui du réaménagement du centre-bourg organisé par la mairie. Il présente le parvis, le bâti, les aménagements possibles pour l'espace d'attente (avec prise, ...), les locaux, ... Il précise la forme que pourrait avoir le jardin, avec une volonté d'augmenter la perméabilité des sols. Il présente la galerie, qui fera le lien entre l'intérieur de la station et l'extérieur, avec les aménagements possibles précédemment cités. Il précise l'aménagement vélo, avec des espaces abrités.

Jacky MARIE précise qu'il découvre les plans affichés aujourd'hui, appuyé par l'adjoint au maire précédemment cité. Il soulève notamment la question du casier vélo. Il ajoute que le marché du samedi resterait tel qu'il est aujourd'hui.

Un habitant demande si le carré vert proche du bar pourrait être transformé en places PMR.

Jacky MARIE répond qu'il est dommage de transformer un espace vert, et qu'un espace vert n'est jamais perdu.

Valentin DESPREZ présente les espaces qui seront utilisés pour les quais bus, les transports à la demande, un espace logistique, une place PMR et des places normales. Il aborde le chiffrage : 12 arceaux vélo, 5 places de recharge de batterie, 20 places dans le box. Il précise que la station intermodale ne vient pas en concurrence aux commerces locaux.

Jacky MARIE, en conclusion, précise que le projet n'est pas encore fini et que les contributions sont là pour enrichir la réflexion.

Louise CORMIER propose à l'assemblée de prendre un temps pour rédiger des contributions, qui permettent d'étayer les idées développées pendant la réunion.

5. Temps d'échanges et rédaction de contributions

Deux ateliers ont été proposés aux participants, afin qu'ils puissent prolonger les réflexions commencées à l'oral. Les ateliers posaient les questions suivantes :

- **Quelles stations intermodales demain au niveau des aménagements et de l'espace public ?** Quelle cohabitation dans l'espace public entre les modes piétons, cyclistes et véhicules motorisés ?
- **Quels services associés à un échange et un lien social ?** (Kiosque multi-usage, vente directe de produits locaux, « jardin partagé », commerces éphémères, atelier entretien / réparation de vélo...) + **Quels services accessibles 24h/24 et 7j/7, ne nécessitant pas de présence physique proposer dans la station intermodale ?** Par quoi passeraient-ils ? (Casiers, vestiaires, sanitaires, attente extérieure, salon d'attente avec connexion...)

Les réponses des ateliers sont consignées dans le tableau suivant :

Soutien à l'économie locale	Sécurité	Tranquillité	Bus	Stationnement
<p>Le projet de station intermodale doit favoriser l'activité économique locale (commerces existants et marché du samedi), mais peut augmenter l'attractivité</p> <p>La station intermodale peut faire venir de nouveaux commerçants</p>	<p>Sécuriser les espaces piétons</p> <p>Prévoir des pistes cyclables dans le réaménagement</p> <p>Possibilité de mettre des caméras dans l'espace d'attente pour sécuriser</p> <p>Cheminements piétons et cyclables de bonne qualité, sur toute la ville : les cheminements manquent vers les Rosées et le hameau Virel</p>	<p>Danger de squattage de la station intermodale comme à la gare de Cherbourg</p> <p>Problème de la multiplication des bus, vélos et trottinettes : ne pas amener les problèmes de la ville à la campagne</p> <p>Garder en tête l'importance de la tranquillité des habitants</p> <p>Manque d'espaces dédiés aux animaux : font leurs besoins dans les espaces verts</p>	<p>Besoin de réparer les routes que les bus abiment</p> <p>Les bus trop peu remplis utilisent beaucoup de place sur la route</p>	<p>Ne pas chasser la voiture de la ville</p> <p>Conserver des places, par exemple rue de l'Eglise</p> <p>Attention au stationnement sauvage</p> <p>Prévoir plus de places PMR (possibilité d'utiliser le carré de végétation en face de l'Estaminet)</p>