

# **Stations intermodales du Cotentin : compte rendu de la rencontre citoyenne des Pieux, jeudi 15 février 2024**



**SYSTRA**



La réunion s'est déroulée à la Maison des Services Publics des Pieux, de 18h30 à 20h30. En dehors de la maîtrise d'ouvrage et des bureaux d'étude, elle a rassemblé 15 personnes, dont deux membres du Cerema chargés d'une mission postérieure d'étude des mobilités et des circulations dans le centre-ville.

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 :

- Catherine Bihel, maire des Pieux
- Arnaud Catherine, Vice-Président de l'agglomération du Cotentin en charge des mobilités, et maire adjoint de Cherbourg-en-Cotentin en charge des mobilités

- David Alexandre, directeur délégué par intérim de la direction transport et mobilité du Cotentin

#### Animation de la réunion

- Louise Cormier, Systra

## 1. Introduction

**Catherine BIHEL** rappelle que le projet s'insère dans une réflexion de refonte de la mobilité dans la ville des Pieux, par exemple avec le Cerema mandaté pour une mission dans la ville et présent à la réunion. Elle salue la présence d'Arnaud Catherine pour l'agglomération du Cotentin, et rappelle que la ville des Pieux s'inscrit dans le dispositif « Petites Villes de Demain ». Elle appelle les participants à faire remonter les demandes qu'ils auraient à propos de cette station intermodale.

**Louise CORMIER** présente la réunion et son déroulé, avec notamment les interventions d'Arnaud CATHERINE et David ALEXANDRE pour l'agglomération du Cotentin. Elle indique qu'un questionnaire sur la question des stations intermodales du Cotentin est en ligne. Elle explique que la station des Pieux fait partie d'un dispositif pionnier de 4 stations intermodales sur les 17 prévues au total dans l'agglomération, et Louise CORMIER précise que la commune de Bricquebec-en-Cotentin sera le lieu d'une expérimentation sur ces stations.

## 2. Stations intermodales du Cotentin : contexte général

**Arnaud CATHERINE** rappelle l'importance des mobilités dans un monde en transformation, sans pétrole, pour les générations actuelles et surtout futures. Il rappelle que l'agglomération Cotentin travaille depuis 2018 sur son plan de déplacement, qui hérite de la structure du réseau urbain de Cherbourg et celui du département en les faisant correspondre, avec la marque Cap Cotentin, qui comprend un réseau de bus ainsi que le transport à la demande généralisé.

Il confirme l'accessibilité le 26 août du réseau Cap Cotentin, connecté avec le réseau de Cherbourg-en-Cotentin, toutes les lignes convergeant à la gare de Cherbourg-en-Cotentin.

Il explique ce qu'il entend avec l'idée de « pôle multimodale » : vélo, bus, transport à la demande, taxi et voiture, voitures qui ne sont pas chassées de la mobilité. Les stations intermodales sont appelées à solidifier le réseau de l'agglomération (qui a la compétence de mobilité), en permettant une attente plus confortable de son moyen de transport. Il rappelle que trois stations intermodales existent déjà dans la ville de Cherbourg-en-Cotentin, 17 autres sont prévues, dans lesquelles des services autres que la mobilité peuvent être imaginés : casiers, toilettes, boîtes à livres, ... Il mentionne la station intermodale de Luitré-Dompierre en Bretagne, pionnière dans le domaine, et modèle pour celles du Cotentin.

**Un habitant** souligne la présence de deux stations de bus qui lui semblent faire doublon.

**Un autre habitant** parle de la problématique du jour du marché, qui sature le parking au niveau de la future station intermodale, en rappelant que la situation des Pieux en été change beaucoup par rapport au reste de l'année en raison du tourisme.

**Un troisième habitant** pose la question du nombre de bus qui se croiseraient autour de la nouvelle station intermodale, en comptant les bus scolaires.

**David ALEXANDRE** rappelle que les arrêts scolaires ne seront pas touchés, le but étant de renforcer le réseau avec une station intermodale, sans supprimer des arrêts.

**Un habitant** souligne le problème de la sécurité pour les enfants et adolescents, prolongeant la réflexion en la précisant sur la zone du collège, et demande si la station intermodale pourrait permettre une dépose des élèves.

**David ALEXANDRE** ajoute qu'un des sujets de sécurité est la création d'infrastructures cyclables.

**Arnaud CATHERINE** indique qu'un schéma directeur cyclable est imaginé par le Cotentin, et la station intermodale pourrait être l'occasion de développer ces infrastructures. Il indique également qu'un système de vélos en libre-service va être mis en place en mai à Cherbourg, et la station intermodale des Pieux pourrait être le lieu de déploiement de ce service dans la ville.

**Un habitant** rappelle l'importance d'imaginer des liens entre les transports, tels que le scolaire et le réseau général, afin de faire évoluer les mentalités.

**Un autre habitant** propose d'installer dans les stations intermodales des recharges, par exemple pour trottinettes électriques

### 3. Station intermodale des Pieux

**David ALEXANDRE** explique ensuite le principe de la station intermodale des Pieux, par ses aspects techniques. Il indique qu'il y aura des voitures en libre-service. **Une habitante** rappelle que la position imaginée pour la future station est sur l'emplacement habituel de la fête de la Saint-Clair et du cirque.

**Catherine BIHEL** explique que la position choisie est la plus cohérente, à proximité du centre-ville, qui ne gêne pas les événements évoqués plus tôt.

**Un habitant** pose les questions du nombre de places qui vont être supprimées, du problème de braquage pour les bus au sortir de la future station, et demande si d'autres localisations avaient été considérées (en particulier un local de la mairie au sud de la place).

**David ALEXANDRE** répond que 30 places de parking supprimées sont prévues, sur un parking de 130, et adresse le problème du braquage avec un plan de circulation des bus évitant ce problème.

**Catherine BIHEL** répond au questionnement de la localisation au niveau du local du sud de la place en expliquant que ce n'était pas envisageable, en raison du manque de place et du caractère vétuste du bâti.

**Arnaud CATHERINE** note que pour avoir du changement au niveau de la mobilité, la suppression de l'espace utilisé par les voitures est nécessaire.

**Un habitant** indique que les habitants de la zone des Pieux dépendent de la voiture et que la situation est différente de la ville de Cherbourg-en-Cotentin

**Catherine BIHEL** rappelle le chiffre de 5000 m<sup>2</sup> de places de stationnement dans la ville et le fait qu'il faille évoluer vers moins de voiture, remplacés par le vélo.

**Le même habitant** indique que les places de stationnement sont nécessaires au bon fonctionnement de l'économie de la ville.

**David ALEXANDRE** répond que l'idée du « no parking, no business » est une idée reçue, en indiquant que le panier moyen d'un consommateur à vélo est supérieur à celui d'un client en voiture.

**Catherine BIHEL** rappelle qu'une grande partie des déplacements sont de moins de trois kilomètres.

**Un habitant**, en rappelant son attachement au projet, pose la question des véhicules électriques et de bornes de chargement qui sont amenées à être de plus en plus demandées, notamment les bornes à charge rapide.

**Catherine BIHEL** répond que l'idée des bornes de charge rapide manque de logique dans la mesure où elles pousseraient à une utilisation « classique » de la voiture, et non à de l'intermodalité, où une charge lente (sur une journée) correspondrait plus.

**Arnaud CATHERINE** précise qu'à Luitré-Dompierre, la station intermodale présentait des bornes de charge lentes.

**Une habitante** souligne que, hors marché et fête de la Saint-Clair, une large majorité des places de parking ne sont pas utilisées.

**Une autre habitante** pense que beaucoup d'habitants ne viennent pas à vélo à cause d'un problème de sécurité.

**Un habitant** trouve fondamental le problème de la sécurité et invoque la situation de Paris, avec une explosion de l'utilisation du vélo avec des réseaux sécurisés de déplacement à vélo.

**La même habitante** précise que le vélo ne doit pas empiéter sur la place réservée aux piétons.

**David ALEXANDRE** explique le fonctionnement du vélo en location mis en place par l'agglomération ainsi que l'aménagement possible de la station multimodale : boîte à livre, colis relai, toilettes, ... Il précise les emplacements envisagés pour les bus.

**Un habitant** demande des détails sur la continuité piétonne actuellement existante sur la place de la Lande.

**David ALEXANDRE** répond en proposant un cheminement possible, et rappelle que l'image projetée est un schéma, appelé à être changé.

**Un habitant** pose la question de la giration du parking au fond de la place de la Lande, aux côtés de la future station intermodale.

**David ALEXANDRE** explique que l'on peut répondre à la question avec un schéma de giration plutôt simple.

**Arnaud CATHERINE** rappelle que les stations intermodales sont financées à 100% par l'agglomération, mais que la place est sous la responsabilité de la mairie.

**Un habitant** propose une aire de jeux pour enfants au niveau de la station intermodale.

**Louise CORMIER** présente le schéma fonctionnel de la station intermodale, éclairant les discussions sur les aménagements possibles. Elle rappelle également l'existence d'un questionnaire à l'échelle de l'agglomération qui s'ajoute au questionnaire particulier de la réunion.

**Un habitant** pose la question du parking relais lorsque le succès de la station intermodale sera tel qu'il y aura un manque de place, notamment avec l'augmentation du prix du gasoil.

**David ALEXANDRE** répond que la solution serait de mettre en place des places payantes.

**Une habitante** souligne le problème du fait que la montée en gamme du parking de la place de la Lande pourrait aspirer la fréquentation des autres parkings, et propose donc un aménagement des autres parkings afin de garder un équilibre.

#### 4. 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 contributions entrent dans deux grandes catégories : l'aménagement de la future station intermodale (1) et la manière dont cette dernière doit s'insérer dans la ville (2).*

##### 1. Aménagements de la station intermodale : suggestions à mettre en place

- Prises électriques pour recharge de vélos, trottinettes et téléphones
- Aire de jeux pour les enfants
- Panneau d'informations locales et d'horaires de bus
- WC, cheminement piéton vers le centre-ville, ... au parking de la Fosse pour éviter le surchargement du centre-ville par les véhicules
- Local utilisable par les associations pour organiser des petits événements
- Machine à boissons chaudes bio locales

##### 2. La station intermodale dans la ville

- Sécurité des lycéens, en particulier pour leurs déplacements vers l'école de musique, qui font actuellement face au problème de l'excentrement de l'arrêt scolaire de la Fosse
- Sécurité des vélos dans la ville
- Sécurité des piétons, par des chemins sécurisés par exemple