

UN RÉSEAU DE TRANSPORTS MODERNISÉ

Bus Nouvelle Génération (BNG) : quand le renouvellement urbain et l'amélioration du cadre de vie se conjuguent avec des transports performants. Objectif : une ville moderne et interconnectée.



Vue paysagère - cabinet d'études SCF - non contractuelle

Un exemple d'aménagement pour le BNG. Les circulations automobiles sont conservées mais séparées des voies de bus et des pistes cyclables. Le plateau surélevé permet de matérialiser une zone de rencontre des différents modes de déplacement et de les sécuriser.

Le dynamisme économique et la prise de conscience des enjeux environnementaux invitent à créer un réseau optimisé et moderne : **le Bus Nouvelle Génération (BNG)**. Ce réseau plus performant à haut niveau de service proposera des fréquences élevées et une amplitude horaire élargie.

Les aménagements autour de ce réseau intègrent notamment l'embellissement de la place Napoléon et la poursuite de la requalification des quais et du quartier des bassins. Les abords de la gare SNCF seront reconfigurés en **Pôle d'Échange Multimodal**

pour favoriser les interconnexions entre la ville et le reste du territoire. Véritable secteur stratégique, cette entrée sur la ville va ainsi retrouver un visage attractif.

Le Bus Nouvelle Génération va également permettre la réalisation de **3 km de nouvelles pistes cyclables**, dont une sur le pont tournant, et de relier la gare au centre-ville par les quais. Un enjeu déterminant pour offrir une continuité cyclable entre l'est et l'ouest de la ville. Les multiples aménagements autour du BNG en font ainsi un projet de mobilité pour l'ensemble du Cotentin.

LE CALENDRIER BNG



LES FONDAMENTAUX DU NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORTS

DES VOIES DÉDIÉES

Les voies dédiées sont un aménagement indispensable pour le futur réseau Cotentin. Celles-ci sont placées sur un segment limité de 2,5 km en cœur de ville sur les 52 km de lignes du Bus Nouvelle Génération. Les liaisons interurbaines utiliseront également ces voies dédiées qui desserviront la gare routière et SNCF. Elles permettent de garantir la vitesse moyenne de circulation des bus, leur ponctualité et la fréquence de desserte. Enfin, elles placent la priorité sur la sécurité des passagers du bus, mais aussi des piétons, vélos et automobilistes. Le tracé du site propre en cœur de ville retenu après la phase de concertation prévoit de passer devant l'Espace René Le Bas et d'emprunter la place Napoléon, le quai de Caligny et le quai Alexandre III pour rejoindre la gare. Les études de circulation en cours viendront confirmer ce choix de tracé.

DES STATIONS INTERMODALES

Transports en commun, vélo, covoiturage... afin d'améliorer la connexion entre tous ces modes de déplacement, les 3 premières « stations intermodales » seront aménagées dans le cadre du projet BNG. À terme ce sont 16 stations intermodales qui seront réalisées sur l'ensemble du Cotentin. Elles intégreront non seulement des quais pour les transports en commun, mais également des poches de stationnement, des espaces de covoiturage, du stationnement vélo sécurisé, etc. Avec les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) de Valognes et Cherbourg, elles constitueront des relais du système de mobilité Cotentin.

DU TRANSPORT À LA DEMANDE (TÂD)

En correspondance avec les lignes BNG à Cherbourg-en-Cotentin et avec les lignes Cotentin, un service de Transport à la Demande desservira l'ensemble des communes de l'agglomération. Ce système souple et innovant se déclinera au sein de 5 bassins de proximité, cohérents avec les espaces de vie.

INVENTONS LA MOBILITÉ DE DEMAIN



Comment améliorer et optimiser la mobilité de l'ensemble des habitants ? C'est la question à laquelle doit répondre le Plan de Déplacements du Cotentin (PDC) lancé par la Communauté d'agglomération en 2018.

QUELQUES CHIFFRES CLÉS



ALTERNATIVE À LA VOITURE
70% des habitants du Cotentin ont indiqué lors d'une enquête réalisée en 2016 vouloir réduire leur usage de la voiture.



MODES ACTIFS
Près de 50% des usagers se déplacent à pied ou en vélo pour leurs activités de loisirs.



AIRES DE COVOITURAGE
18 aires de co-voiturage « officielles » dans l'agglomération.



ENVIRONNEMENT
Par rapport à la voiture individuelle, un bus consomme 40% d'énergie en moins et émet 35% de CO2 en moins.

5 POINTS À RETENIR SUR LE BNG

1 LE BNG, UNE RÉPONSE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DE LA POPULATION

- Le BNG propose une offre nouvelle à tous (scolaire, sénior, actifs...) :
- Pour les employeurs pour les déplacements de leurs salariés ;
 - Pour les habitants qui ne disposent pas de voiture ;
- Avec :
- Des bus circulant plus tôt le matin et plus tard le soir, plus rapides et ponctuels ;
 - Des correspondances facilitées à la gare.

2 LE BNG CONCILIE L'USAGE DE LA VOITURE ET DES TRANSPORTS EN COMMUNS

- Une offre de stationnement en cœur de ville de 7 000 places maintenue par la construction de nouvelles poches de stationnement ;
- La création de parking relais à proximité des stations intermodales pour favoriser les correspondances avec les lignes de bus.

3 LE BNG, UN CHANTIER ENCADRÉ

- Des travaux échelonnés sur 18 mois pour l'ensemble du tracé ;
- Ouverture d'une Commission d'Indemnisation Amiable (CIA) en amont des travaux pour les commerces potentiellement impactés et justifiant une perte de leur chiffre d'affaire.

4 LE BNG, UN BUDGET ADAPTÉ

- 36 M€ pour le Bus Nouvelle Génération :
- 26M€ consacrés aux travaux ;
 - 10M€ consacrés aux études et au matériel roulant ;
- 13M€ financés par l'Europe, l'État et la Région Normandie.

5 LE BNG, UN DISPOSITIF CONCERTÉ

- Mise en place en 2017 d'un groupe de concertation regroupant des principaux employeurs, des associations, des commerçants, des usagers du réseau et des riverains ;
- Le comité participe aux études préliminaires et à différents ateliers pratiques ;
- Ses remarques sont prises en compte dans les aménagements du BNG.

UN PLAN DE DÉPLACEMENTS, POUR QUOI FAIRE ?

- Pour lier rural et urbain ;
- Pour mailler efficacement le territoire avec des transports plus fréquents ;
- Pour développer des alternatives à la voiture individuelle : vélos, marche à pied, trains, bus, covoiturage, auto-partage, transport à la demande... ;
- Pour favoriser l'intermodalité et l'interconnexion entre les réseaux ;
- Pour dessiner le nouveau réseau unifié du Cotentin, qui entrera en service à partir de 2021 en remplacement des réseaux « Zéphir » et « Manéo ».

SE DÉPLACER AUTREMENT POUR...

- Améliorer la qualité de vie et disposer d'une alternative à l'usage individuel de la voiture.
- Diminuer les coûts de déplacements. Le coût du transport représente 19% du panier moyen des ménages.
- Réduire les émissions de polluants liées aux déplacements. 1/3 des Gaz à Effet de Serre sont liés à l'usage de la voiture.

LA MOBILITÉ EXPÉRIMENTÉE DANS LE COTENTIN

Entre les zones urbaines et les zones rurales, les besoins en mobilités prennent des formes différentes. Afin d'apporter une réponse adaptée à chacun de ses bassins de proximité, l'agglomération a testé plusieurs dispositifs répondant aux différents besoins des usagers. Objectif : définir les services de mobilité de demain.

UN TRANSPORT ADAPTÉ À VOTRE DEMANDE

Depuis le 1^{er} juillet, un service de Transport à la Demande (TàD) a été mis en place sur le Pôle de Proximité de La Saire. Le principe est simple : un véhicule de 9 places dessert, selon la demande des utilisateurs, 22 points d'arrêts répartis sur les communes de Bretteville, Digosville, le Mesnil-au-Val et la commune déléguée de Tourlaville. L'utilisateur peut réserver son trajet à tout moment grâce à l'application « La Saire TaD ». Cette offre de service innovante permet ainsi de rallier le réseau urbain de Cherbourg-en-Cotentin au tarif en vigueur. Moins coûteuse et plus adaptée qu'une ligne régulière, 4 mois après son lancement, les 3 300 voyages effectués montrent que cette ce service peut utilement trouver sa place dans le futur réseau Cotentin.



À Cherbourg-en-Cotentin, l'agglomération a testé pendant 2 mois et demi, une navette électrique de centre-ville. Complémentaire des lignes urbaines et géolocalisable, elle a permis d'améliorer la desserte de la Cité de la Mer, au cœur de ville et ses commerces avec des rotations toutes les 15 minutes. Avec un total de 15 630 montées, soit 1 400 passagers par semaine, l'expérience a démontré la plus value de ce service en période touristique.

DES VÉLOS ÉLECTRIQUES EN LOCATION



Depuis le 30 septembre, 85 Vélos à Assistance Électrique (VAE) ont été mis en location sur l'ensemble du territoire. Loués pour une période maximale de 12 mois pour 75€ par trimestre, ils sont une alternative à l'usage de la voiture. Afin d'encourager et développer ce mode de déplacement, l'agglomération propose une aide à l'acquisition plafonnée à 200€, pour les utilisateurs du service de location.

À peine lancé, ce dispositif a rencontré un véritable engouement. D'ici l'été 2020, l'agglomération prévoit d'augmenter la flotte pour atteindre 200 VAE disponibles à la location.

PRATIQUE
 mobilite.vae@fil-et-terre.fr
 Tél. : 06 61 95 58 90



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



- 5 BASSINS DE MOBILITÉ Transport à la Demande (TàD)
- LIGNES COTENTIN**
 - A Cherbourg – La Hague
 - B Cherbourg – Flamanville
 - C Cherbourg – Valognes
 - D Cherbourg – Val de Saire
 - E Valognes – Val de Saire
 - F Cherbourg – Bricquebec
 - G Valognes – Côte des Isles
 - H Cherbourg – Côte des Isles
- LIGNES NORMANDIE**
 - Valognes – Carentan
 - Valognes – Coutances
- LIGNES BUS NOUVELLE GÉNÉRATION**
- Secteur principal d'aménagement
- Voie ferrée | Cherbourg - Caen - Paris
- Pôle d'Échange Multimodal (3)
- Station intermodale
 - Parking Relais
 - Transports en commun
 - Voitures partagées
 - Vélos
- Liaison maritime
- Mairie déléguée
- Site universitaire

