

## SEANCE DU 8 NOVEMBRE 2018

Date d'envoi de la convocation : 31/10/18

Nombre de membres : 221  
Nombre de présents : 166  
Nombre de votants : 199  
**(A l'ouverture de la séance)**

**Secrétaire de séance : Hubert LEMONNIER**

L'an deux mille dix-huit, le Jeudi 8 Novembre, le Conseil de la Communauté d'Agglomération du Cotentin, dûment convoqué, s'est réuni au complexe sportif Marcel Lechanoine de Valognes à 18 h 00 sous la présidence de Jean-Louis VALENTIN, président.

### Etaient présents :

ADE André, AMIOT Sylvie, AMIOT André, AMIOT Guy, ANNE Philippe, ANTOINE Joanna, ARRIVÉ Benoît, ASSELIN Yves, BARBÉ Stéphane, BARBEY Hubert, BAUDIN Philippe, LEBOYER DANIEL suppléant de BAUDRY Jean-Marc, BELHOMME Jérôme, BELLIOU DELACOUR Nicole, BERTEAUX Jean-Pierre, BESNARD Jean-Claude, BESUELLE Régine, VRAC Eugène suppléant de BOUILLON Jean-Michel, JAME Dominique suppléant de BRECZY Rolande, BRIENS Eric, BROQUAIRE Guy, BURNOUF Elisabeth, BURNOUF Hervé, BUTTET Guy, CAPELLE Jacques, CASTELEIN Christèle (à partir de 19h26), CATHERINE Arnaud, CATHERINE Christian, CUNY Daniel, CAUVIN Jean-Louis, CAUVIN Joseph, CHOLOT Guy, COLLAS Hubert, COQUELIN Jacques, CROIZER Alain, D'AIGREMONT Jean-Marie, DELAPLACE Henry, DELAUNAY Sylvie, DENIS Daniel, DESQUESNES Jean, LELIEVRE Christophe suppléant de DESTRES Henri, DIESNY Joël, DIGARD Antoine (à partir de 18h33), DUBOST Michel, DUCHEMIN Maurice, DUCOURET Chantal, FAGNEN Sébastien, FAUDEMÉR Christian, FEUILLY Emile, FEUILLY Hervé, FONTAINE Hervé, AUBERT Daniel suppléant de GANCEL Daniel, GAUCHET Marc, GESNOUIN Marie-Claude, GILLES Geneviève (à partir de 18h54), GIOT Gilbert, GIOT-LEPOITTEVIN Jacqueline, GODAN Dominique, GODEFROY Annick (à partir de 18 h 33), GODIN Guylaine, GOLSE Anne-Marie, GOMERIEL Patrice, GOSELIN Bernard, GOSELIN-FLEURY Geneviève, GOSSWILLER Carole, GOUREMAN Paul, GROULT André (à partir de 19h26), GRUNEWALD Martine, GUERARD Jacqueline, HAIZE Marie-Josèphe, HAMELIN Jean, HAMON Myriam, HARDY René, Sylvie PROD'HOMME suppléante de HAYE Laurent, HEBERT Dominique, GIROUX Bernard suppléant de HENRY Yves, HOULLEGATTE Valérie, HUBERT Christiane, HUBERT Jacqueline, JEANNE Dominique, JOLY Jean-Marc, JOUAUX Joël, JOZEAU-MARIGNE Muriel, LAFOSSE Michel, LAGARDE Jean (jusqu'à 18h47), LAHAYE Germaine, LAINÉ Sylvie, LAMORT Philippe, LAMOTTE Noël, LATROUITE Serge, LE BRUN Bernadette, LE DANOIS Francis, LE MONNYER Florence, Muriel LAINE suppléante de LEBARON Bernard (jusqu'à son arrivée à 19h26), GODEFROY Janine suppléante de LEBRETON Robert, LEBRUMAN Pascal (jusqu'à 20h22), LECHEVALIER Guy, LECHEVALIER Michel, LECOQ Jacques, LECOURT Marc, LECOUCVEY Jean-Paul, LEFAIX-VERON Odile, LEFAUCONNIER François, LEFAUCONNIER Jean, LEFEVRE Hubert, LEFEVRE Noël, LEGOUPIL Jean-Claude, LEJAMTEL Ralph (jusqu'à 20h13), LEMENUÉL Dominique, LEMOIGNE Jean-Paul, LEMONNIER Thierry (jusqu'à 20h50), LEMONNIER Hubert, LEMYRE Jean-Pierre, LEONARD Christine, LEPETIT Jacques, LEPETIT Jean, LEPETIT Louissette, LEPOITTEVIN Gilbert, LEQUERTIER Joël, LEQUERTIER Colette, LEQUILBEC Frédéric (jusqu'à son départ), LERECULEY Daniel, LERENDU Patrick, LESEIGNEUR Hélène, LESENECHAL Guy, Alexandrina LE GUILLOU suppléante de LETRECHER Bernard, LEVAST Jean-Claude, LINCHENEAU Jean-Marie (à partir de 18h45), LOUISET Michel, MABIRE Carole, MABIRE Edouard, MARGUERITE David, MARIE Jacky, MARTIN Serge, MARTIN Yvonne, MAUGER Michel, MELLET Daniel, MESNIL Pierre, MIGNOT Henri, MOUCHEL Evelyne, MOUCHEL Jean-Marie, ONFROY Jacques, PARENT Gérard, PELLERIN Jean-Luc, PEYPE Gaëlle, PILLET Patrice, PINABEL Alain, POISSON Nicolas, POTTIER Bernard, POUTAS Louis, PRIME Christian, REBOURS Sébastien, RENARD Jean-Marie, REVERT Sandrine, RODRIGUEZ Fabrice, ROUSSEAU Roger, ROUSVOAL Camille (à partir de 18h50), ROUXEL André, SARCHET Jean-Baptiste, DUVAL Pierre suppléant de SCHMITT Gilles, SEBIRE Nelly, SOURISSE Claudine, TARDIF Thierry, TAVARD Agnès, THEVENY Marianne, TRAVERT Hélène, VALENTIN Jean-Louis, VARENNE Valérie (jusqu'à 19h58), VIGER Jacques, VIGNET Hubert, VILLETTE Gilbert, VILTARD Bruno (jusqu'à 19h58), VIVIER Nicolas.

**Ont donné procurations :**

DUFOUR Luc à GOMERIEL Patrice, LETERRIER Richard à POTTIER Bernard, HAMEL Bernard à LECOQ Jacques, BALDACCI Nathalie à LEQUERTIER Joël, PIQUOT Jean-Louis à VILLETTE Gilbert, DRUEZ Yveline à BELHOMME Jérôme, JOURDAIN Patrick à MESNIL Pierre, LE BEL Didier à CAUVIN Joseph, CHARDOT Jean-Pierre à DIGARD Antoine (à partir de 18h34, à l'arrivée d'Antoine DIGARD), GOSSELIN Albert à SARCHET Jean-Baptiste, HAMELIN Jacques à LERENDU Patrick, CHEVEREAU Gérard à MABIRE Edouard, LEGER Bruno à LECOUEY Jean-Paul, MONHUREL Pascal à REBOURS Sébastien, MAIGNAN Martial à DIESNY Joël, ARLIX Jean à AMIOT Guy, FEUARDANT Marc à ROUSSEAU Roger, MELLET Christophe à MELLET Daniel, FAUCHON Patrick à VIGER Jacques, DENIAUX Johan à BURNOUF Elisabeth, GROULT André à ONFROY Jacques (jusqu'à son arrivée à 19h26), CASTELEIN Christèle à AMIOT Sylvie (jusqu'à son arrivée à 19h26), BASTIAN Frédéric à LOUISET Michel, BOURDON Cyril à MARGUERITTE David, CAUVIN Bernard à GODEFROY Annick (à partir de 18h33 à l'arrivée d'Annick Godefroy), HOULLEGATTE Jean-Michel à GOSSELIN-FLEURY Geneviève, HUET Catherine à FEUILLY Hervé, LAGARDE Jean à LAINE Sylvie (à partir de 18h47), LAUNOY Claudie à BESUELLE Régine, LEBONNOIS Marie-Françoise à Jean LAGARDE (jusqu'au départ de Jean Lagarde à 18h47), LEFRANC Bertrand à LEFAIX-VERON Odile, LINCHENEAU Jean-Marie à Gilbert LEPOITTEVIN (jusqu'à son arrivée à 18h45), MAGHE Jean-Michel à Guy BROQUAIRE, MARIVAUX Isabelle à Martine GRUNEWALD, TIFFREAU Danièle à Daniel CUNY, TISON Franck à Sébastien FAGNEN, VILTARD Bruno à Jacques LEPETIT (à partir de 19h58), LEMONNIER Thierry à Myriam HAMON (à partir de 20h50).

**Excusés :**

LEMARÉCHAL Michel, LALOË Evelyne, MATELOT Jean-Louis, NICOLAÏ Michel, FALAIZE Marie-Hélène, DUPONT Claude, BROQUET Patrick, GUÉRIN Alain, LAMOTTE Jean-François, MAUQUEST Jean-Pierre, DELESTRE Richard, HAMON-BARBE Françoise, HUET Fabrice, POIDEVIN Hugo, ROUSSEL Pascal, LE PETIT Philippe.

## Délibération n° DEL2018\_196

**OBJET : Projet de Bus Nouvelle Génération - Convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage Communauté d'Agglomération du Cotentin / Ville de Cherbourg-en-Cotentin**

### Exposé

70 % des habitants de Cherbourg-en-Cotentin souhaitent réduire leur usage de la voiture au quotidien. Le réseau actuel a atteint ses limites après des évolutions successives. Il faut le repenser pour répondre aux besoins de mobilité des nouvelles générations, comme à ceux des plus âgés : améliorer l'accès aux soins, développer les amplitudes horaires pour les plus jeunes, mieux irriguer les pôles d'emploi.

La Communauté urbaine de Cherbourg avait poursuivi depuis de nombreuses années une politique d'amélioration continue de ses transports collectifs. Cette amélioration concentrée sur le service rendu atteint cependant ses limites et nécessite de modifier la structure même du réseau pour lui permettre de continuer à évoluer favorablement en franchissant un saut qualitatif.

Ainsi, le BNG répond à trois grands enjeux de performance, d'attractivité et de rééquilibrage entre les modes de déplacements. Le projet vise cinq objectifs très clairs :

- Assurer la performance du réseau en terme de régularité, de fréquence, d'amplitude horaire et de confort pour les usagers.
- Permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Tous les handicaps doivent être pris en compte.
- Favoriser la connexion et les correspondances avec les autres modes de déplacement collectifs : trains et cars interurbains.
- Assurer la complémentarité avec les modes de déplacement actifs : vélo, marche à pied.
- Se connecter plus simplement à la gare rénovée en pôle d'échange multimodal et à son nouveau parvis.

### **Le projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) autour de la gare SNCF**

Le projet de transformation de la gare SNCF de Cherbourg-en-Cotentin en pôle d'échanges multimodal (PEM), a parmi ses objectifs majeurs celui de favoriser l'intermodalité, en rapprochant les arrêts de bus interurbains et urbains du bâtiment voyageurs de la gare et de son parking. Le projet de PEM s'est ainsi construit autour du projet de Bus Nouvelle Génération dont il apparaît aujourd'hui indissociable. Sans le site propre lié au Bus Nouvelle Génération, les bus ne pourront pas être directement accolés au parvis piéton aménagé devant la gare, améliorant ainsi la sécurité des piétons.

Enfin, le réaménagement des axes équipés de sites propres prévoit et facilite l'aménagement de voie cyclables en parallèle et des traversés facilités pour les piétons, permettant dès lors un rééquilibrage de la place des différents modes de transport.

Le dernier comité de pilotage de l'étude du PEM de Cherbourg a permis de valider une proposition d'aménagement ambitieuse et pragmatique.

A l'Ouest, création d'un parvis piéton valorisant la sortie de la gare, reliant gare SNCF, arrêts des bus urbains, dépose-minute et parking courte durée, arrêt taxis, services vélos, et la voie douce du Homet.

A l'Est, déplacement de la gare routière à proximité des arrêts de bus et de la gare SNCF, rénovation du parking longue durée, accueil des services de type location de voitures.



*Orientations d'aménagement du PEM de Cherbourg approuvée en comité de pilotage du 11 octobre 2018.*

Afin de permettre cohérence et gain de temps, les études opérationnelles préliminaires du PEM sont intégrées au marché de maîtrise d'œuvre du Bus Nouvelle Génération. La convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage avec Cherbourg-en-Cotentin permettra d'engager très vite la phase opérationnelle du PEM. A contrario, l'arrêt du Bus Nouvelle Génération nécessiterait, compte tenu de l'imbrication des deux projets, une reprise des études du PEM.

### **La convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage**

La délibération en Conseil le 8 novembre porte sur l'autorisation de lancer la maîtrise d'œuvre puis les procédures liées au projet, et de signer la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage avec Cherbourg-en-Cotentin. C'est l'association de ces deux éléments qui permettra de lancer les études d'élaboration du projet pour le rendre concret.

Compte tenu de la répartition des compétences, le projet porté par la Communauté d'agglomération du Cotentin au titre de sa compétence d'aménagement de l'espace implique d'intervenir également sur des domaines et du foncier relevant de la compétence communale.

Pour la bonne tenue du projet il est nécessaire de conclure une convention spécifique avec la ville de Cherbourg-en-Cotentin permettant à la Communauté d'Agglomération d'intervenir sur tous les aspects du projet.

Cela est possible uniquement en ayant recours aux modalités de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage organisé selon l'article 2 II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre qui autorise, lorsque la réalisation d'un ensemble d'ouvrages relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage publics, à ce qu'ils désignent l'un d'entre eux pour assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'ensemble dans le cadre d'une convention.

### **Le Bus Nouvelle Génération au sein de l'offre de transports du Cotentin**

Après plusieurs années d'études, il est aujourd'hui possible de passer à un stade concret avec la maîtrise d'œuvre et la convention de maîtrise d'ouvrage, objet de la présente délibération. Cette décision emporte des conséquences importantes, à la fois financières et opérationnelles.

Sur le plan opérationnel, bien que situé sur le territoire de la seule commune de Cherbourg-en-Cotentin, le Bus Nouvelle Génération répond à de nombreux enjeux à l'échelle de l'Agglomération du Cotentin. Il constitue l'un des pendants opérationnels d'une démarche plus globale d'évolution du paysage des transports et mobilités sur notre territoire, portée par l'élaboration du Plan de Déplacements du Cotentin.

Ce dernier vise notamment une meilleure articulation des modes de transports entre eux, à stimuler le report modal de l'automobile individuelle vers les modes alternatifs (transports collectifs, vélo, marche...), devant permettre de réduire des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Il doit en outre permettre une meilleure connexion entre les pôles urbains et les secteurs ruraux de l'agglomération.

En facilitant le recours à d'autres modes de transports et l'intermodalité, le projet de Bus Nouvelle Génération vise à rapprocher Cherbourg-en-Cotentin du reste de l'agglomération, autant qu'à faciliter les conditions de circulation de l'ensemble des modes de transport, qu'ils soient motorisés ou non. Il vise à accompagner la demande croissante d'usagers de réduire leur utilisation de la voiture individuelle au profit de pratiques intermodales ou d'autres modes de transport.

Le Bus Nouvelle Génération vise à améliorer la circulation des transports publics là où ils sont aujourd'hui bloqués, c'est-à-dire le centre de Cherbourg-en-Cotentin (incluant la gare). Au-delà de l'amélioration des lignes urbaines, ce blocage est pénalisant pour le lien entre transport ferroviaire, interurbain et urbain.

L'amélioration globale de l'offre de transport du Cotentin passe donc par la facilitation de l'intermodalité et des conditions de circulation des véhicules de transport collectifs, qui doivent être fiables, accessibles et rapides pour inciter à leur usage. Le risque que

présenterait la non-réalisation de ce projet serait celui de la confrontation entre une amélioration de l'offre sur le territoire suite au Plan de Déplacements du Cotentin, et un blocage à Cherbourg-en-Cotentin.

Dans la même logique la réalisation de parcs de stationnement relais perdrait de son sens si elle n'était adossée à des lignes structurantes de transports urbains, compétitives vis-à-vis de l'automobile du fait d'une vitesse, d'une régularité et d'un confort accrus.

### Délibération

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**Vu** le Code de la voirie routière ;

**Vu** le Code des Transports et notamment les articles L.1231-1 et suivants ;

**Vu** la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République dite « NOTRe » ;

**Vu** la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des Transports Intérieurs dite « LOTI » ;

**Vu** la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 4 novembre 2016 créant la Communauté d'agglomération du Cotentin à compter du 1er janvier 2017 ;

**Vu** la délibération n° D\_2015\_080 de la Communauté Urbaine de Cherbourg en date du 18 mai 2015 approuvant les objectifs du projet et les modalités de la concertation préalable ;

**Vu** le règlement de voirie approuvé par délibération du Conseil de la Communauté Urbaine de Cherbourg en date du 29 mars 1989 ;

**Vu** l'avis favorable de la Commission Aménagement de l'espace,

**Vu** l'avis favorable de la Commission Développement des territoires,

**Vu** l'avis favorable de la Commission Promotion et Attractivité,

**Le conseil communautaire** a délibéré (Pour : 153 - Contre : 16 - Abstentions : 34) (Johan DENIAUX qui a donné procuration à Elisabeth BURNOUF ne prend pas part au vote) pour :

- **Autoriser** la poursuite du projet de Bus Nouvelle Génération sur Cherbourg-en-Cotentin ;
- **Autoriser** la poursuite des études pour le Pôle d'Echange Multimodal de Cherbourg,
- **Approuver** la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage relative au projet de Bus Nouvelle Génération de Cherbourg-en-Cotentin entre la Communauté d'agglomération du Cotentin et la ville de Cherbourg-en-Cotentin, dont le projet est joint à la présente délibération ;

- **Autoriser** le président à lancer et à signer tous les marchés et leurs éventuels avenants relatifs au projet de Bus Nouvelle Génération de Cherbourg-en-Cotentin, sous réserve des crédits inscrits au budget ;
- **Dire que** l'ensemble des dépenses dans le cadre du projet de Bus Nouvelle Génération de Cherbourg-en-Cotentin seront inscrites au budget annexe Transport (14) ;
- **Autoriser** le président, le vice-président ou le Conseiller délégué à signer tous les actes relatifs à l'application de la présente délibération.
- **Dire** que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Caen (Calvados) dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.
- **Dire** que le Président et le Directeur Général des Services de la Communauté d'Agglomération seront chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente délibération.



LE PRESIDENT,

Jean-Louis VALENTIN

Envoyé en préfecture le 29/11/2018

Reçu en préfecture le 29/11/2018

Affiché le 16/11/18 SLOW

ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE



# CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE

Relative au projet de Bus Nouvelle Génération  
de Cherbourg-en-Cotentin



Entre les soussignés

- La Communauté d'agglomération du Cotentin, représentée par son Président, M. Jean-Louis VALENTIN, dûment habilité aux fins de la présente par délibération du Conseil communautaire n° ..... du ..... 2018

Ci-après désignée « la CAC »,

- La Ville de Cherbourg-en-Cotentin, représentée par son Maire, M. Benoît ARRIVE, dûment habilité aux fins de la présente par délibération du Conseil municipal n° ..... en date du .....2018

Ci après désignée « la Ville »

VU :

- Le Code Général des collectivités territoriales ;
- Le Code de la voirie routière ;
- Le Code des Transports et notamment les articles L.1231-1 et suivants ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République dite « NOTRe »
- La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des Transports Intérieurs dite « LOTI »
- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- L'arrêté préfectoral du 4 novembre 2016 créant la Communauté d'agglomération du Cotentin à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017
- La délibération n° D\_2015\_080 de la Communauté Urbaine de Cherbourg en date du 18 mai 2015 approuvant les objectifs du projet et les modalités de la concertation préalable,
- Le règlement de voirie approuvé par délibération du Conseil de la Communauté Urbaine de Cherbourg en date du 29 mars 1989.

Etant précisé que :

A la date de sa création le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Communauté d'agglomération du Cotentin est devenue, de droit, autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur son ressort territorial. Elle a donc repris dans ce cadre l'ensemble du réseau urbain, géré auparavant par la Communauté Urbaine de Cherbourg, puis par la ville de Cherbourg-en-Cotentin, suite à sa création le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

La Communauté urbaine de Cherbourg (CUC) avait poursuivi depuis de nombreuses années une politique d'amélioration continue de ses transports collectifs. Cette amélioration concentrée sur le service rendu atteint cependant ses limites et nécessite de modifier la structure même du réseau pour lui permettre de continuer à évoluer favorablement en franchissant un saut qualitatif.

Un diagnostic du réseau actuel a alors été mené. Ce diagnostic met en avant que les usagers du bus sont en majeure partie des usagers « captifs », qui pour 35% d'entre eux privilégieraient un autre mode de transport s'ils en avaient la possibilité. Par ailleurs, les améliorations ciblées par les usagers comme par les non usagers se réfèrent à la fréquence des bus, au confort (aux arrêts, en ligne et dans les bus), au caractère direct des itinéraires, et à la desserte en soirée (donc à l'amplitude horaire).

D'autre part, malgré une vitesse commerciale globalement bonne en heures creuses, la performance des bus reste limitée, et ne permet pas d'en faire un moyen de transport compétitif par rapport à la voiture individuelle :

- Les vitesses commerciales sont fortement réduites dans le secteur central (entre 9 et 11 km/h en heure de pointe), avec une gêne directement liée au trafic automobile ;
- La régularité des bus est également pénalisée par la circulation automobile, avec des écarts de régularité entre heures creuses et heures de pointe ;

- Des points durs de circulation en hypercentre viennent gêner le croisement et la circulation des bus (rue François Lavieille, place de la Fontaine, carrefours Gambetta/Schuman et Delaville/Alexandre III, secteur de la gare).

Ces difficultés génèrent des temps de parcours en bus supérieurs de près de 10 minutes aux temps de parcours en voiture individuelle, et ne permettent pas aux bus de devenir compétitifs par rapport à l'automobile, notamment pour les habitants qui doivent arbitrer entre ces deux modes de transport.

L'amélioration du réseau et son positionnement comme un mode de transport à la fois écologique, fiable, rapide, passe par un saut qualitatif que le BHNS est à même d'assurer, dans le cadre d'une politique globale de promotion des modes alternatifs à l'automobile individuelle.

Un BHNS, ou Bus à Haut Niveau de Service, est un mode de transports par bus urbains, qui se réalise totalement ou partiellement en site propre, et qui assure des conditions de service de haut niveau à travers : l'amplitude horaire élargie, des fréquences améliorées, un cadencement garanti, des stations espacées de façon régulière, une garantie d'accessibilité, de confort et d'information pour les voyageurs et enfin des pôles d'échanges favorisant l'intermodalité.

La Communauté urbaine de Cherbourg a ainsi décidé de lancer en 2012 une étude d'opportunité et de faisabilité pour la création d'un BHNS. Cette étude a été réalisée par le cabinet Ingerop et soutenue par l'Etat à travers un versement du FNADT. Le Conseil de la Communauté Urbaine de Cherbourg, lors de son assemblée de juin 2013, a autorisé à l'unanimité la poursuite de la démarche, notamment par le lancement d'une étude de confortement technique du projet, réalisée en 2014-2015 par le cabinet EGIS. Ces deux études ont confirmé l'opportunité et la faisabilité de lignes de BHNS pour l'agglomération.

Pour répondre aux objectifs poursuivis dans le cadre d'un BHNS, le projet de Cherbourg, renommé depuis Bus Nouvelle Génération (BNG), vise à créer deux lignes structurantes au sein d'un réseau de transport public hiérarchisé.

En effet, le mode BHNS, au sein d'un réseau de transport bien structuré et hiérarchisé, offre une optimisation en termes de performance à la fois par les aménagements qu'il prévoit (voies dédiées, priorités systématiques aux carrefours...) et par sa logique d'exploitation (cadencement, amplitude horaire élargie...). Il donne aussi une forte lisibilité à la desserte par le bus.

Ce projet vient apporter une réponse au besoin de compétitivité du transport public par rapport à la voiture individuelle.

Ainsi, le BNG répond à trois grands enjeux de performance, d'attractivité et de rééquilibrage entre les modes de déplacements. Le projet vise cinq objectifs très clairs :

- Assurer la performance du réseau en terme de régularité, de fréquence, d'amplitude horaire et de confort pour les usagers.
- Permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Tous les handicaps doivent être pris en compte.
- Favoriser la connexion et les correspondances avec les autres modes de déplacement collectifs : trains et cars interurbains.
- Assurer la complémentarité avec les modes de déplacement actifs : vélo, marche à pied.
- Se connecter plus simplement à la gare rénovée en pôle d'échange multimodal et à son nouveau parvis.

Le projet de BNG, s'intègre dans les grandes contractualisations du territoire, au niveau régional et dans le cadre des politiques européennes.

Il répond également aux enjeux de développement durable exprimés dans les documents cadres tels que le Schéma Régional Climat Air Energie de Basse-Normandie, le Plan Climat Energie Territorial ainsi que l'Agenda 21 au niveau de l'ex-CUC.

Parallèlement, la Communauté urbaine a déposé en 2013 un dossier de candidature à l'appel à projet national « projets de transports en commun en sites propres et mobilité durable ». Il a été retenu avec un montant de subvention attribué de 3,170 millions d'euros.

Aussi, chacune des parties à la présente convention est maître d'ouvrage de travaux portant sur des biens dont elle a la charge.

Au titre de sa compétence obligatoire d'aménagement de l'espace communautaire, et plus précisément d'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports, la Communauté d'agglomération du Cotentin est maître d'ouvrage de droit de travaux relatifs à l'exercice de cette compétence. Le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la CAC est défini de la manière suivante : les voies Transports en Commun en site propre (TCSP), les stations et leur accessibilité, les réseaux publics d'assainissement et d'eau potable, la gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.

La ville de Cherbourg-en-Cotentin est maître d'ouvrage des travaux de voirie sur son domaine public. Le périmètre de maîtrise d'ouvrage de la ville est défini de la manière suivante : voiries autres que TCSP, les pistes cyclables, le système de priorité aux feux, le stationnement, l'éclairage public, les espaces verts prévus sur le secteur, et le mobilier urbain.

Par la présente convention, les parties ont souhaité recourir aux modalités de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage organisé selon l'article 2 II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre qui autorise, lorsque la réalisation d'un ensemble d'ouvrages relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage publics, à ce qu'ils désignent l'un d'entre eux pour assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'ensemble dans le cadre d'une convention.

Afin d'assurer la cohérence de la maîtrise d'ouvrage, ces deux personnes publiques ont souhaité désigner celle qui assurera, seule et à titre gratuit, la maîtrise d'ouvrage de l'opération et contractualiser, par les présentes, les conditions et l'organisation du transfert de maîtrise d'ouvrage.

C'est dans ce cadre que par délibération du Conseil municipal, en date du ..... 2018, la ville de Cherbourg-en-Cotentin, a décidé le transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la CAC pour la réalisation de tous les travaux portant sur les domaines de compétence de la ville de Cherbourg-en-Cotentin, hors le système de priorité aux feux tricolores qui fera l'objet d'une convention spécifique. Par ailleurs, le mobilier urbain publicitaire est exclu de la présente convention et pourra éventuellement faire l'objet d'une convention spécifique ultérieurement.

Par délibération du ..... 2018, le Conseil communautaire de la CAC a autorisé le Président à engager la CAC comme maître d'ouvrage pour l'ensemble des espaces publics dans le périmètre du projet de Bus Nouvelle Génération, et à signer cette convention ainsi que tout document permettant de mener à bien cette mission.

La présente convention est formée de la convention elle-même ainsi que de ses annexes. Tous ces documents ont la même valeur juridique.

Ceci exposé, il est convenu et arrêté ce qui suit

#### Article 1 – Objet de la convention

En application de l'article 2 II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, la ville de Cherbourg-en-Cotentin, décide de transférer de manière temporaire sa qualité de maître de l'ouvrage à la CAC, qui l'accepte dans les conditions de la convention. Ce transfert concerne :

- Travaux (voirie, stationnement, éclairage public, pistes cyclables....) sur le domaine public communal, dans le périmètre du BNG, nécessaire à la réalisation du projet tel qu'il sera validé par les deux collectivités,
- Fourniture de tous les éléments nécessaires à la bonne tenue du projet (éléments de voirie et son jalonnement...) sur le domaine public communal
- La maîtrise d'œuvre
- Les études complémentaires nécessaires.

La CAC est seule compétente pour mener l'ensemble des procédures nécessaires à la réalisation de l'opération.

En conséquence, la CAC a seule la qualité de maître d'ouvrage pour l'ensemble des travaux désignés ci-dessus.

La CAC est exclusivement compétente pour la passation et l'exécution des marchés en vue de la réalisation des prestations.

La présente convention ne constitue pas une convention de co-maîtrise d'ouvrage, ni une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage, ni une convention de groupement de commande.

#### Article 2 – Organisation générale de la maîtrise d'ouvrage

Cette mission de maîtrise d'ouvrage sera menée, à titre gratuit, par la CAC sur la base du programme technique visé à l'article 3.1 et des conditions de financement visées à l'article 4 de la présente convention.

La CAC s'engage à associer étroitement à la mise en œuvre de l'opération la ville.

La CAC utilisera les procédures de consultation imposées par l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics et par le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics.

Pendant le déroulement des études et des travaux, les représentants de la Ville ne pourront pas intervenir directement auprès de la maîtrise d'œuvre ou des entreprises, hors pouvoir de police du maire. Toutes les remarques utiles devront être adressées, par écrit, à la CAC par l'intermédiaire de son Président ou de son représentant.

A cette fin, des réunions de travail seront organisées entre la CAC et la Ville régulièrement et à une fréquence adaptée à l'avancement des études.

La Ville désignera des représentants politiques ainsi que des représentants techniques en charge de ce dossier, qui assisteront aux comités de pilotage (représentants politiques) et techniques (techniciens).

#### Article 3 – Missions

Outre les missions de coordonnateur des différents programmes de travaux, de définition du programme des espaces publics du BNG sous maîtrise d'ouvrage de la CAC, de définition de l'enveloppe financière et du plan de financement, la mission de la CAC porte sur les éléments suivants :

- Approbation du programme pour la partie d'ouvrage la concernant

- Modification du programme pour la partie d'ouvrage la concernant
- Modification et validation du programme global
- Concertation
- Approbation de l'enveloppe financière prévisionnel et financement
- Définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles les ouvrages seront étudiées et exécutées
- Financement de l'opération selon les modalités déterminées à l'article 4 de la présente convention
- Approbation des avants-projets et accords sur le projet
- Choix des procédures de dévolution des marchés, conduite des procédures de consultation, attribution des marchés, signature des marchés, gestion des marchés et contrats
- Gestion de l'enveloppe prévisionnelle
- Toutes autres actions de nature à permettre le bon déroulement de l'opération
- Obtention des autorisations administratives nécessaires
- Direction et réception des travaux
- Suivi de l'année de parfait achèvement
- Suivi et mise au point des opérations de liquidation des soldes conformément aux dispositions des Cahier des Clauses Administratives Générales (CCAG) correspondants

Et d'une manière générale, tous actes nécessaires à l'exercice de sa mission de maître d'ouvrage. Attention, il convient de noter que les permissions de voirie seront attribuées par la ville de Cherbourg-en-Cotentin, représentée par son Maire.

### 3.1 – Elaboration du programme

La CAC se voit confier par la présente convention la réalisation du programme de l'opération. Ce dernier doit être fait en concertation avec la ville de Cherbourg-en-Cotentin et validé en Comité de Pilotage.

Ce programme unique des travaux projetés, fixera avec précision les objectifs de l'opération envisagée et les besoins qu'elle doit satisfaire.

La CAC s'engage ensuite à réaliser l'opération dans le strict respect de ce programme de travaux, accepté par la Ville.

### 3.2 – Phase études

La « phase études » comprend les études nécessaires à la réalisation de l'opération. L'ouvrage revenant à la ville après la réalisation des travaux sous la maîtrise d'ouvrage de la CAC, des choix d'aménagement seront présentés pour avis en comité technique constitués des représentants de la ville et de la CAC. Les études seront ensuite présentées à l'issue de chaque phase, en réunion de concertation, puis en comité de pilotage constitué d'élus représentant les deux collectivités, pour validation.

### 3.3 – Phase travaux

Au titre de la réalisation matérielle des travaux, la CAC assure les missions suivantes :

- engager les consultations pour cette opération (maîtrise d'œuvre, marchés de service ou de prestation intellectuelle nécessaires à la conduite de l'opération, les entreprises de travaux et de fournitures...)
- conclure et signer les marchés correspondants pour la réalisation de l'ouvrage ;
- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- assurer le suivi des travaux ;
- assurer la réception de l'ouvrage ;

- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de tout litige avec les entrepreneurs, maîtres d'œuvre et prestataires intervenant dans l'opération, et garantir la Ville de toute action menée à son encontre pour les travaux entrant dans le champ de la présente convention ;
- et plus généralement, prendre toutes mesures nécessaires à l'exercice de sa mission.

La ville est convoquée aux différentes réunions de chantiers. Elle adresse ses observations à la CAC (ou à son représentant) mais en aucun cas directement à l'entreprise.

#### Article 4 – Elaboration de l'enveloppe financière et du plan de financement

La CAC élaborera l'enveloppe financière précise des ouvrages sous sa maîtrise d'ouvrage tout en respectant l'enveloppe globale du projet de BNG, prévue dans le cadre de la délibération n°D\_2015\_080 en date du 18 mai 2015, réalisée par la Communauté Urbaine de Cherbourg.

Des conventions de financement spécifiques, incluant les subventions de l'Europe, la Région et l'Etat ont été ou seront établies, dans le cadre de ce projet.

#### Article 5 – Préparation et passation des marchés de maîtrise d'œuvre et de travaux

La CAC est chargée d'élaborer les dossiers de consultation des entreprises, de mettre à contribution sa commission d'appel d'offres, de signer les contrats et marchés et d'assurer leur transmission au contrôle de légalité ainsi que leur notification.

En cas d'avenants, la CAC recueillera systématiquement au préalable l'accord de la Ville.

#### Article 6 – Contrôle administratif et technique

La Ville et ses agents peuvent demander à tout moment à la CAC la communication de toutes les pièces et contrats concernant l'opération.

La Ville se réserve le droit d'effectuer à tout moment les contrôles techniques et administratifs qu'elle estime nécessaires. La CAC doit donc laisser libre accès à tous les dossiers concernant l'opération, ainsi qu'aux chantiers.

Toutefois, la Ville ne peut faire ses observations qu'à la CAC et en aucun cas aux titulaires des contrats passés par celle-ci.

#### Article 7 : Réception et remise des ouvrages

##### 7.1 Réception des ouvrages

La CAC est tenue d'obtenir l'avis préalable de la Ville avant de prendre la décision de réception de ses ouvrages. En conséquence, les réceptions d'ouvrages sont organisées par la CAC selon les modalités suivantes.

Avant les opérations préalables à la réception prévue à l'article 41.2 du cahier des clauses administratives générales applicables aux marchés publics de travaux (approuvé par arrêté du 8 septembre 2009), la CAC organise une visite des ouvrages à réceptionner à laquelle participe la Ville, la CA du Cotentin et les maîtres d'œuvre chargés du suivi des chantiers. Cette visite donne lieu à l'établissement d'un compte-rendu qui reprend les observations présentées par la ville pour les ouvrages la concernant.

La CAC s'assure ensuite de la bonne mise en œuvre des opérations préalables à la réception conformément aux dispositions prévues par le CCAG Travaux.

La réception emporte transfert à la CAC de la garde des ouvrages. Il en est libéré dans les conditions fixées à l'article suivant.

## 7.2 Remise (livraison) des ouvrages

Les ouvrages sont remis à la Ville après la fin de période de parfait achèvement des travaux notifiée aux entreprises et à condition que la CAC ait assuré toutes les obligations qui lui incombent pour permettre une mise en service immédiate des ouvrages.

La remise des dossiers complets relatifs à l'opération (DOE, DIUO...) ainsi que le bilan général établi par la CAC, devra s'effectuer dans le délai de dix mois suivant l'expiration du délai de parfait achèvement des ouvrages.

Certains ouvrages pourront être mis à disposition avant la fin des travaux, ou faire l'objet de réception partielle selon les conditions du CCAG. Dans ce cas, un constat contradictoire préalable sera établi entre la CAC et la Ville.

La remise de l'ouvrage transfère la garde et l'entretien de l'ouvrage correspondant.

Entrent dans la mission de la CAC la levée des réserves de réception et la mise en jeu éventuelle des garanties légales et contractuelles. La Ville doit lui laisser toutes les facilités pour assurer ces obligations. Toutefois, après remise, en cas de litige au titre des garanties biennales ou décennales, toute action contentieuse reste de la seule compétence de la Ville de Cherbourg-en-Cotentin. La CAC ne peut être tenue pour responsable des difficultés qui résulteraient d'une mauvaise utilisation de l'ouvrage remis ou d'un défaut d'entretien.

### Article 8 – Achèvement de la mission

La mission de la CAC prendra fin par le quitus délivré par la Ville ou par la résiliation de la convention dans les conditions fixées par celle-ci.

Le quitus est délivré à la demande de la CAC après exécution complète de ses missions et notamment :

- réception des ouvrages et levée des réserves de réceptions
- expiration du délai de garantie de parfait achèvement des ouvrages et reprise des désordres couverts par cette garantie,
- établissement du bilan général et définitif de l'opération et acceptation parla Ville.

La Ville doit notifier sa décision au maître d'ouvrage unique dans les quatre mois suivant la réception de la demande de quitus.

A l'issue du délai susvisé, l'absence de décision vaut acceptation de l'ouvrage.

Si à cette date du quitus, il subsiste des litiges entre la CAC et certains de ces cocontractants au titre de l'opération, la CAC est tenue de remettre à la Ville tous les éléments en sa possession pour que celle-ci puisse poursuivre les procédures engagées par ses soins.

### Article 9 – Résiliation

Chacune des parties peut résilier la convention pour se retirer de l'opération sous maîtrise d'ouvrage unique. Cette décision ne pourra intervenir qu'après recherche conjointe d'une solution alternative.

La résiliation, décidée par délibération de l'organe compétent, est notifiée par courrier adressé avec accusé de réception, à l'autre partie, sous un préavis de six mois.

La résiliation de la présente convention entraînant des conséquences juridiques et financières importantes, les deux parties s'efforceront de dégager une solution amiable de règlement de celle-ci.

### Article 10 – Dispositions diverses

#### 10.1 Durée de la convention

La présente convention prend fin par l'achèvement de sa mission par la CAC.

#### 10.2 Assurances

La Ville dispense la CAC de lui fournir la justification d'assurances.

#### 10.3 Capacité d'ester en justice

La CAC peut agir en justice pour le compte de la Ville jusqu'à la délivrance du quitus, aussi bien en tant que demandeur que défendeur. Il doit, avant toute action, demander l'accord de la Ville.

Toutefois, toute action en matière de garantie décennale et de garantie biennale de bon fonctionnement est du ressort des maîtres d'ouvrage, après remise.

#### Article 11 – Adaptation de la convention

Les modifications et précisions à apporter à la présente convention s'effectuent par la conclusion d'un avenant.

#### Article 12 – Litiges

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le Tribunal Administratif de Caen, 3 rue Arthur le Duc, 14 000 CAEN.

#### Article 13 – Annexes

Annexe 1 : Programme opération inclus en annexe 1 au Cahier des Clauses Techniques Particulières du marché de Maîtrise BNG en date de juin 2018.

Fait à Cherbourg-en-Cotentin, en deux exemplaires originaux, le

Pour la Ville de Cherbourg-en-Cotentin

Le Maire,

Pour la Communauté d'Agglomération  
du Cotentin,  
Le Président

Benoit ARRIVE

Jean-Louis VALENTIN



# Mission de Maîtrise d'œuvre Générale (MOEG) pour la mise en œuvre du projet de Bus Nouvelle Génération (BNG) sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Cotentin

Annexe 1 au CCTP  
Programme de l'opération

**Juin 2018**

# Sommaire

PREAMBULE.....	4
1. CONTEXTE DE L'OPERATION.....	4
1.1. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION LE COTENTIN .....	4
1.2. CONFIGURATION DU TERRITOIRE ET CONTEXTE SOCIO-DEMOGRAPHIQUE.....	5
1.2.1. Territoire.....	5
1.2.2. Contexte socio-économique .....	6
1.2.3. Eléments sur les déplacements actuels.....	6
1.3. DOCUMENTS DE PLANIFICATION .....	7
1.3.1. Grandes orientations de mobilité : SCOT et PDU.....	7
1.3.2. Le Plan de Prévention des Risques Multiples.....	8
1.4. LE RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL .....	9
2. LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET DE BNG.....	11
2.1. LES ENJEUX RELATIFS AU CHOIX DU TCSP DE TYPE BHNS.....	11
2.2. LES OBJECTIFS DU BNG DE CHERBOURG.....	12
2.2.1. Améliorer l'attractivité du réseau de bus.....	12
2.2.2. Répondre aux enjeux territoriaux et sociaux .....	12
2.2.3. S'inscrire dans une logique de développement durable du territoire .....	13
3. LES DONNEES D'ENTREES.....	14
3.1. ETUDES D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE .....	14
3.2. APPEL A PROJET GRENELLE III .....	14
3.3. ETUDES DE CONFORTEMENT TECHNIQUE .....	14
3.4. CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DE L'ARTICLE L.103-2 DU CODE DE L'URBANISME .....	14
3.5. UNE CONCERTATION VOLONTAIRE.....	15
4. LE CALENDRIER DE L'OPERATION.....	15
5. CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION .....	16
5.1. CARACTERISTIQUES GENERALES .....	16
5.2. LES AMENAGEMENTS.....	17
5.2.1. Un site propre adapté au territoire.....	17
5.2.2. Une exploitation de type mixte.....	17
5.2.3. Des aménagements efficaces et sûrs .....	17
5.3. DES STATIONS QUALITATIVES ET HIERARCHISEES .....	18
5.3.1. Des aménagements qualitatifs et lisibles.....	18

5.3.2.	Des stations hiérarchisées.....	18
5.3.3.	Une démarche raisonnée .....	18
5.4.	MATERIEL ROULANT.....	19
5.5.	QUALITE DES ESPACES PUBLICS ET AMELIORATION DU CADRE DE VIE.....	19
5.6.	UN PROJET EN FAVEUR DE TOUS LES MODES.....	19
5.6.1.	Des espaces piétons adaptés .....	19
5.6.2.	Amélioration des circulations et stationnements cyclables.....	20
5.6.3.	Rabattement des automobilistes : les P+R.....	21
5.7.	DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS DURABLES .....	21
5.8.	QUALITE PAYSAGERE ET VALORISATION DU PATRIMOINE .....	22
5.8.1.	Un respect du patrimoine architectural et urbain .....	22
5.8.2.	Une qualité paysagère.....	22
5.8.1.	Le traitement de la lumière.....	22
6.	PERIMETRE DE L'OPERATION .....	22
6.1.	LE PROJET DE BUS NOUVELLE GENERATION.....	22
6.1.1.	Le tracé et ses variantes .....	22
6.1.2.	Pôles d'échanges .....	23
6.2.	LES INTERFACES CRUCIALES .....	24
6.2.1.	Le Pôle d'Echanges Multimodal de la Gare SNCF de Cherbourg.....	24
6.2.2.	La ZAC des Bassins.....	25
6.2.3.	Raccordement maritime voie du Homet.....	26
6.2.4.	Autres interfaces .....	27
7.	CONTRAINTES DE L'OPERATION.....	28
7.1.	LA MAITRISE ET L'OPTIMISATION DU BUDGET DE L'OPERATION .....	28
7.2.	LA PRISE EN COMPTE DES BESOINS DE STATIONNEMENT.....	28
7.3.	UN PLAN DE CIRCULATION POUR TOUS.....	29
7.4.	LES CONTRAINTES DE CALENDRIER.....	29
7.5.	LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES ET DE SECURITE.....	30
8.	SYNTHESE DU PROJET EN CHIFFRES.....	30

## **PREAMBULE**

Le présent programme, dans le cadre de la loi MOP du 12 juillet 1985, vise à définir les objectifs généraux de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ainsi que les contraintes et exigences de qualité sociale, urbanistique, architecturale, fonctionnelle, technique et économique, d'insertion dans le paysage, de protection de l'environnement et de développement durable, relatives à la réalisation de l'ouvrage et à son utilisation.

Conformément aux dispositions de la loi MOP, le contenu du programme n'est pas figé et pourra encore évoluer pendant les études d'Avant-Projet (AVP).

## **1. CONTEXTE DE L'OPERATION**

### **1.1. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION LE COTENTIN**

Ces dernières années, le contexte institutionnel local a fortement évolué. La Communauté Urbaine de Cherbourg, composée de 5 communes : Cherbourg-Octeville, Equeurdreville-Hainneville, La Glacerie, Tourlaville et Querqueville, a été dissoute au 31 décembre 2015 afin de former à compter du 1er janvier 2016 une commune nouvelle : Cherbourg-en-Cotentin regroupant les 5 communes historiques fusionnées.

Cette commune nouvelle a ensuite été rattachée au 1er janvier 2017 par arrêté préfectoral à la Communauté d'Agglomération du Cotentin. Cet EPCI, nouvellement créé, est issu de la fusion des communautés de communes de Douve et Divette, des Pieux, de la Côte des Isles, de la Vallée de l'Ouve, du Cœur du Cotentin, de la région de Montebourg, du Val de Saire, du canton de Saint-Pierre Eglise, de la Saire et de son extension aux communes de Cherbourg-en-Cotentin et de la Hague. Elle représente une population d'environ 180 000 habitants.

Conformément à la l'article L.5216-5 du CGCT, cette dernière est compétente pour « l'organisation de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports », et est donc l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire.

La Communauté d'Agglomération du Cotentin a ainsi repris l'ensemble des contrats en cours relevant de cette compétence, dont notamment l'opération de Bus Nouvelle Génération.

Cette prise de compétence implique à terme la gestion par la Communauté d'Agglomération du transport urbain, scolaire et interurbain sur l'ensemble de son périmètre.

## 1.2. CONFIGURATION DU TERRITOIRE ET CONTEXTE SOCIO-DEMOGRAPHIQUE

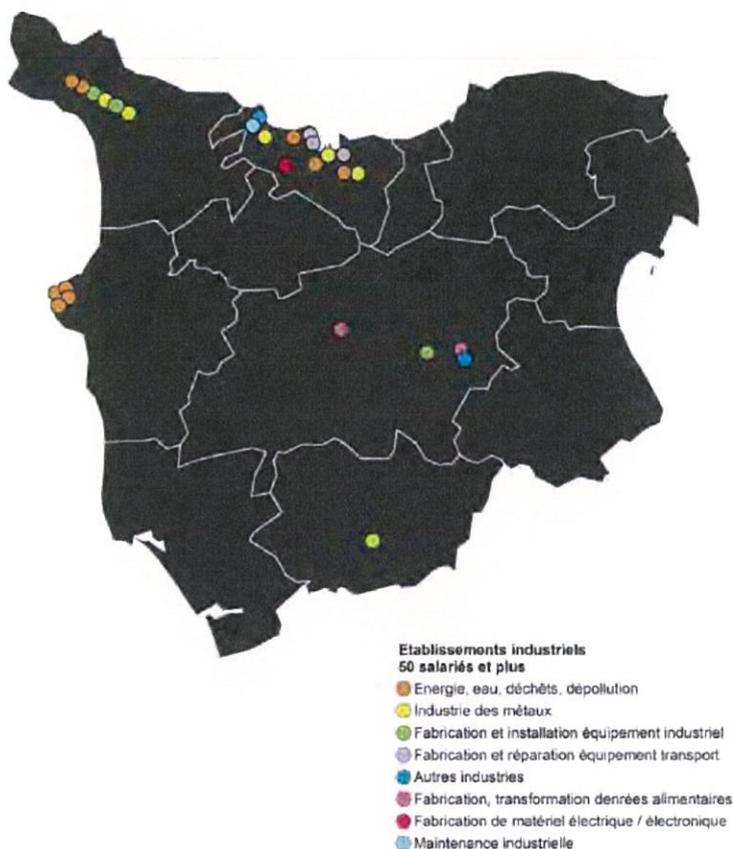
### 1.2.1. Territoire

L'agglomération du Cotentin s'étend sur une surface de 1 400 km<sup>2</sup>, regroupe 182 000 habitants répartis sur 132 communes et rassemble 221 élus communautaires. Elle devient ainsi la 4<sup>ème</sup> puissance de la Région (en nombre d'habitants), après Rouen Métropole, Caen-la-Mer et la Communauté d'agglomération havraise et la 14<sup>ème</sup> agglomération la plus peuplée de France.

Bien que le projet de BNG soit porté par l'Agglomération et ait vocation à s'inscrire dans les dynamiques de l'ensemble de l'agglomération, les lignes traverseront uniquement quatre des communes déléguées de Cherbourg-en-Cotentin : Querqueville, Equeurdreville-Hainneville, Cherbourg-Octeville et Tournlaville.

Au sein de l'agglomération, la commune nouvelle de Cherbourg-en-Cotentin concentre la plus grande partie de la population et représente le principal pôle d'emploi avec 53 790 emplois salariés (+3% depuis 2010) et 11 834 établissements. Elle représente le premier pôle économique de la Manche et le quatrième de Normandie.

Établissements industriels de 50 salariés et plus



Néanmoins, à travers la concentration d'emplois et de services qu'elle offre, elle représente surtout un pôle à l'échelle du Pays du Cotentin, plus qu'à l'échelle départementale, pénalisée par sa situation de *finis-terre*.

La présence de communes périurbaines permet d'identifier le rôle de pôle urbain de Cherbourg.

De plus, l'absence de communes multi polarisées à proximité démontre que le pôle cherbourgeois est relativement indépendant d'une « concurrence territoriale » dans le champ de l'attractivité économique, ce qui est beaucoup moins vrai concernant l'habitat.

### 1.2.2. Contexte socio-économique

Pôle d'emplois majeur de l'aire urbaine, le territoire de Cherbourg-en-Cotentin attire quotidiennement des actifs qui viennent travailler principalement sur la commune déléguée de Cherbourg-Octeville. Seuls les pôles de Beaumont-Hague et dans une moindre mesure Valognes et Flamanville offrent des alternatives en termes d'emplois.

Les lieux de résidence des salariés du Cotentin ne sont pas nécessairement leur lieu de travail. Selon les données de 2013, 48.5% des salariés résidant dans le Cotentin travaillent sur Cherbourg-en-Cotentin, seuls 42.5% des salariés du Cotentin résident dans cette commune. Les disparités sont plus fortes sur les lieux d'implantation des grandes industries.

Les migrations domicile-travail internes à Cherbourg-en-Cotentin témoignent cependant d'une forte retenue des actifs à l'intérieur de l'agglomération cherbourgeoise.

Cherbourg-en-Cotentin bénéficie d'une économie dynamique, qui s'appuie sur de nouveaux champs fortement liés à la mer et au développement durable. La problématique du lien entre les zones d'emploi et les zones d'habitat est donc essentielle.

Compte tenu de la configuration de l'agglomération, les transports en commun peuvent jouer un rôle majeur dans la desserte des zones d'activité et d'emploi. Les déplacements des salariés sont ainsi un enjeu fort au sein de l'agglomération.

### 1.2.3. Eléments sur les déplacements actuels

**L'enquête ménage déplacements de 2016 donne quatre grands indicateurs sur la mobilité des habitants de Cherbourg-en-Cotentin :**

- 330 000 déplacements réalisés en un jour de semaine
- 1h10 : temps total consacré aux déplacements en semaine
- 4,75 : Nombre moyen de déplacements par jour de semaine d'un habitant de Cherbourg-en-Cotentin
- 15 minutes : durée moyenne d'un déplacement

#### **Des usagers des transports en commun nombreux mais captifs**

Le réseau de bus actuel a déjà fait l'objet de plusieurs optimisations. Il est hiérarchisé, avec plusieurs types de lignes et de niveau d'offre de service. La fréquentation est importante en comparaison avec d'autres agglomérations de même taille et 96% des voyages sont réalisés sur les lignes 1, 3, 4 et 5. Le nombre de voyageurs par an est d'environ 6,5 millions selon le rapport annuel de 2016 mais sera réévalué une fois le système de billettique mis en place.

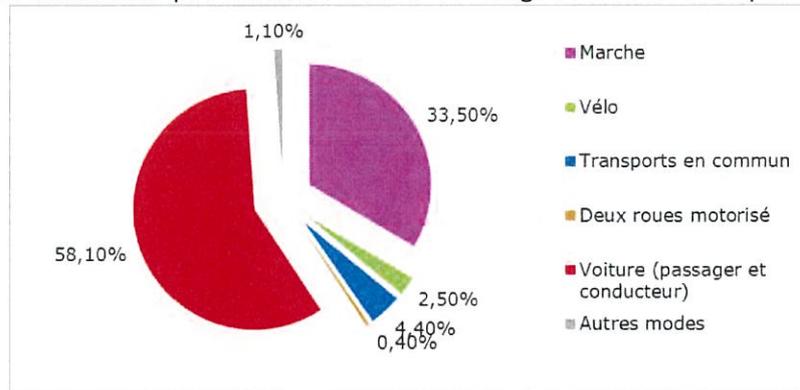
Le réseau est majoritairement fréquenté par des élèves (près de 2 usagers sur 3 ont moins de 26 ans) ou des employés (70% de la fréquentation) et des usagers dits « captifs des transports », c'est-à-dire ne disposant pas d'autre moyen de transport (64% des usagers). Lorsqu'ils ont le choix, 35% des usagers du réseau préfèrent l'usage d'un autre mode de transport ; et seulement 31% des usagers trouvent le niveau de service très satisfaisant.

Les déplacements réalisés sont à 90% en lien avec le centre de Cherbourg.

### Importance persistante de la voiture

58% : Proportion des trajets réalisés en voiture (passager ou conducteur) en semaine

70% : Proportion d'habitants qui souhaitent réduire leur usage de la voiture au quotidien,



Répartition modale (Enquête ménage déplacements 2016)

Le motif travail se distingue par une utilisation de la voiture supérieure à la moyenne (70%) et des distances parcourues là encore supérieures à la moyenne (+2,5 kms). Le motif loisir se distingue par une grande majorité de trajets de proximité qui favorisent les modes actifs (utilisation du vélo et de la marche à pied supérieure à la moyenne, au détriment de la voiture)

Globalement, 52% des déplacements ayant pour motif « achat » se font en voiture et 43% par la marche à pied.

### Un potentiel de développement des modes actifs

Même si la voiture reste majoritaire à Cherbourg-en-Cotentin, 36% des déplacements se font en mode « actif » (à pied ou à vélo). Par rapport au reste du SCOT, la voiture est moins utilisée, le vélo, la marche et les transports en commun le sont davantage.

La part modale diffère selon le type de commerce : Pour les petits et moyens commerces, 56% des déplacements sont réalisés par la marche à pied.

## 1.3. DOCUMENTS DE PLANIFICATION

### 1.3.1. Grandes orientations de mobilité : SCOT et PDU

#### Le SCoT du Pays de Cotentin

Le SCoT du Pays de Cotentin a été approuvé en 2011. Selon l'article L.143-28 du code de l'urbanisme : « 6 ans au plus après la délibération portant approbation du SCoT, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma (...), l'établissement public (...) procède à une analyse des résultats de l'application du schéma (...) et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète ».

C'est ainsi que le SCoT de 2011 a été évalué le 24/03/2017

#### Le document d'orientations générales prévoyait en 2011 :

##### A. La mise en place progressive d'un réseau de transports collectifs

1. Améliorer les liaisons interurbaines en s'appuyant sur les réseaux et lignes existantes
2. Réorganiser l'offre en transports en commun pour qu'elle soit en adéquation avec l'organisation du territoire

B. Une évolution de l'offre de transports qui s'accompagne d'aménagements et d'infrastructures adaptées

1. L'aménagement des pôles multimodaux et de rabattement
2. L'aménagement d'espaces pour le covoiturage
3. Les aménagements routiers supports d'un bon fonctionnement des mobilités

C. Une place accrue pour les liaisons douces au-delà de la vocation touristique du territoire

Evolutions constatées :

- La part des Transports en Commun se maintient alors que la part de la voiture augmente,
- Le trafic routier se stabilise entre 2011 et 2015 en volume et reste influencé par les évolutions des prix du pétrole,
- L'offre pour de nouveaux usages des mobilités :
  - 17 aires de covoiturage créées depuis 2011 sur le territoire du SCoT dans le cadre du Schéma départemental de covoiturage (sur 44 prévus à l'échelle du département).
  - 129 bornes électriques prévues d'ici fin 2017 réparties dans 77 communes de la Manche (une borne dans un rayon de 30 km)
  - Un nouveau plan vélo adopté par le département pour la période 2016-2021 (plan précédent 2009-2015).
  - Un réseau structurant en matière de voies vertes et véloroutes réalisé à destination des cyclistes manchois et touristes.
- L'offre ferroviaire :
  - 1 gare Grandes Lignes (Cherbourg) et 2 gares régionales (Valognes, Carentan) / fermeture de la halte ferroviaire de Chef-du-Pont en 2012
  - Des gares aménagées de façon à organiser le rabattement (stationnements automobiles, taxis, deux roues, cheminements piétons) et valorisées (espaces plantés, revêtements qualitatifs...).

### **Le Plan de Déplacement du Cotentin**

L'établissement d'un plan de déplacement urbain est actuellement en cours par la Communauté d'Agglomération Le Cotentin (aussi appelé Plan de Déplacement du Cotentin, ou PDC). Son but est de :

- Etablir un diagnostic précis du territoire,
- Définir une stratégie en matière de déplacement,
- Elaborer un programme d'actions.

Le premier semestre 2018 a donné lieu au diagnostic et des orientations seront formulées durant le second semestre. L'enquête publique est prévue à l'été 2019. Ainsi, le PDC sera acté fin 2019. Le titulaire du marché pourra donc à sa notification bénéficier du diagnostic (notamment d'une étude de stationnement) et des orientations du PDC. Il est en effet crucial que le projet de BNG s'intègre aux enjeux de l'agglomération dans son ensemble.

### **1.3.2. Le Plan de Prévention des Risques Multiples**

L'agglomération de Cherbourg est un territoire particulièrement vulnérable en raison de sa morphologie et de son implantation urbaine. Marqué par sa situation à l'embouchure des deux cours d'eau, la Divette et le Trottebec, ce territoire s'est construit par sédimentations successives. L'urbanisation s'est principalement développée sur ces sédiments. Le risque est aujourd'hui lié à toutes ces composantes géographiques et urbaines.

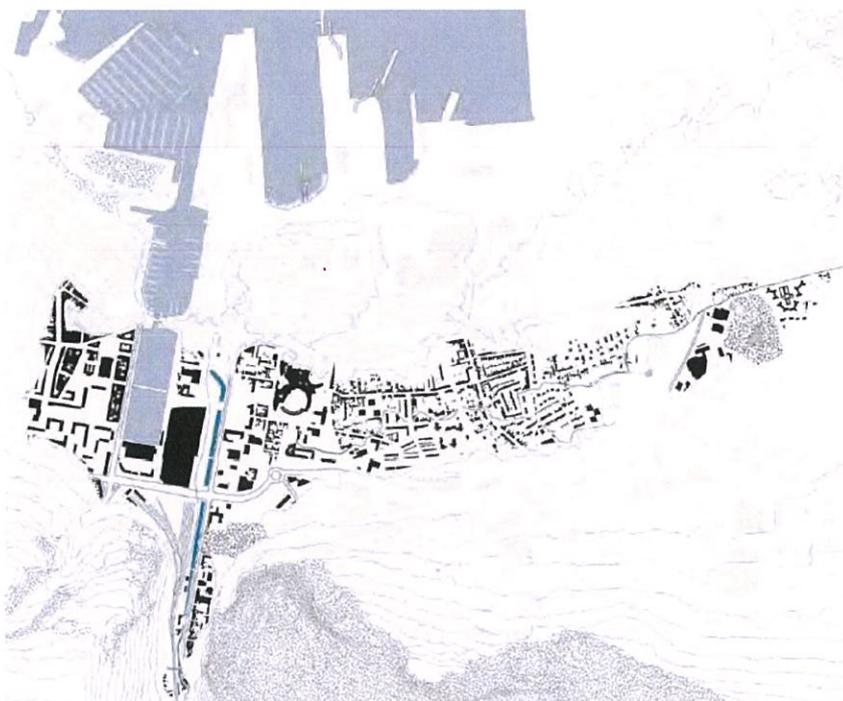
En 2016, un bureau d'étude a été mandaté par la DDTM pour établir une carte prospective des risques littoraux à 100 ans, c'est à dire des aléas combinés mer et fleuve. Cette carte a servi de base au futur Plan de prévention des risques multiples (PPRM) dont le règlement est en cours d'élaboration.

Le PPRM devrait être soumis à enquête publique et approuvé courant 2018. Il est à noter que les documents cartographiques du PPRM ont été validés lors des différents comités de pilotage et qu'ils constituent les documents de référence.

Les cartographies sont donc mobilisables pour instruire les autorisations d'urbanisme, notamment dans l'application de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme.

Les risques pris en compte par ce document sont :

- Les inondations par débordements des cours d'eau ;
- Les chutes de blocs ;
- Les littoraux :
  - Submersion marine
  - Érosion littorale
  - Chocs mécaniques des vagues
  - Zone de danger derrière les digues



*Bâti concerné par le risque d'inondation selon l'étude de 2016*

## **1.4. LE RESEAU DE TRANSPORT ACTUEL**

### **Le réseau aujourd'hui**

Le réseau de bus dénommé « Zéphir », s'articule aujourd'hui autour de 8 lignes régulières, 15 services scolaires, 1 service aux PMR, services de transport à la demande. Il est constitué d'une flotte de 51 véhicules, désormais propriété de la Communauté d'Agglomération Le Cotentin.



Plan du réseau actuel

Les bus rencontrent des difficultés de progression, ce qui impacte leur régularité et la qualité de service. Les vitesses commerciales moyennes sur les lignes 1, 3 et 5 sont de l'ordre de 15 km/h et sur certains tronçons, la vitesse commerciale est même inférieure à 10 km/h.

Les difficultés se concentrent dans le centre-ville de Cherbourg et au point d'échange principal de la gare SNCF, qui est un espace quasi exclusivement routier. Actuellement, l'usage des bus est moins compétitif que celui de la voiture pour des déplacements internes à l'agglomération.

Ces dernières années, les arrêts de bus des lignes structurantes sont progressivement repris et mis aux normes. C'est le cas sur l'ensemble de la ligne 1 dans les deux sens. Pour ce qui est des tronçons des lignes 3 et 5 préfigurant le BNG, le parti pris a été d'équiper davantage les arrêts dans le sens du centre-ville. Les arrêts en centre-ville n'ont pour la plupart pas été repris dans l'attente des aménagements BNG.

Les projets en cours sur le réseau sont notamment :

- La mise en place d'une billettique en 2018
- La création d'une offre de location de vélo/VAE longue durée
- L'amélioration /renouvellement du système de priorité aux feux (porté par Cherbourg-en-Cotentin , à l'échelle de Cherbourg-en-Cotentin )

Une réflexion est en cours au sujet de :

- L'extension de l'amplitude horaire des bus
- La restructuration du réseau
- L'amélioration /renouvellement du SAE

## Les évolutions à anticiper

En 2014, la Communauté Urbaine de Cherbourg a confié, dans le cadre d'un contrat de DSP, l'exploitation de son réseau de transport public à la société Keolis pour la période 2014-2020. L'arrivée éventuelle d'un nouveau délégataire au 1<sup>er</sup> janvier 2021 est à considérer dans le cadre du projet de BNG.

La temporalité du projet de BNG coïncide également avec la future reprise en compétence par la Communauté d'Agglomération Le Cotentin du réseau de bus interurbain MANEO. L'Agglomération a l'ambition d'organiser son réseau à l'échelle de l'agglomération en réfléchissant notamment à l'extension de certaines lignes urbaines et à une meilleure interconnexion des lignes urbaines et interurbaines. Ces évolutions pourraient être mises en place avant la fin de la DSP transports urbains actuelle.

## 2. LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET DE BNG

### 2.1. LES ENJEUX RELATIFS AU CHOIX DU TCSP DE TYPE BHNS

Les déplacements dans l'agglomération sont aujourd'hui réalisés majoritairement en automobile, malgré un réseau de transports en commun desservant les zones les plus denses en emplois et en logements.

Cette difficulté semble liée à la fois à un déficit d'image, et à une qualité de service qui ne suffit pas à faire des transports en commun une alternative efficace pour les possesseurs de voiture.

La Communauté urbaine de Cherbourg avait en son temps fait le constat que l'amélioration continue concentrée sur le service rendu atteignait ses limites et nécessitait de modifier la structure même du réseau pour lui permettre de continuer à évoluer favorablement.

Pour renverser cette tendance, il a été jugé nécessaire :

- de libérer les transports en commun de la contrainte de la circulation automobile aux heures de pointe, grâce à un site propre concentré sur les secteurs de blocage (centre de l'agglomération)
- d'améliorer la lisibilité du réseau ;
- de promouvoir la hiérarchisation du réseau, sur la base de lignes fortes ;
- d'offrir une amplitude horaire plus adaptée aux actifs notamment en fin de journée ;
- de garantir une qualité de service en terme de régularité et de fréquence ;
- de favoriser les liens entre déplacements piétons, cyclistes, et bus, particulièrement par des aménagements dédiés dans les pôles d'échange ;
- de proposer une image de qualité et de modernité avec des véhicules spécifiques pour les lignes BHNS et des aménagements urbains cohérents avec la dynamique de rénovation de la ville.

Pour être efficace, il faut donc intervenir sur l'ensemble de ces champs à la fois. Un TCSP de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) apparaît comme la meilleure réponse à ces problématiques pour l'agglomération cherbourgeoise.

Dans le cadre de la présente opération, le BHNS est donc le mode qui a retenu l'attention du maître d'ouvrage et de l'ensemble des partenaires. Innovant et performant, le BHNS associe les avantages du bus (légèreté, agilité) à ceux des transports en commun en site propre (vitesse, régularité, ponctualité, lisibilité, services).

Il offre un système de déplacement efficace qui comprend, au-delà des voies réservées qui le libère des aléas de la circulation lorsqu'il roule sur voie réservée, un système de billettique amélioré et une information constante à destination des voyageurs. Il cumule des qualités de performance et de confort proches de celles du transport par rail, aussi efficace qu'un tramway et présente l'avantage d'être moins coûteux en termes d'investissements.

Le projet de TCSP sera accompagné par une restructuration du réseau de transport de l'agglomération visant à construire un réseau optimisé, efficace et attractif.

## 2.2. LES OBJECTIFS DU BNG DE CHERBOURG

Le projet Bus Nouvelle Génération (BNG) est un projet de transport motivé par les dysfonctionnements évoqués précédemment, mais il constitue également un projet territorial, social et environnemental pour la ville de Cherbourg-en-Cotentin et la Communauté d'Agglomération Le Cotentin. En ce sens, il doit répondre à une multitude d'objectifs.

### 2.2.1. Améliorer l'attractivité du réseau de bus

La mise en place du TCSP a pour principal objectif d'apporter une amélioration notable des déplacements en transports collectifs afin de compléter l'offre en transports en commun. Elle doit permettre de satisfaire les usagers actuels et de capter de nouveaux utilisateurs en étant plus compétitive face à l'utilisation de la voiture particulière. Cela passe par :

- Plus de régularité et un service fiable
- Une vitesse commerciale meilleure
- Plus de fréquence et d'amplitude horaire
- Plus de confort aux arrêts, dans les bus et durant le trajet
- Un rééquilibrage entre les différents modes
- Une meilleure gestion de l'intermodalité
- Une garantie d'accessibilité pour tous

L'optimisation des correspondances avec les autres lignes et autres modes participera à l'ambition de générer un « effet réseau ». L'effet réseau se mesure par la croissance de la fréquentation globale du réseau (BHNS + autres lignes régulières), cette augmentation de la fréquentation est par ailleurs à mettre en rapport avec l'amélioration de l'offre apportée sur l'ensemble du réseau nouvellement mis en place.

Un des objectifs affichés est également de mettre à disposition des habitants un réseau cohérent et sécurisé quel que soit leur mode de déplacement. Les actions portent sur la complémentarité des modes entre eux. Il s'agit d'encourager l'utilisation des transports en commun tout en restant attentif à la circulation et au maillage viaire de l'agglomération (entretien, et développement du réseau ...).

### 2.2.2. Répondre aux enjeux territoriaux et sociaux

Le cœur de l'agglomération fait l'objet de plusieurs projets de restructuration urbaine concentrés sur les quartiers anciens et les quartiers d'habitat social. Les transports en commun doivent prendre toute leur place dans les nouveaux modes urbains qui découleront de ces projets, et permettre, par leur caractère incontournable, l'émergence de nouveaux modes de vie. Pour ce faire, il est impératif d'inscrire l'évolution des transports publics urbains au sein de l'évolution de la ville. Il doit constituer la structure principale de la mobilité urbaine et de l'intermodalité, et participer ainsi à la construction de la ville de demain.

Ainsi le projet devra s'attacher à :

- Contribuer à satisfaire les besoins sociétaux et économiques de la population
- Desservir un nombre important d'habitants de quartiers d'habitat social inscrits dans la politique de la ville
- S'intégrer dans la dynamique de restructuration urbaine du territoire, en contribuant notamment à la rénovation de l'hyper-centre et du quartier des bassins
- Aménager des espaces publics de qualité, contribuant à l'amélioration du cadre de vie, à l'attractivité et au rayonnement de l'agglomération
- Créer un lien et travailler les interfaces avec les différents projets urbains, mais également avec les grands pôles générateurs de déplacement : Naval Group, CHPC, Base navale, etc.
- Favoriser les modes de déplacement doux
- S'intégrer aux enjeux de l'ensemble de l'agglomération, constituant une armature solide pour le futur réseau de transports urbains et interurbains du Cotentin Communauté d'Agglomération.

### 2.2.3. S'inscrire dans une logique de développement durable du territoire

Le projet BNG représente un choix de développement durable qui associe un projet social, un mode de transport solidaire et un projet environnemental. En effet, projet social par le lien que le TCSP crée entre les quartiers, les équipements publics et les pôles commerciaux et d'emploi, mode de transport solidaire accessible à tous, le TCSP est également un projet respectueux de l'environnement.

Le projet devra contribuer à réduire les nuisances et les pollutions. Les choix en matière d'insertion, de rétablissement des fonctions urbaines et d'options techniques devront participer activement à la réduction de toute forme de nuisance environnementale et de toute cause de pollution, en particulier par la diminution et la régulation de la circulation automobile et par des actions adéquates de réduction des niveaux sonores.

En résumé le projet de BNG est au cœur des enjeux de développement durable de la Communauté d'Agglomération Le Cotentin :

- Environnement : réduction de la pollution et des consommations énergétiques, protection contre les risques maritimes
- Social : désenclavement des quartiers, meilleure accessibilité du territoire, amélioration du cadre de vie, sécurisation des déplacements, ...
- Economie : développer l'attractivité et l'activité commerciale de l'agglomération

## 3. LES DONNEES D'ENTREES

### 3.1. ETUDES D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE

La Communauté urbaine de Cherbourg a décidé de lancer en 2011 une étude d'opportunité et de faisabilité pour la création d'un BHNS. Cette étude, réalisée par le cabinet Ingerop et soutenue par l'Etat à travers un versement du FNADT, a abouti en 2013 à une conclusion très positive sur l'intérêt et la plus-value d'un tel projet pour l'agglomération.

Le Conseil de Communauté, lors de son assemblée de juin 2013, a autorisé à l'unanimité la poursuite de la démarche et le dépôt d'un dossier de candidature à l'appel à projet national.

### 3.2. APPEL A PROJET GRENELLE III

Dans le cadre du troisième appel à projet « transports collectifs et mobilité durable », la Communauté urbaine de Cherbourg, EPCI de plus de 84 000 habitants et autorité organisatrice des transports de l'agglomération cherbourgeoise, présente un projet de création de deux lignes BHNS.

Le dossier a été déposé fin 2013 et retenu pour l'Appel à Projet le 22 décembre 2014.

### 3.3. ETUDES DE CONFORTEMENT TECHNIQUE

Des études de confortement ont été menées par Egis de fin 2014 à début 2015. Destinée à consolider les aspects techniques et définir l'enveloppe de l'opération, elle s'est déroulée en trois phases :

- Phase 1 : Etude du scénario de base retenu avec une analyse complète des impacts du projet.
- Phase 2 : Etudes des scénarios et variantes.
- Phase 3 : Consolidation des variantes retenues.

Cette dernière phase a permis de retenir un seul itinéraire composé de deux variantes et abouti à une enveloppe pour l'opération de 36 M€ HT. Cette étude a été validée lors de la délibération de mai 2015 (CUC) et a servi de base à la concertation préalable.

*Nota Bene : le présent programme prévoit de rouvrir aux études et à la concertation (cf. groupe de concertation) des variantes à cette époque abandonnées.*

### 3.4. CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DE L'ARTICLE L.103-2 DU CODE DE L'URBANISME

Les objectifs du projet et les modalités de la concertation préalable ont été validés par le Conseil de la CUC le 18 mai 2015 au travers de la délibération D\_2015\_080. La concertation préalable s'est déroulée du mardi 1er septembre 2015 au vendredi 30 octobre 2015 et son bilan a été validé lors de la délibération D\_2015\_213 le 23 novembre 2015.

#### Modalités et bilan de la concertation

- Le dossier de présentation a été mis à disposition des habitants suivant les modalités prévues, durant toute la période du 1er septembre au 30 octobre 2015 inclus.

- Il est à noter que la mise à disposition sur le site internet de la CUC, couplée avec un lien vers le formulaire contact, était de nature à permettre un accès aux documents et une expression des remarques 24h/24 et 7j/7.
- En complément des modalités prévues, un hashtag twitter a été créé pour permettre l'expression des habitants sur ce réseau social. Il n'a pas été utilisé.
- Les permanences ont été réalisées suivant les modalités prévues ; elles ont touché un très faible nombre de personnes.
- Les réunions publiques ont été réalisées suivant les modalités prévues ; elles ont touché un nombre inégal de personnes, allant de 6 à 23 personnes, avec une moyenne tournant entre 10 et 15 personnes. Elles ont offert un espace de dialogue réel, et ont permis de faire émerger des propositions.
- Le conseil de développement a été consulté comme prévu.
- En complément des réunions prévues, le projet a également été présenté :
  - Le 16 septembre à Equeurdreville-Hainneville (ouvert à tout public) dans le cadre de la semaine de la mobilité ;
  - Le 13 octobre à Cherbourg-Octeville dans le cadre du comité modes doux réunissant représentants d'associations et des conseils de quartier ;
  - Le 2 novembre à la Communauté urbaine auprès des représentants d'associations de commerçants de Cherbourg-Octeville, de la CCI, de la CCM et de PNA.
- Il a également été communiqué autour du projet au travers du magazine de la CUC, des sites des communes et de leurs réseaux sociaux.

### 3.5. UNE CONCERTATION VOLONTAIRE

Bien que valable réglementairement, la concertation de 2015 n'a pas rencontré son public. Les Cherbourgeois sont peu informés du projet.

C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération Le Cotentin en reprenant en charge le projet a souhaité mettre en place une démarche de concertation volontaire autour de groupes de concertation spécifiques. Ils regroupent des représentants des usagers du réseau, des associations de commerçants, des modes doux et de quartier, les opposants du projet ainsi que les grands acteurs économiques touchés par le projet. Ce groupe a vocation à s'élargir.

Ses objectifs sont :

- L'information à propos du projet
- La co-construction de certains éléments de programme
- La prise en compte des attentes de la population et des besoins du territoire

La co-construction du projet avec ce groupe fait partie prenante du processus d'études souhaité par la Communauté d'Agglomération du Cotentin. En ce sens le Maître d'œuvre sera particulièrement sollicité pour participer et partager ses propositions avec les membres de cette instance.

Afin de renforcer l'idée de modernisation du réseau bus Zéphir et que le projet soit mieux compris par le grand public, il a été décidé de changer le nom du projet de BHNS en Bus Nouvelle Génération (BNG).

## 4. LE CALENDRIER DE L'OPERATION

Le calendrier de l'opération est fourni à titre indicatif, il figure en annexe du Règlement de la consultation.

Les grands jalons retenus sont :

- Lancement de l'opération en septembre 2017 avec le recrutement d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage à partir de janvier 2018 et d'une agence de communication en avril 2018
- Lancement et consultation de la Maîtrise d'œuvre : mai – décembre 2018,
- Etudes préliminaires – Avant-Projet et développement d'Actions de Préfigurations : 2019,
- PRO et premières consultations travaux : 1er semestre 2020,
- Dernières consultations Entreprises et démarrage des travaux : 2nd semestre 2020,
- Fin des travaux prévisionnelle : horizon 2022.

## 5. CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION

### 5.1. CARACTERISTIQUES GENERALES

Le projet de BNG comporte **deux lignes de BHNS totalisant 18 km** :

- La **ligne sud** (6 km) relie le centre-ville au quartier des Fourches en passant par les Provinces. Elle correspond majoritairement à l'itinéraire de l'actuelle ligne 1.
- La **ligne littorale** (13 km) relie Querqueville à Tourlaville en passant par le centre-ville. Elle reprend certains itinéraires de la ligne 5 (à l'est) et de la ligne 3 (à l'ouest).

Les deux lignes partageront un tronç commun d'environ 3 km :

- sur les quais (quai de Caligny, quai Alexandre III) entre la Gare SNCF et la Place Napoléon,
- Ou dans le centre-ville (Delaville – Schuman – Albert-Mahieu)

Le projet prévoit également la création de :

- pôle d'échange place de la République/Napoléon
- D'un pôle de rabattement à l'arrêt Northeim
- D'un pôle de rabattement secondaire à Querqueville

L'opportunité de création de parcs relais et de poches de stationnement de rabattement sera étudiée par le maître d'œuvre durant les Etudes préliminaires.

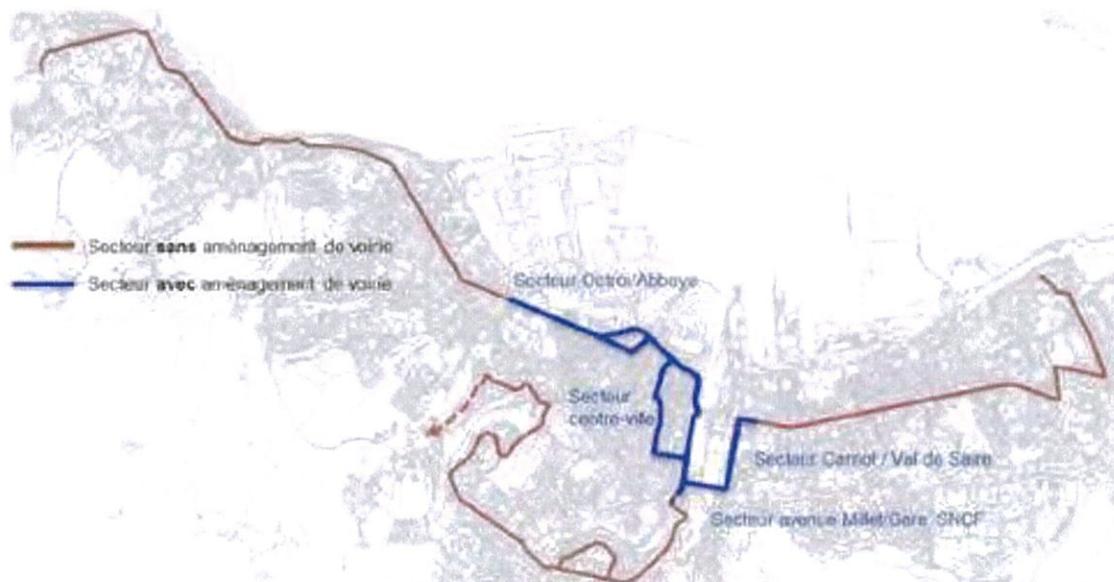


Schéma des lignes avec les variantes de tracé et l'extension envisagée pour la ligne sud

## 5.2. LES AMENAGEMENTS

### 5.2.1. Un site propre adapté au territoire

La maîtrise d'ouvrage a souhaité un projet raisonné et adapté aux problématiques de chaque quartier traversé. C'est pourquoi les aménagements de site propre se situent majoritairement en centre-ville, où se concentrent les problèmes de congestion. Lorsque les problèmes de congestion ne le justifient pas, le BNG circulera sur des voiries « banalisées » avec les autres véhicules.

Ce site propre pourra prendre diverses formes en fonction de son environnement : double-sens aménagé, voiries comprenant simplement des couloirs d'approche, site propre central alterné ... La création des aménagements BNG ne s'accompagnera pas systématiquement de réaménagement de façade à façade.

Afin de garantir une bonne insertion des aménagements et limiter les impacts négatifs de celle-ci sur les autres modes, le titulaire aura à charge de proposer des aménagements adaptés aux axes traversés (axial, latéral, alterné, banalisé...).

### 5.2.2. Une exploitation de type mixte

L'exploitation des aménagements BNG est de type mixte au sens de la définition du CEREMA (Cf. guide de conception BHNS – 2009) : les infrastructures de site propre pourront être empruntées par les autres lignes urbaines, améliorant ainsi les performances de l'ensemble du réseau.

De ce fait, les aménagements devront notamment prendre en compte :

- Les entrées et sortie du site propre, afin de permettre le rabattement des lignes secondaires sur la ligne structurante en site propre
- L'adaptation des stations partagées
- L'adaptation de la priorité aux feux afin de ne pas pénaliser la performance des lignes BNG

### 5.2.3. Des aménagements efficaces et sûrs

La conception des carrefours permettra au bus en fonction du système d'exploitation de le franchir sans perte de temps tout en minimisant l'impact sur la fluidité du carrefour.

La sécurité routière de l'ensemble de tous les usagers (bus, voitures, piétons, vélos) restera toujours la priorité absolue. Le caractère accidentogène de certaines voies empruntées par le projet BNG devra impérativement être corrigé (ex : avenue Jean-François Millet, carrefour de la gare, Place Jean Jaurès...).

Il est rappelé que la modification des voiries devra tenir compte des prescriptions du PPRM et prévoir des dispositifs de lutte contre les inondations le cas échéant.

## 5.3. DES STATIONS QUALITATIVES ET HIERARCHISEES

### 5.3.1. Des aménagements qualitatifs et lisibles

Les stations du BNG sont l'élément central de son identification et de sa lisibilité. Chaque station de la ligne sera équipée d'un mobilier urbain spécifique permettant d'identifier la ligne offrant toutes les fonctionnalités attendues d'une ligne en TCSP. A priori, les équipements sont acquis par la Communauté d'Agglomération Le Cotentin et n'entrent donc pas dans le programme de l'opération. Concernant les abris voyageurs, le maître d'œuvre éclairera la maîtrise d'ouvrage sur les différentes possibilités de fournitures durant les Etudes Préliminaires.

Dans un souci de lisibilité, l'implantation des stations en face à face sera privilégiée dans la mesure du possible. Si les stations sont sur une section courante de voirie, elles doivent être décalées pour que les clients traversent les voies derrière le bus et jamais devant pour éviter les accidents au démarrage des bus. Si les stations sont implantées à proximité d'une intersection équipée de signalisation lumineuse. Dans ce cas les stations doivent être implantées en sortie de carrefour pour bénéficier pleinement de la priorité aux feux, ne pas pénaliser inutilement la circulation générale et permettre aux piétons de traverser derrière le bus en sécurité.

Le partage du site propre avec les autres lignes du réseau urbain implique que certaines stations seront partagées et que la géométrie des quais pourra devoir être adaptée.

### 5.3.2. Des stations hiérarchisées

Le schéma type pour chaque station sera établi lors des études préliminaires et précisera les caractéristiques générales qui seront respectées. Il sera demandé au titulaire de proposer une hiérarchisation des stations selon leur importance (fréquentation, pôles générateurs de trafic, fréquence cumulée...) et un niveau d'équipement correspondant.

Cependant, l'aménagement final sera étudié au cas par cas et respectera les principes suivants :

- une accessibilité totale notamment vis-à-vis des Personnes à Mobilité Réduite,
- une bonne intégration dans le site,
- des quais facilitant l'accostage,
- une dimension adaptée aux contraintes d'exploitation,
- une bonne intégration des équipements d'exploitation (information voyageurs, billetterie le cas échéant),
- un revêtement de sol spécifique et adapté aux contraintes du site.

### 5.3.3. Une démarche raisonnée

Dans un souci d'économie d'échelle tous les abris présents sur les deux tracés aujourd'hui ne sont pas remis en cause. Il appartient au MOE de réaliser un bilan du niveau d'équipement et de mise en accessibilité des arrêts existants et de proposer une harmonisation cohérente, lisible et économique. Ainsi, le choix des emplacements de l'étude d'opportunité d'Egis sera à re-questionner en tenant compte notamment des stations ayant récemment été mises aux normes PMR.

## 5.4. MATERIEL ROULANT

L'agglomération du Cotentin a engagé une politique globale de renouvellement et d'agrandissement de sa flotte de matériel roulant et débute, conformément aux dispositions de la loi sur la transition énergétique, une réflexion sur le mode d'alimentation de ces véhicules.

Le programme d'acquisition engagé prévoit à terme, l'achat de 21 nouveaux bus, d'ici 2019. Il a été déployé jusqu'en 2017 et a permis l'acquisition de 8 bus Citaro (arrivés en 2016 et 2017) et de 4 bus Urbanway hybrides (livraison prévue à l'automne 2018).

Les 21 véhicules acquis seront déployés en exploitation de la manière suivante :

- 4 bus Citaro dédiés à l'exploitation nominale du réseau (prévu par la DSP) en 2017,
- 17 véhicules (chiffre préconisé par l'étude Egis) dédiés au BNG.

L'agglomération s'apprête à lancer un marché d'étude de motorisation de sa flotte bus. Il s'agit de porter une réflexion sur la transition énergétique du parc et d'envisager une alimentation GNV des véhicules. Les conclusions de l'étude devraient être connues d'ici début 2019. Elles pourraient revoir le programme d'acquisition.

En cas de changement de l'énergie de motorisation acté, cette nouvelle flotte devra être prioritairement déployée sur les lignes BNG.

Ainsi, il est possible que la flotte de bus circulant sur le BNG soit hétérogène. Un enjeu fort du projet sera de donner une cohérence d'ensemble aux véhicules dédiés au BNG.

## 5.5. QUALITE DES ESPACES PUBLICS ET AMELIORATION DU CADRE DE VIE

Bien plus qu'un simple projet de transport, l'insertion urbaine du BHNS représente l'opportunité de requalifier l'espace public et de sécuriser les modes doux (marche à pied et vélos) dans des secteurs promis au renouvellement urbain et à la redynamisation de l'activité économique, commerçante,...

Le BNG de Cherbourg est un projet de transport mais aussi le vecteur d'une dynamique urbaine. L'amélioration de la qualité de vie urbaine doit s'inscrire dans un projet global de réaménagement des espaces traversés en concertation étroite avec les communes déléguées.

La définition des aménagements doit respecter ceux des projets connexes menés par les autres MOA.

## 5.6. UN PROJET EN FAVEUR DE TOUS LES MODES

### 5.6.1. Des espaces piétons adaptés

Avec l'arrivée du TCSP, l'enjeu est de procurer au piéton de nouvelles façons de parcourir l'espace urbain. Trottoirs aménagés, élargis par endroits, nouveaux revêtements, toutes les conditions devront être réunies pour faire de la ville un espace plus apaisé, plus agréable à vivre et plus accessible pour tous.

La totalité des espaces publics aménagés devront en effet être accessibles à tous, conformément à la réglementation en vigueur. Le dimensionnement des espaces piétons sera adapté à son usage selon le site concerné en tenant compte :

- du secteur traversé et l'environnement proche (zone d'habitat résidentiel, de commerces, zones mixtes),
- de la proximité d'établissements particuliers tels que :
  - équipements publics et de loisirs (hôtel de Ville, théâtre, hôpital, équipements sportifs,...),
  - établissement d'enseignement (école, collège, lycée, université...),
- de la présence d'activités utilisant l'espace public (cafés, restaurants, activités éphémères comme les festivals, les fêtes foraines...).

L'ensemble des espaces publics modifiés par le projet devra être accessible aux Personnes à Mobilité Réduite, dans le respect des normes en vigueur.

### 5.6.2. Amélioration des circulations et stationnements cyclables

Le BNG facilite également le développement du réseau cyclable par la réalisation d'itinéraires pertinents en relation avec le tracé, ainsi que par la prise en compte du stationnement vélos près de certaines stations et dans les pôles d'échanges.

En effet la création de parkings à vélos, *a minima* aux stations clés, permettra un accès aisé et sécurisé vers le BHNS. Le MOE évaluera la pertinence de l'aménagement de parkings à vélos sur l'ensemble des lignes.

Le projet pourrait également l'occasion d'étudier la création d'une continuité de la trame cyclable le long des quais de Caligny, Alexandre III et le long de l'avenue Millet. Les cyclistes circulent aujourd'hui dans des conditions très insatisfaisantes dans ce secteur de flux automobiles importants.

Le projet BNG est également l'occasion de mieux répartir les stationnements vélos pour les usages urbains courants (déplacements vers les commerces, activités, équipements) en lien ou non avec le réseau bus.

Le projet devra en outre être en cohérence avec le projet de requalification de l'ancienne voie ferrée du Homet en voie verte. Reliant la gare SNCF à l'Arsenal, ce futur axe sera structurant du réseau cyclable.



Aménagements cyclables existants (vert), projeté ou manquants (bleu et violet)

### 5.6.3. Rabattement des automobilistes : les P+R

Le titulaire du marché sera chargé d'étudier la pertinence de réaliser des parkings relais (P+R) afin d'assurer un rabattement efficace de la voiture au BNG.

Bien que n'ayant pas été prévus dans les études de faisabilité, la Communauté d'Agglomération Le Cotentin souhaiterait étudier l'opportunité de la création de parcs relais ou de poches de rabattement de proximité.

Des P+R en ouvrages semblent inadaptés au territoire de la Communauté d'Agglomération Le Cotentin. De taille plus modeste, ils pourront être conçus de façon évolutive afin d'adapter les aménagements initiaux aux usages constatés sur le territoire suite à des tests, des préfigurations.

Des mutualisations avec des parkings existants (équipements, centres commerciaux, etc.) seraient intéressantes. Cette réflexion devra se faire en lien avec le développement du co-voiturage sur le territoire cherbourgeois

## 5.7. DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS DURABLES

Les voies réservées à la circulation des bus (site propre) devront respecter les conditions nécessaires à une durabilité dans le temps. La structure devra être dimensionnée afin de :

- atteindre une durée de vie d'au moins 20 ans,
- être hors gel pour assurer le service en permanence,
- résister à la circulation des bus (orniérage ...),
- avoir un revêtement de surface facilement identifiable par les autres usagers et qui respecte les chartes en vigueur dans les communes,
- faciliter l'entretien des voiries.

Les revêtements de surface doivent tenir compte notamment de la pérennité du revêtement, de la facilité d'entretien, de la sécurité, du confort, de la différenciation des fonctions (circulation VL, piétons, vélos, TC, stationnement...).

## **5.8. QUALITE PAYSAGERE ET VALORISATION DU PATRIMOINE**

### **5.8.1. Un respect du patrimoine architectural et urbain**

L'opération se situe sur plusieurs périmètres liés à des monuments historiques inscrits ou classés. L'intégration du projet de transport doit se faire dans le respect total de ces sites. Ce projet doit être l'occasion de les mettre en valeur. Ainsi, le choix et l'usage des matériaux, le traitement de la lumière, l'insertion et la géométrie du projet, les plantations devront contribuer à cet objectif.

Le traitement du pôle d'échanges Napoléon / République devra à cet égard être particulièrement soigné.

### **5.8.2. Une qualité paysagère**

Le traitement paysager sur l'ensemble du corridor traversé par les lignes BNG et mis en valeur par un éclairage public adapté, doit permettre une identification forte de la ligne. Dans le souci de la qualité paysagère, une réflexion pourrait être menée concernant l'effacement des réseaux aériens.

La simplicité de l'entretien des espaces végétalisés en vue de la réduction des coûts d'entretien constituera également une priorité. Le recours à d'éventuels systèmes d'arrosage associés sera exceptionnel.

L'aménagement du centre-ville devra ainsi pouvoir transformer les espaces publics et valoriser la présence des bassins et de la rade, principal attrait touristique de Cherbourg. Les alentours de la gare SNCF, qui constituent la porte d'entrée des visiteurs arrivant par le train, devront également être plus qualitatifs pour contribuer à donner une meilleure image de la ville.

### **5.8.1. Le traitement de la lumière**

En plus de ses fonctions primaires (éclairage de confort et accessibilité), l'éclairage public devra mettre en valeur les différents sites, le patrimoine urbain et végétal traversés.

Le choix des équipements permettra une efficacité énergétique maximum avec un coût global minimum (investissement et fonctionnement).

Le projet intégrera les contraintes liées aux illuminations de fin d'année.

Si des travaux doivent intervenir sur l'éclairage public, il faudra respecter le schéma directeur d'aménagement lumière de la ville.

## **6. PERIMETRE DE L'OPERATION**

### **6.1. LE PROJET DE BUS NOUVELLE GENERATION**

#### **6.1.1. Le tracé et ses variantes**

La ligne littorale dessert depuis l'ouest le secteur de la mairie de Querqueville, l'avenue de l'Épinay, le giratoire de Querqueville, la rue du général de Gaulle (Équeurdreville-Hainneville), le giratoire de Capel, la rue Surcouf, la rue de la Paix, rue Gambetta, rue de l'Abbaye (Cherbourg), le centre-ville de Cherbourg avec deux alternatives de tracé, la gare SNCF, l'avenue Jean-François Millet, l'avenue Carnot, la rue du Val de Saire, la rue du Général Leclerc, la rue Médéric, la rue Gambetta (Tourlaville), l'avenue de Northeim, la rue du Captain, le boulevard de la Manche pour atteindre son terminus Est dans le quartier des Flamands.

La ligne sud prévoit un terminus en centre-ville sur le pôle Napoléon / République, elle utilise les aménagements de la ligne littorale (tronc commun) jusqu'à la gare SNCF puis remonte vers le quartier des Provinces par la rue de Plymouth et l'avenue de Normandie (variante par l'intérieur du quartier rues du Maine et d'Anjou), l'axe Becquerel / Joliot Curie / René Schmitt / Fouchet (quartier de l'Université), et enfin la rue de Polle pour atteindre le quartier des Fourches. Une extension est envisagée vers le centre commercial, la polyclinique du Cotentin voire vers le nouveau quartier des Jardins de l'Agora.

Trois alternatives de tracé et une extension figurent au programme :

- Sur le tronc commun en centre-ville :
  - Alternative entre le passage sur les quais Caligny / Alexandre III et le centre-ville (axe Albert-Mahieu / François-Lavieille / Schuman)
  - Alternative entre rue de l'Onklet ou avenue Cessart
- Sur la ligne sud:
  - Alternative entre les rues du Maine et d'Anjou et l'avenue de Normandie
  - Possible prolongement du terminus des Fourches vers l'Intermarché, la Polyclinique voire la ZAC des Jardins de l'Agora.

L'étude des variantes est prévue en Etudes Préliminaires et sera présentée au groupe de concertation avant le choix définitif à l'issue des EP par la Communauté d'Agglomération Le Cotentin.

### 6.1.2. Pôles d'échanges

Le projet prévoit également un traitement particulier de certains pôles d'échanges sur ces deux lignes :

- La création d'un nouveaux pôle d'échanges place de la République/place Napoléon, desservi par les deux lignes de BNG et permettant la correspondance avec les autres lignes du réseau ;
- L'aménagement du pôle d'échange (et/ou de rabattement) de Northeim à Tourlaville ;
- L'aménagement d'un pôle de rabattement à Querqueville.
- D'autres points de contacts pourraient être à aménager selon les hypothèses de restructuration du réseau.

De plus, l'étude d'opportunité et la réalisation de parcs relais (P+R ou poches de rabattements) fait partie de l'opération.

Par ailleurs, le PEM de la gare SNCF n'est pas intégré à l'opération mais constitue une interface cruciale (voir chapitre 6.2.1.). De la coordination des deux projets dépend la qualité de l'insertion du BNG dans le pôle transport principal de l'agglomération.

## 6.2. LES INTERFACES CRUCIALES

### 6.2.1. Le Pôle d'Échanges Multimodal de la Gare SNCF de Cherbourg

La Région a initié une étude de restructuration de la gare SNCF de Cherbourg en 2015. Un premier diagnostic a été présenté à la CUC en 2016. Confiée à AREP, l'étude se concentre aujourd'hui sur les scénarios avant la définition des actions précises à mener et la répartition des maîtrises d'ouvrage et financements.



Extrait du copil phase 2 (2016)

La gare de Cherbourg-en-Cotentin est la quatrième gare de Basse Normandie en volume de trafic avec environ 600 000 voyageurs /an en 2013 derrière Caen, Lisieux et Trouville-Deauville. La gare se situe sur un point névralgique de la ville au cœur des flux Est-Ouest et Nord-Sud.

Le PEM accueille toutes les types de modes de transport de l'agglomération : trains (Intercités et TER), voitures Particulières (tous usages : longue durée, dépose minute..), taxis, vélos, piétons... Le PEM est desservi par le réseau urbain et interurbain à la gare routière.

Des dysfonctionnements majeurs entraînent des conflits d'usages entre les différents modes de déplacement par : l'absence de continuités piétonnes, une mauvaise lisibilité des parcours, l'omniprésence de la voiture, l'enclavement du pôle d'échanges, l'éclatement du pôle des Transports en Commun en quatre points différents et à l'absence d'aménagement cyclables.

La place Jean Jaurès présente également des problématiques d'accessibilité et de sécurité et elle ne répond plus aux normes.

Les enjeux identifiés pour le réaménagement du PEM de la gare de Cherbourg sont les suivants:

- Des enjeux Urbains :
  - Inscrire le Pôle de Transport dans son nouvel environnement urbain.
  - Rétablir des continuités piétonnes Nord-sud, Est-Ouest.
  - Réaménager la Place Jean Jaurès (Services, commerces).
  - Offrir une séquence urbaine attractive au Sud de l'Avenue Jean François Millet.
  - Préfigurer des transformations urbaines (Evolution du centre de Marées).
- Des enjeux Transports :
  - Offrir un véritable Parvis à la Gare. (Vélos, Dépose, Reprise, Taxis, nouveaux usages urbains...)
  - Accueillir en Gare un transport en commun en site propre > Reconfigurer les espaces TC / Gare routière / arrêts urbains
  - Optimiser les espaces de stationnement (Dimensionnement / organisation Courte durée / Longue durée / exploitation / aménagements)
  - Offrir des services aux voyageurs, performants et innovants. Optimiser l'occupation des emprises ferroviaires.

Les principes d'organisation envisagés sont les suivants:

- Côté Ouest (Jaurès) :

Proposition d'un parvis devant la gare, création d'un parking dépose minute sur la base de l'organisation existante afin de conserver les plantations, prise en compte des emplacements taxis (légèrement éloignés de l'entrée), stationnement vélo prévu, quai BHNS donnant directement sur le

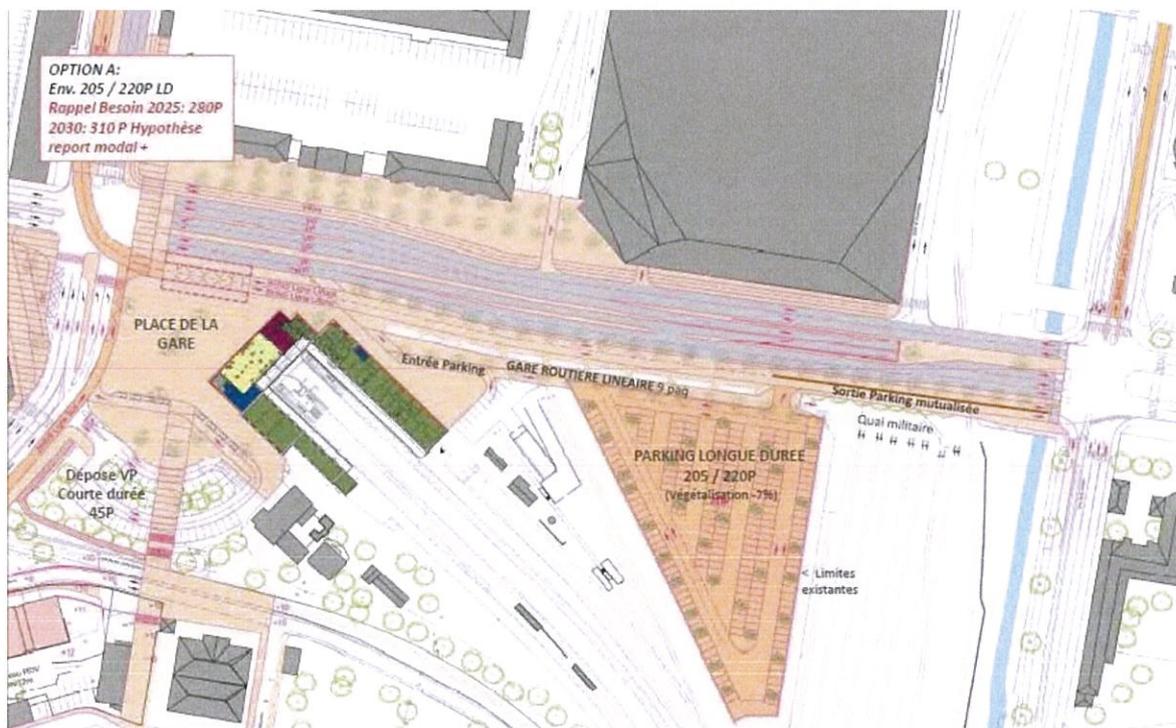
parvis, gare routière déplacée de son emplacement actuel, proposition de supprimer le stationnement côté « hôtel de la Gare » (mais politiquement délicat du fait des commerces attenants).

Risques / points d'attention : tourne à droite Tannerie > Millet, traversées piétonnes gare > Centre-ville.

- Côté Est (entre le bâtiment voyageur et la Divette)

Proposition d'y implanter la gare routière en longitudinale le long de l'avenue Millet et du site propre BHNS, l'espace actuellement dédié au stationnement garderait cette vocation avec un nombre de place fluctuant selon l'option choisie et selon l'aménagement choisi (parking au sol ou à étage).

Risques / points d'attention : nombre de place parking et règlementation à définir, positionnement et dimensionnement de la gare routière.



Un des scénarios à l'étude (Extrait du cotech du 6 février 2018)

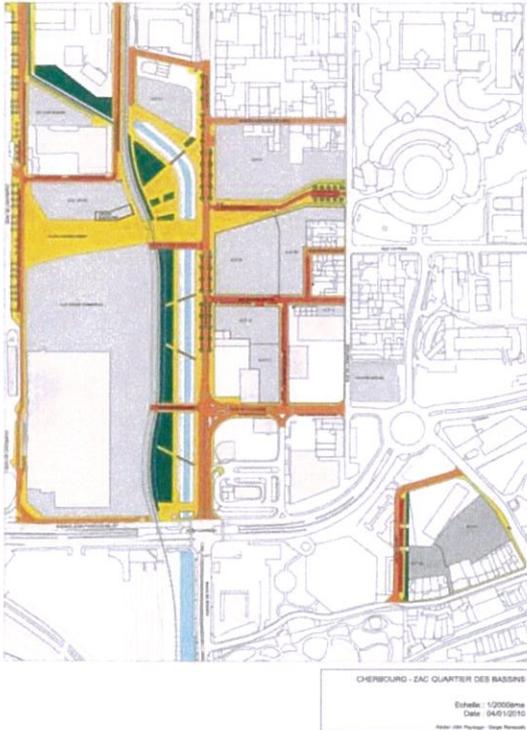
L'aménagement du PEM est fortement dépendant de :

- l'insertion de la plateforme de la ligne littorale sur l'avenue Jean-François Millet et plus largement de la réduction des voies de circulation et la refonte du carrefour,
- l'implantation des stations des lignes littorale et sud.

SNCF gare & Connexions ont pris les hypothèses les plus contraignantes : maintien des voies de circulations actuelles et insertion d'une plateforme BNG à double sens.

L'aménagement des autres arrêts nécessite de connaître les évolutions du réseau Zéphir et notamment l'avenir des lignes interurbaines (fréquence, MR, itinéraires).

### 6.2.2. La ZAC des Bassins



MOA : Cherbourg-en-Cotentin  
Aménageur : Shema

Créée par délibération du conseil de l'ancienne Communauté urbaine du 24 novembre 2005, cette opération de renouvellement urbain est en cours de réalisation. Sa livraison est prévue pour 2021.

L'opération comprend le renouvellement d'un tissu urbain en friche, la création d'espaces publics qualitatifs, l'implantation de nouveaux commerces et équipements ainsi que la reprise partie de l'avenue Carnot sur laquelle passe la future ligne de BNG, qui plus est en site propre. La voirie doit être finalisée d'ici 2021.

Ainsi, l'interface technique et calendaire est forte avec le projet de BNG et devra être prise en compte dès le début des études. Le titulaire devra veiller à la bonne coordination des deux projets, dans un souci d'optimisation des aménagements et d'économie d'échelle.

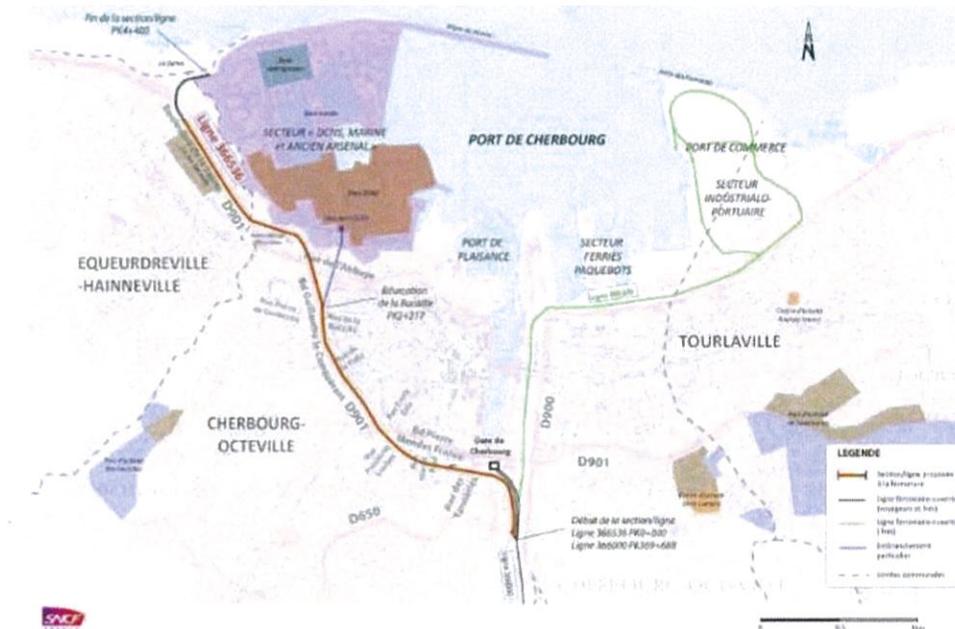
### 6.2.3. Raccordement maritime voie du Homet

Cette ancienne voie ferrée de 4,4 km reliant la gare à l'arsenal fait aujourd'hui l'objet d'un projet de reconversion porté par la ville de Cherbourg-en-Cotentin. Le projet du Homet consiste à réaliser une voie verte dédiée aux vélos et piétons. Le programme de l'opération est en cours de définition en concertation avec le Comité Modes Doux piloté par la ville et l'agglomération et réunissant des techniciens et acteurs associatifs.

Au vu de la demande des porteurs de projet, SNCF Réseau a engagé l'instruction de la fermeture de cette ligne. La dépose des rails est envisagée pour 2018.

La future voie verte sera en interface avec les lignes de BGN en site propre au niveau de la gare SNCF et de l'Hôpital Maritime.

MOA : Cherbourg-en-Cotentin



La voie du Homet dans l'environnement cherbourgeois

#### 6.2.4. Autres interfaces

A ce jour, plusieurs autres projets présentent des interfaces avec le projet et seront à prendre en compte :

- Contournement routier Sud-Ouest : projet à long terme
- La Criée : étude de fonctionnalité menée afin d'organiser la mutation de l'emprise
- ZAC Grimesnil Monturbert : acquisitions foncières et commercialisation en cours
- ZAC Tôt Sud-Margannes ou ZAC des jardins de l'Agora : viabilisation et commercialisation en cours
- Renouveau urbain Charcot-Spanel Les Fourches : rénovation du parc de logement et réaménagement de la place susceptible d'accueillir le terminus de la ligne sud
- Renouveau urbain les Provinces : rénovation du parc de logement et dédensification à moyen-long terme
- Cité coloniale : opération privée de logements en dépôt de permis de construire
- Quais Lawton Collins : étude de programmation en cours
- Développement de la Zone EMR
- Evolution du site de Naval Group : PDE validé début 2018 insistant sur l'importance du vélo et du covoiturage, dialogue ouvert autour de la station de bus la plus proche, réaménagement des accès prévu pour 2019, des évolutions foncières à prévoir.
- Ancienne station-service Esso préemptée en réserve foncière pour le projet BNG (située sur le quai Alexandre 3, à l'ouest de la criée).

Il est à noter que la ville de Cherbourg-en-Cotentin, en lien avec la CAC a été retenue parmi plus de 200 autres villes françaises dans le dispositif « cœur de ville » qui inclue 5 axes thématiques obligatoires dont le développement de la mobilité, de l'accessibilité et des connexions.

## 7. CONTRAINTES DE L'OPERATION

### 7.1. LA MAITRISE ET L'OPTIMISATION DU BUDGET DE L'OPERATION

En termes économiques, le projet recherchera la meilleure rentabilité financière des investissements et des frais d'exploitation. Les tracés et types d'insertion, les procédures de priorité du système, le traitement des échanges et des espaces publics et plus généralement la place du BNG dans le réseau global des transports seront justifiés par rapport à cette recherche.

Ce système de transport peut être envisagé à condition que le projet réponde à des options spécifiques, adaptées à une agglomération de taille moyenne comme celle du Cotentin : en particulier qu'il soit économe en équipements mais porteur d'aménagements urbains de qualité et d'une image résolument moderne.

De plus, maîtriser les dépenses exclut le recours à des produits sur mesure ou avec un design exclusif. Cette approche concerne tous les mobiliers d'équipements de la voirie, des espaces urbains, (bornes, potelets, barrières, bancs, corbeilles, éclairage, feux de carrefour ...) en tenant compte des contraintes d'entretien de l'ensemble de ces équipements.

Le Maître d'Ouvrage affirme ici ses exigences en termes de performances techniques et économiques à atteindre, à la fois dans sa phase de conception, de réalisation et d'exploitation.

Tous les moyens seront mis en œuvre pour :

- Décliner sur le plan technique les exigences du Maître d'Ouvrage,
- Dialoguer avec le Maître d'Ouvrage sur les orientations fonctionnelles, qualitatives et économiques définies et leur traduction technique,
- Garantir au Maître d'Ouvrage la prise en compte des options spécifiques du TCSP dans le respect des coûts d'objectifs et du planning de l'opération,
- Coordonner les différentes actions résultantes,
- Intégrer l'ensemble des exigences définies dans les lots techniques,
- Mesurer au final, grâce aux outils mis en place, l'atteinte des objectifs prédéfinis.

L'ensemble des réalisations qui font l'objet de la maîtrise d'œuvre du présent marché devra respecter le cadrage financier établi par le maître d'ouvrage et précisé dans les pièces du marché (CCAP). En effet, la Communauté d'Agglomération Le Cotentin souhaite fermement respecter l'enveloppe de 36 M€ dont 28,9 M€ (y compris aléas) consacrés aux travaux.

Ainsi, la recherche d'économies et d'optimisations dans un esprit de simplicité et de sobriété sera une demande constante durant toute la mission de Maître d'œuvre.

### 7.2. LA PRISE EN COMPTE DES BESOINS DE STATIONNEMENT

Etant donné la part modale de la voiture au sein de l'agglomération, le stationnement est un aspect crucial de l'acceptabilité du projet de BNG par les citoyens. L'impact des aménagements sur le stationnement sera un élément décisif dans le choix des variantes de tracé et des propositions d'aménagements.

Dans la continuité des études préliminaires, le projet intégrera l'implantation de stationnement de manière intelligente en fonction de l'occupation jour et nuit, du tissu d'activité professionnel et commercial, des manifestations épisodiques, des besoins de livraison...

L'interaction entre le stationnement et la circulation des bus est importante en cas de mixité. Il faudra faire des choix qui permettent de garantir la performance du réseau tout en répondant aux besoins locaux.

Le stationnement pour les livraisons doit être anticipé. Il sera donc conçu des aires de livraisons positionnées de manière pertinente par rapport aux activités du centre-ville. La bonne utilisation de ces aires est un facteur primordial de réussite du projet car les livraisons sont indispensables au dynamisme du cœur de l'agglomération mais ne doivent perturber la performance du réseau bus.

### **7.3. UN PLAN DE CIRCULATION POUR TOUS**

Une vigilance particulière sera apportée aux impacts qu'engendreront les travaux relatifs au projet de BNG sur la circulation.

Une étude des déviations de la circulation générale, des bus de transport en commun et des secours sera menée afin d'anticiper la période de travaux du BNG, proposant les aménagements à réaliser sur ces itinéraires de déviation.

Une étude d'impact sera également menée par le titulaire afin de proposer un nouveau plan de circulation ainsi que des aménagements complémentaires permettant la cohérence globale des circulations à l'échelle de la ville.

Il s'agira de :

- réaliser des aménagements hors des axes BNG pour fluidifier la circulation ou au contraire pour limiter le report vers des secteurs à protéger (centre-ville notamment)
- prévoir des aménagements bus pour diminuer l'impact des travaux sur le réseau et préserver sa fréquentation.

### **7.4. LES CONTRAINTES DE CALENDRIER**

Le projet de BNG est soumis à deux principales contraintes calendaires :

- Un début des travaux après les élections municipales de 2020 ;
- Des actions visibles dès 2019 dans une volonté d'association du public et de co-construction.

L'année 2019 sera majoritairement consacrée à l'élaboration des études EP, AVP et PRO. Cependant, un enjeu fort consiste à donner des signes tangibles de l'avancement du projet avant le début des travaux. Il faudra être attentif à ce que les opérations anticipées s'articulent avec le programme voirie 2017-2020.

De plus, la Communauté d'Agglomération Le Cotentin porte une démarche participative ambitieuse et souhaite concerter les habitants autour d'expérimentations et d'actions de préfigurations. A ce titre, une agence de communication a été recrutée en avril 2018 et accompagnera le MOA dans l'élaboration de sa communication autour du projet.

## 7.5. LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES ET DE SECURITE

Les infrastructures et les équipements, par eux-mêmes et par leur conception, doivent garantir la sécurité des biens et des personnes, aussi bien les voyageurs que le personnel d'exploitation, aussi bien les piétons que les autres usagers de la voirie.

Les aménagements pourront être empruntés par des véhicules de secours en intervention et devront en aucun cas dégrader l'accessibilité des bâtiments par les services de secours.

Le projet respectera les réglementations en vigueur et les principes d'insertion seront conformes aux recommandations du CEREMA (anciennement CERTU) concernant l'insertion des TCSP en zone urbaine et la conception des BHNS.

## 8.SYNTHESE DU PROJET EN CHIFFRES

Les principaux chiffres de l'opération sont synthétisés ci-après :

- Longueur : environ 19 km,
- Linéaire aménagé en continu : environ 3, 6 km (site propre double sens / site propre sens unique / site propre central alterné)
- Nombre de stations : à définir
- Interstation : environ 500/550m
- Offre : un objectif initial (10/12 minutes en heure de pointe, 20 minutes en heure creuse) à réévaluer en fonction du service rendu aujourd'hui (15 minutes en moyenne toute la journée sur les lignes fortes)
- Amplitude : 06h30 – 21h30 (contre 20h00 aujourd'hui)
- Matériel roulant : 21 véhicules dont la motorisation reste à définir
- Coût d'investissement (valeur 2013) : environ 36 M€ HT (dont 3M€ de matériel roulant et 28,9 M€ (y compris aléas) consacrés aux travaux)

Une hausse de fréquentation du réseau de bus de 14% est attendue à la mise en service de ces lignes. Bien qu'une augmentation de la vitesse commerciale moyenne soit attendue du projet (objectif de 20 km/h), l'enjeu majeur est un gain de régularité et fiabilité du service.

Envoyé en préfecture le 29/11/2018

Reçu en préfecture le 29/11/2018

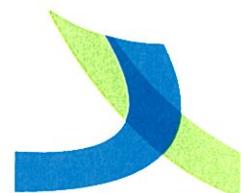
Affiché le 16/11/18

SLO

ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE

# Inventons une nouvelle mobilité pour le Cotentin

 **CHERBOURG**  
en Cotentin

  
**leCotentin**  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

# Voir plus grand, plus loin



**Jean-Louis Valentin,**  
Président de la  
Communauté  
d'agglomération  
du Cotentin

Après le temps de l'installation de la nouvelle agglomération, le temps de l'action est venu. Nous avons la responsabilité collective de partager une vision d'avenir pour la presqu'île, de tenir compte du changement d'échelle et d'organiser la nécessaire solidarité entre tous les territoires. La mobilité constitue le premier enjeu auquel nous devons faire face. Il faut tisser des liens entre les 132 communes et créer les flux nécessaires entre la façade maritime, le cœur d'agglomération et les terres.

Pour cela il faut repenser notre politique de mobilité. Bus nouvelle génération, pôle d'échange multimodal, plan de déplacement du Cotentin... À nous d'inventer notre avenir dans un dialogue fertile avec l'ensemble des populations concernées.

C'est l'objet de ce document qui recense les projets propres à faciliter les déplacements et la vie de nos concitoyens.

Je vous invite à le lire et à le partager dans vos communes.

Envoyé en préfecture le 29/11/2018

Reçu en préfecture le 29/11/2018

Affiché le

SLO

ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE

Si une grande ville comme Cherbourg-en-Cotentin concentre 36% du nombre d'établissements et 52% du nombre de salariés et devient le moteur de la croissance du Cotentin, elle a besoin des territoires ruraux environnants. Ceux-ci offrent une alternative à la vie urbaine et disposent de ressources agricoles, économiques et touristiques qui leur confèrent un rôle stratégique.



**Benoît Arrivé,**  
Maire de  
Cherbourg-  
en-Cotentin

À Cherbourg-en-Cotentin, nous allons réinterroger le projet de BHNS au profit d'un autre système de transport mieux connecté à la gare et aux autres communes, complémentaire d'autres moyens de déplacements, proposant des alternatives à la voiture individuelle et respectueux de l'environnement.

# Plan de déplacements du Cotentin

Parmi ses nouvelles compétences, la Communauté d'agglomération du Cotentin a désormais la responsabilité des transports, qu'ils soient urbains ou non-urbains, scolaires ou à la demande. Comment ce nouvel ensemble peut-il établir des connexions entre les communes, créer du lien entre les différentes entités qui le composent ?

C'est la mission du Plan de Déplacements du Cotentin qui dessinera la stratégie à l'horizon 2019.



## Quelques éléments à savoir sur le PDC

- L'élaboration d'un plan de déplacements est obligatoire pour une collectivité comme la nôtre
- il doit répondre à des objectifs de réduction de l'usage de la voiture
- il associe habitants et élus
- il produira des préconisations sur le bus nouvelle génération pour l'intégrer dans un plan global à l'échelle du Cotentin

Noël Lefèvre  
Vice-président Transports et Mobilités

Envoyé en préfecture le 29/11/2018

Reçu en préfecture le 29/11/2018

Affiché le

SLO

ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE

« 70 % des habitants de Cherbourg-en-Cotentin souhaitent réduire l'usage de leur voiture au quotidien. »

## Autopartage

Un salarié qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui co-voiture en alternance avec un voisin ou un collègue,

**économise** environ **2 000 €** par an.

## Les grandes orientations du PDC

- Le PDC prend en compte la réalité rurale du Cotentin
- Il définit des alternatives à la voiture individuelle : trains, modes de déplacements actifs (marche à pied, vélo), autopartage et covoiturage, ...
- Il recense toutes les mobilités et propose des solutions favorisant l'intermodalité : pôle d'échanges multimodal ; poches de stationnement ; parcs relais ; arceaux vélos ; ...
- Il aboutira à la création du futur réseau de transport interurbain à l'échelle de l'agglomération, connecté avec les transports publics de Cherbourg-en-Cotentin dont les études ont été relancées.

# Mettre l'agglomération en mouvement



-  Aires de covoiturage
-  Route nationale
-  Routes secondaires
-  Pôles multimodaux

-  Axe ferroviaire
-  Communes disposant d'aménagements cyclables
-  Réseau cyclable structurant



Envoyé en préfecture le 29/11/2018  
Reçu en préfecture le 29/11/2018  
Affiché le

**On ne compte pour le moment que 5% d'usagers des transports publics dans l'agglomération**

quel compte pour le moment que 5% d'usagers des transports publics dans l'agglomération

quel compte pour le moment que 5% d'usagers des transports publics dans l'agglomération



**Aires de co-voiturage :**

## Autosolisme

Dans **90 %** des cas, les déplacements de courte et moyenne distances sont effectués seul.



## un besoin important

**18 aires** de co-voiturage « officielles » recensées dans l'agglomération

**14 autres,**

plus informelles, traduisent un besoin important de la population.



## Voitures électriques

Objectifs : une borne de recyclage tous les **30 km** environ dans le département de la Manche. Aujourd'hui : **22** à Cherbourg-en-Cotentin, **18** dans le reste de la Communauté d'Agglomération.

# bus nouvelle génération

Le Président de la Communauté d'agglomération et le Maire de Cherbourg-en-Cotentin ont décidé de préparer la poursuite des études afin de définir un nouveau projet de transport en commun en site propre, mieux connecté à la gare et au reste de l'agglomération. Ce projet s'inscrit dans une intention de requalification urbaine plus globale, qu'il s'agisse du pôle de la gare, du site de l'ancienne école des beaux arts, du quai Lawton Collins en passant par le centre de loisirs du Becquet, le centre socio-culturel d'Equereuvreille ou du programme "action coeur de ville".

Le Bus à Haut Niveau de Service a vécu. Place au projet Bus Nouvelle Génération.

## Pourquoi poursuivre les études ?

70 % des habitants de Cherbourg-en-Cotentin souhaitent réduire leur usage de la voiture au quotidien. Le réseau actuel a atteint ses limites. Il faut le repenser pour répondre aux besoins de mobilité des nouvelles générations, comme à ceux des plus âgés : améliorer l'accès aux soins, développer les amplitudes horaires pour les plus jeunes, mieux irriguer les pôles d'emploi.

## Une nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre portée par l'implication des citoyens

Comment étendre le réseau pour toucher plus d'habitants ? Quels tracés en centre-ville ?

Envoyé en préfecture le 29/11/2018

Reçu en préfecture le 29/11/2018

Bus Affiché le **à propre :** **SLO**

ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE

Bus  
une

aux enjeux des villes moyennes

- 2 à 4 fois moins coûteux que le tramway en moyenne
- De nombreuses villes, comme Lorient ou Saint-Nazaire, ont constaté une augmentation rapide et significative du nombre d'utilisateurs empruntant les transports publics.

Quels aménagements publics pour accueillir toutes les mobilités, y compris les piétons et les vélos ?...

Une nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre se penchera, si le conseil le valide, dès janvier 2019, sur ces questions aux côtés de l'agglomération, soutenue par un groupe de concertation dont l'avis est au cœur de la réflexion.



**Fluidité de la circulation :  
avantage au bus**

Sur la voie publique, **deux bus** articulés n'occupent que **120 m<sup>2</sup>** quand **175 voitures** occupent **2 400 m<sup>2</sup>**.

## Le nouveau projet vise cinq objectifs très clairs

- Assurer la performance du réseau en matière de régularité, de fréquence, d'amplitude horaire et de confort pour les usagers.
- Permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Tous les handicaps doivent être pris en compte.
- Favoriser la connexion et les correspondances avec les autres modes de déplacement collectifs : trains et cars interurbains.
- Assurer la complémentarité et favoriser les modes de déplacements actifs : vélos, marche et autres modes de transports alternatifs.
- Se connecter plus simplement à la gare renouée en pôle d'échange multimodal et à son nouveau parvis (voir pages 14 et 15).

Le bus nouvelle génération sera financé par la Communauté d'agglomération du Cotentin dans un cadre défini le moment venu par le Conseil Communautaire. Le budget estimé est de 36 millions d'euros dont 13 millions d'euros provenant de subventions de la Région Normande, de l'Etat (via l'appel à projet Grenelle) et de fonds européens.

## Le budget se répartit en trois enveloppes budgétaires :



Nouveau visage du cœur d'agglomération : voirie, plantations, éclairage, parking-relais...

Bus nouvelle génération : nouveaux bus, voies dédiées, nouvelles stations...

Études, honoraires et travail préparatoire

## Économie pour l'utilisateur

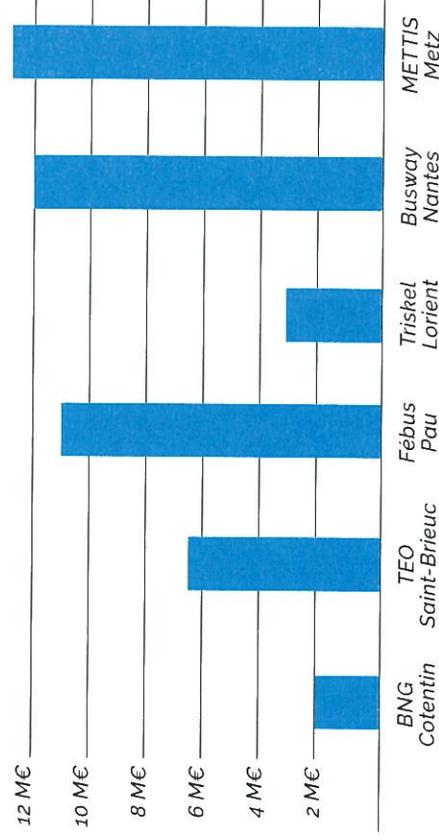
Sur la base d'un déplacement de 10 km par jour, le coût annuel est de **2 000 €** pour la voiture, **400 €** pour le bus (pour un adulte).



## Environnement

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

## Le bus nouvelle génération du Cotentin devrait être moins cher au km que celui des autres villes de France :



Envoyé en préfecture le 29/11/2018  
Reçu en préfecture le 29/11/2018  
Affiché le

SLO

ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE

● Pôles d'échanges

1 2 3  
Deux variantes possibles  
d'itinéraire sur ces trois  
tronçons

Querqueville  
Mairie

Tourlaville  
Flamands

Tourlaville  
Northeim

Hôtel de Ville

Gare

Cherbourg - Octeville  
Les Fourches

Le Bus Nouvelle Génération est un projet structurant du réseau qui prévoit actuellement deux lignes (Littoral et Sud) totalisant 19 km de desserte, dont **les tracés ne sont pas aujourd'hui arrêtés**. 3,5 km seraient construits, à ce stade, en voies dédiées afin de sécuriser les déplacements doux et d'offrir une voie bus en site propre.

Les deux lignes sont appelées à constituer les lignes principales du futur réseau, **elles seront connectées au réseau de bus Zéphir, lui permettant de mieux relier l'ensemble du Cotentin au cœur d'agglomération**. Grâce aux voies

dédiées et à la priorité aux carrefours, elles offriront un service régulier et performant pour accéder aux principaux pôles d'attractivité de la ville.

Une ligne littorale reliant la mairie de Querqueville aux Flamands à Tourlaville (via les centres-villes d'Equedreville-Hainneville et de Cherbourg-en-Cotentin, la gare SNCF et la rue du Val-de-Saire).

Une ligne sud reliant la mairie de Cherbourg-en-Cotentin au quartier des Fourches (en passant par le quartier des Provinces et la zone universitaire).

# Un centre-ville réaménagé et attractif

Le passage du Bus Nouvelle Génération offre l'occasion d'embellir le cœur d'agglomération. Habitants, usagers et visiteurs pourront profiter d'un espace sécurisé pour se promener à pied ou à vélo. Il participera à l'amélioration du cadre de vie, notamment dans la zone des bassins, mais aussi à l'attractivité commerciale et touristique de Cherbourg-en-Cotentin.

## Vélo : un potentiel important

La ville d'aujourd'hui n'est pas faite pour le vélo. Le réseau des voies cyclables est encore trop partiel avec des coupures fortes. L'aménagement d'une voie dédiée aux bus sur certains axes est l'occasion d'améliorer la situation avec des continuités cyclables sûres et confortables.

## À savoir !

Le tout-voiture profite aux centres commerciaux de périphérie. Les transports en commun et l'adaptation des centres-villes aux piétons et aux vélos aident à dynamiser les petits commerces.

au cœur

Envoyé en préfecture le 29/11/2018

Reçu en préfecture le 29/11/2018

Affiché le

SLO

ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE

Un groupe de travail est mis en place. Représentatif de la population, il comprend des représentants d'associations, d'entreprises et de commerçants. Il fonctionne à une nouvelle échelle autour de plusieurs objectifs :

- Participer à la définition du tracé
- Imaginer les aménagements autour du tracé
- Réfléchir aux enjeux et aux usages de la ville de demain : dense et intense ? Créative ? Nature ?...

Pour les petits et moyens commerces,

**56 %**

des déplacements sont réalisés à pied.



À Cherbourg-en-Cotentin,

**36 %**

des déplacements se font en mode actif, à pied ou à vélo.

Le vélo :

**une alternative réelle à la voiture**

45% des français ont fait du vélo au moins une fois dans l'année, dont 14% pour des motifs utilitaires comme aller au travail

# pôle d'échanges multimodal

Historiquement ouverte sur la ville et sur la mer, la gare de Cherbourg-en-Cotentin est désormais entourée de voies de circulation faisant obstacle à son libre accès. Elle ne dispose pas de cheminement piétonnier pour rejoindre le centre-ville tout proche et les infrastructures environnantes restent peu attractives pour un paysage de centre-ville.

Pourtant, son emplacement stratégique constitue un atout unique pour connecter notre territoire et articuler les déplacements.



## Offrir un véritable parvis à la gare et rapprocher les différents modes de transport

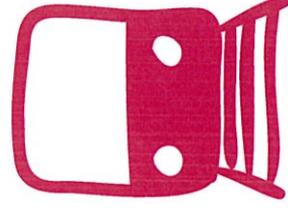
Ce projet a plusieurs objectifs :

- Accueillir en gare un transport en commun en site propre
- Optimiser les espaces de stationnement
- Offrir de nouveaux services performants et innovants aux voyageurs
- Créer les conditions de la continuité des déplacements.



Envoyé en préfecture le 29/11/2018  
Reçu en préfecture le 29/11/2018  
Affiché le  
ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE

Routines  
Plus nouvelle génération  
SLO  
VOIES VERTES



**57 %** de la population de Cherbourg-en-Cotentin et **92 %** de la population de Valognes se situe à **- de 10 mn à pied d'une gare.**



bus n  
génération

Envoyé en préfecture le 29/11/2018

Reçu en préfecture le 29/11/2018

Affiché le

SLO

ID : 050-200067205-20181129-DEL2018\_196-DE

pôle d'échanges  
multimodal

plan de déplacements  
du Cotentin