

Communauté d'Agglomération du Pays de Flers

**Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration
d'un PDU et d'un schéma d'accessibilité du transport public**

Prédiagnostic et orientations – 24 avril 2009

CODRA[©]



Ordre du jour

- Rappels méthodologiques et avancement de la mission
- Eléments de prédiagnostic :
 - organisation du territoire
 - le réseau viaire
 - les transports en commun
 - les modes doux
 - l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite
 - synthèse
- Quels objectifs pour le Plan de Déplacements et le SDA ?
- Suite de la mission

Rappels méthodologiques

Une mission d'AMO pour l'élaboration d'un PDU et d'un SDA

- **AMO**: assistance à maîtrise d'ouvrage
CODRA accompagne la communauté d'agglomération tout au long de l'étude :
 - définition des enjeux de l'étude (établissement d'un pré diagnostic)
 - assistance au choix du prestataire chargé de la réalisation du PDU et du SDA
 - assistance au pilotage de l'étude
- **PDU** : plan de déplacements urbain
- **SDA** : schéma directeur d'accessibilité des transports (accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, PMR)

Une méthodologie proposée en trois phases

PHASE 1 : du pré diagnostic à la note de synthèse

Réunion de lancement

Prédiagnostic :

- entretiens avec la CAPF , l'ensemble des maires , les services du Conseil Général (programmé le 28 avril)
- recueil et analyses de données
- rédaction d'une note de synthèse (en cours)

Validation en comité de pilotage

PHASE 2 : de l'élaboration du DCE au choix du prestataire

Assistance au montage des dossiers de subvention

Elaboration du dossier de consultation des entreprises (1 comité technique)

Assistance au choix d'un prestataire (1 commission du choix du prestataire)

PHASE 3 : accompagnement de la CAPF dans le pilotage de l'étude

Animation des instances de travail (5 réunions préparatoires, 8 comités techniques)

Animation des instances de concertation (6 comités de pilotage, 3 réunions publiques)

Accompagnement lors de la procédure d'enquête publique (1 comité technique, 2 réunions de travail, 1 conseil communautaire)

Éléments de prédiagnostic

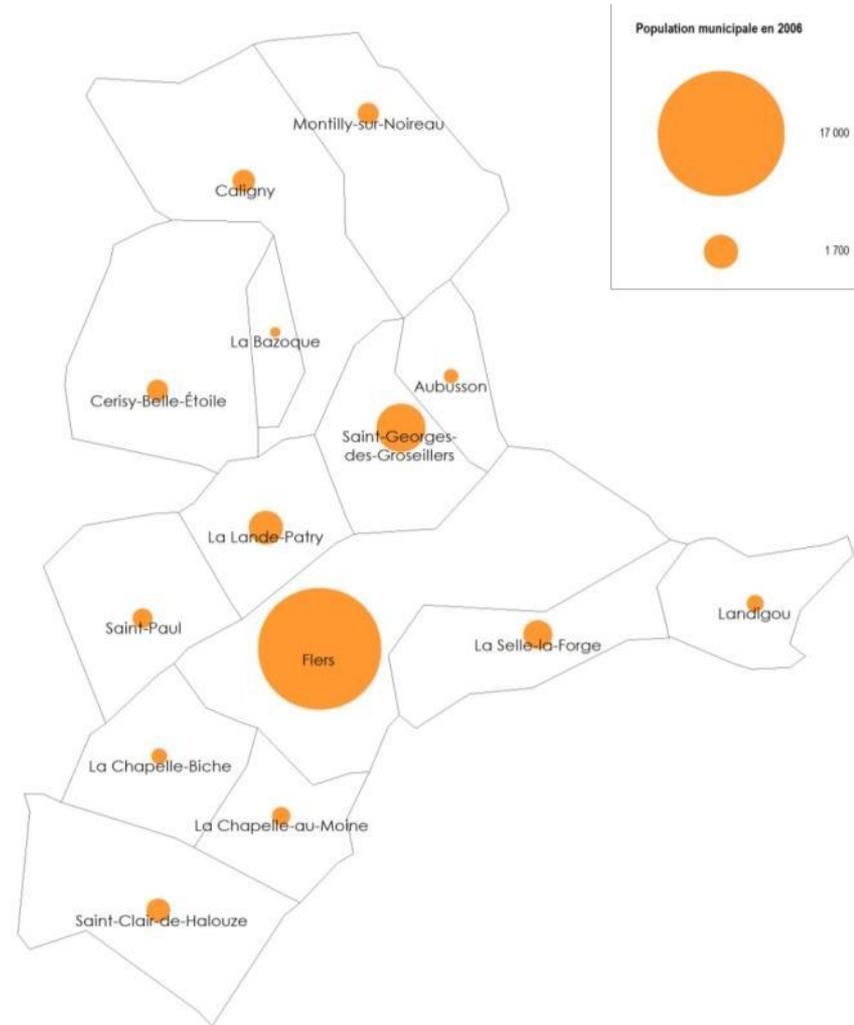
Éléments de prédiagnostic

1/ Organisation du territoire



14 communes regroupant près de 30 000 habitants

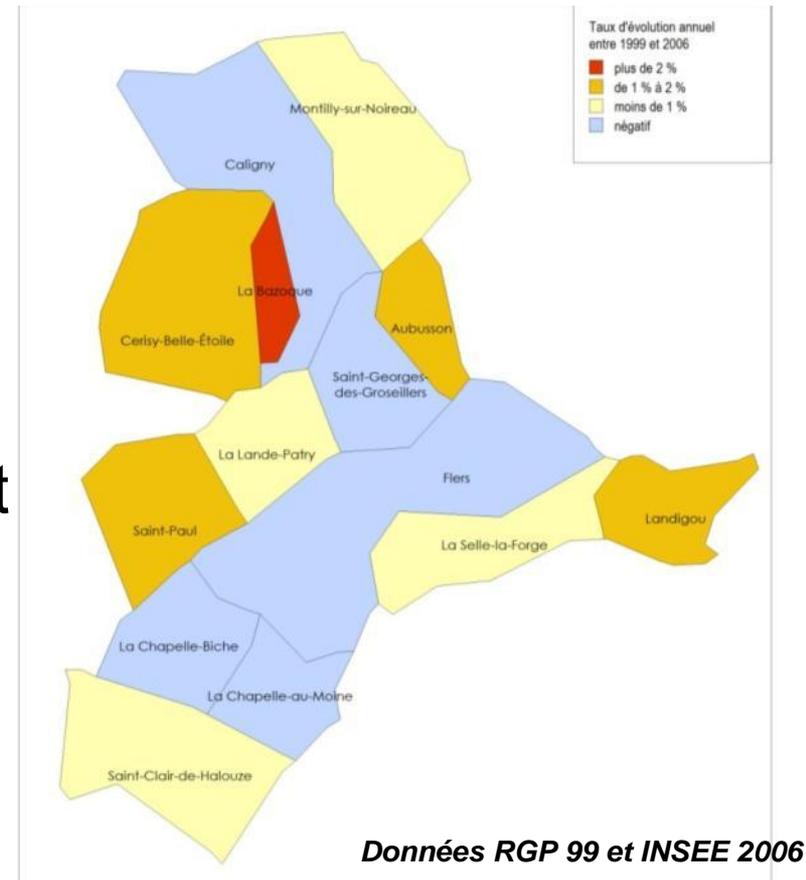
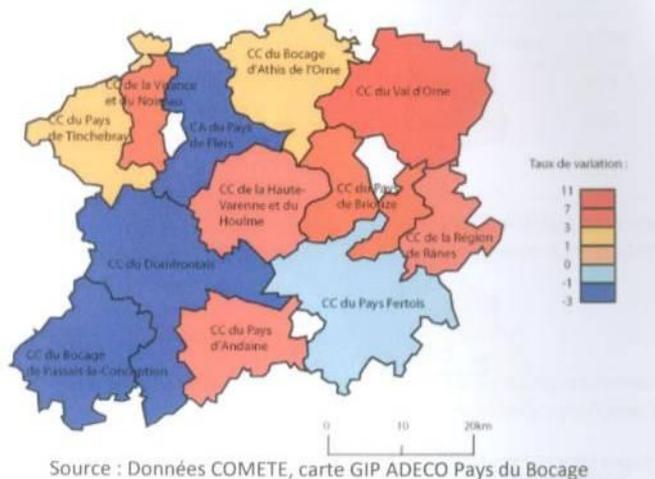
- Une majorité d'habitants de la CAPF résidant sur la commune de Flers
- Une « première couronne » en continuité urbaine avec Flers et concentrant 20% environ des habitants (St Georges des Groseillers, La Lande Patry, La Selle la Forge)
- Une seconde couronne rurale, réunissant la majorité des communes de la CAPF mais seulement 20% environ des habitants



Un solde démographique négatif à l'échelle de la CAPF

- Une perte démographique de 2,3% entre 1999 et 2006
- Une évolution négative particulièrement sensible à Flers (-5%)
- Une situation similaire à d'autres collectivités de l'ouest ornais... au profit des territoires de l'est du Pays du Bocage

Carte 5 : L'évolution de la population par EPCI entre 1999 et 2005 (%)

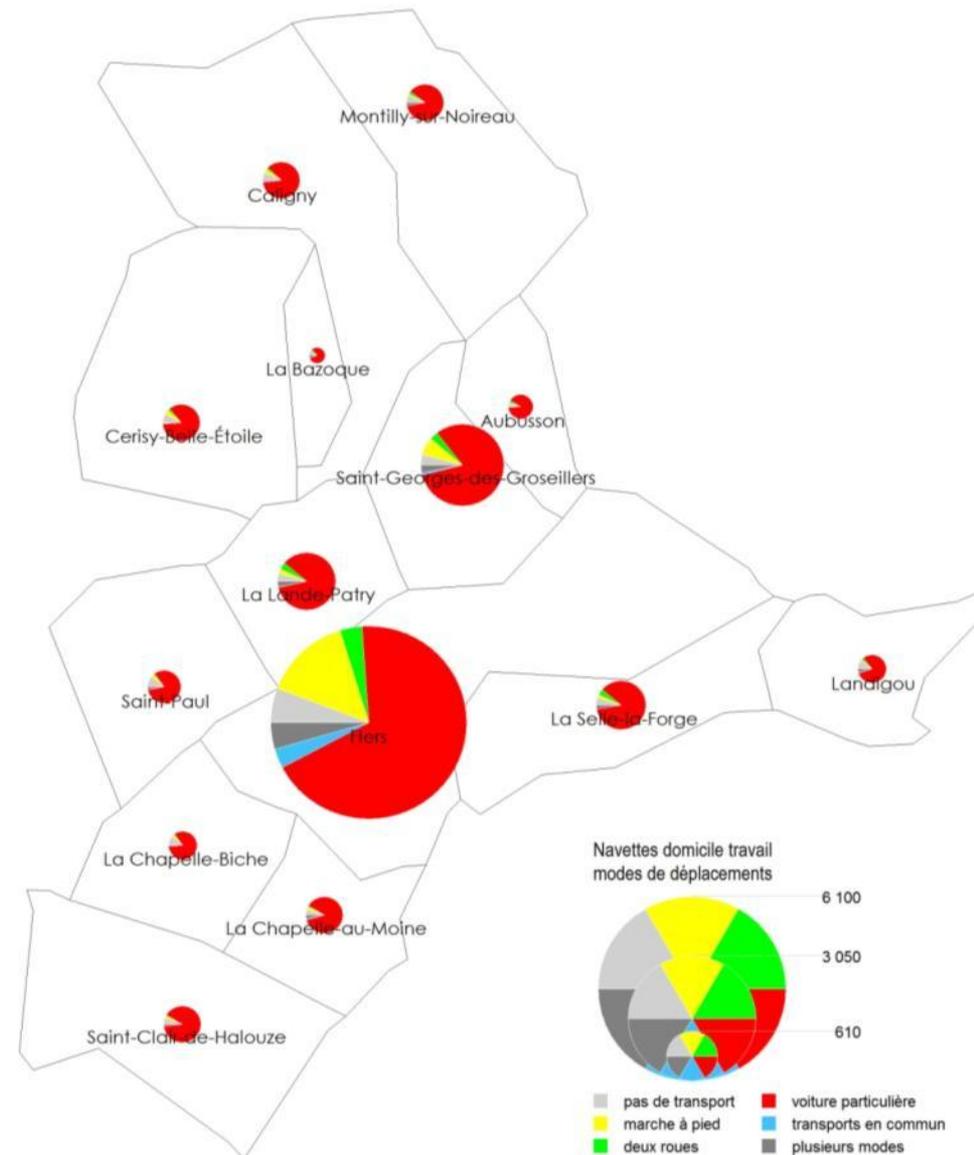


Source : diagnostic territorial du Pays de Flers

Les déplacements domicile-travail

- 11 200 déplacements domicile-travail effectués chaque jour par les habitants de la CAPF
- Des déplacements essentiellement réalisés en voiture

	%Voiture	%Transports en commun	%Marche
Flers	68%	3%	15%
1 ^{ère} couronne	84%	1%	5%
2 nd e couronne	86%	0%	3%
Total Orne	71%	1%	9%



Flers, un pôle d'attraction dépassant l'échelle de la CAPF

- La majorité des générateurs est concentrée à Flers :
 - emplois
 - établissement d'enseignement, notamment secondaire
 - équipements de santé (centres hospitaliers, cliniques...) et à destination des personnes âgées
 - offre commerciale : trois centres commerciaux, commerces de centre-ville, marché...
 - équipements de culturels et de loisir : médiathèque, centre aquatique, gymnase...
 - administrations
- D'autres polarités secondaires :
 - à l'intérieur de la CAPF : St Georges des Groseilliers
 - à l'extérieur de la CAPF : Condé-sur-Noireau, Tinchebray, Athis, Briouze

- **Le CIRIAM, un projet structurant à l'échelle de la CAPF :**
 - implantation à Caligny, au Pont de Vère :
 - d'une usine et d'un centre de recherche Faurecia (1 400 emplois), emménagement en cours
 - d'une antenne de l'ENSI Caen (ouverture en septembre 2009)
 - d'une zone d'activité de 60ha
- **Des projets localisés à Flers :**
 - en termes de logements : projet ANRU et une dizaine de projets programmés entre 2009 et 2015, en majorité au sud-ouest de la commune
 - en termes d'activités : ZA de la Planchette, ZA de la Jossière...
- **Les autres projets locaux conduits par les communes :**
 - à St Georges des Groseilliers : projets de logements (~150 logements), d'équipements (maison de retraite, crèche, foyer ADAPI...), d'activités
 - à La Lande Patry : équipements (EPAD et résidence pour handicapés)
 - à la Chapelle au Moine : logements et réaménagement de la RD962
 - à la Selle la Forge : logements
 - dans les autres communes : projets ponctuels de logements

Éléments de prédiagnostic

2/ Le réseau viaire

Domanialité du réseau viaire

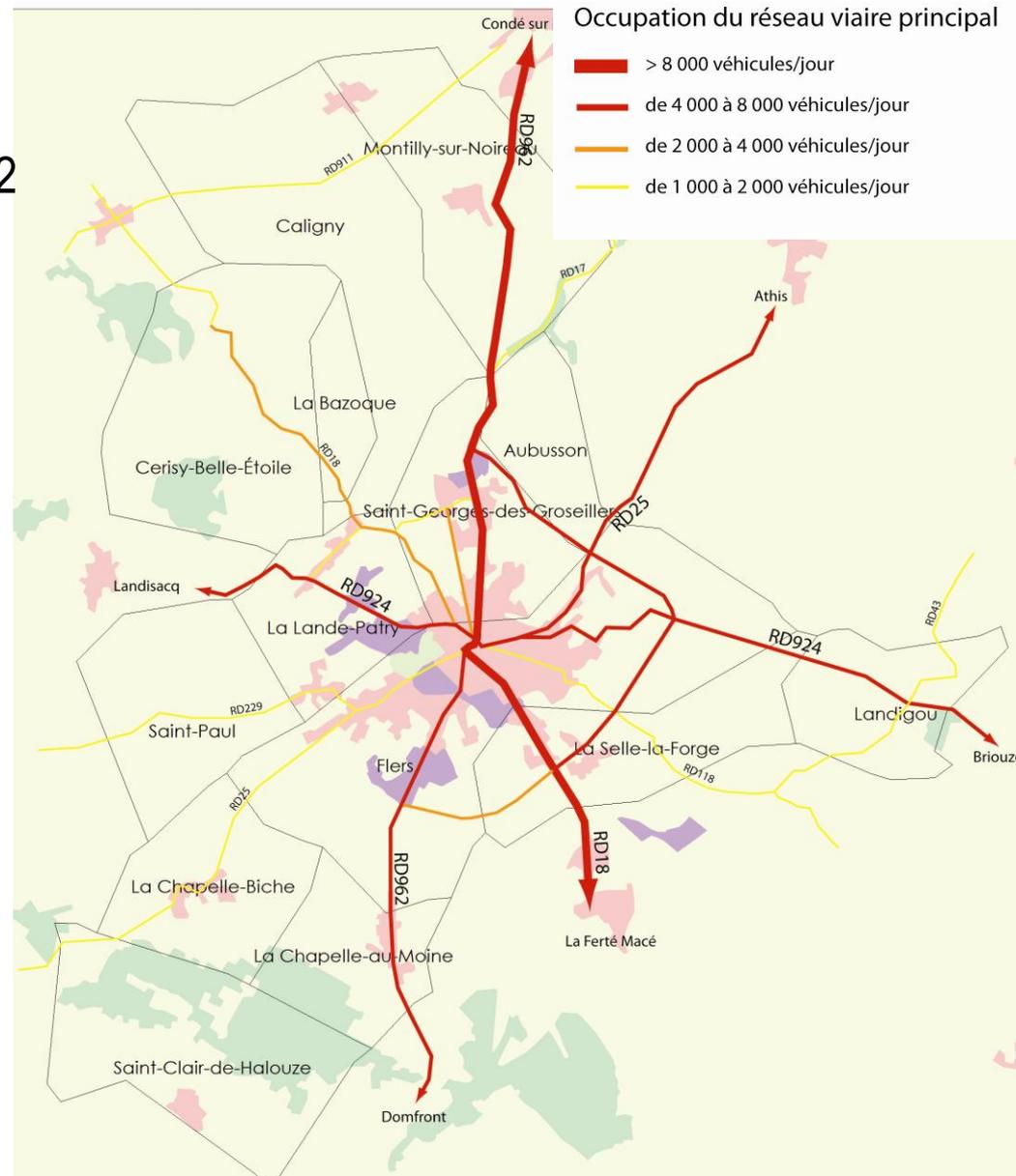
- Trois domanialités :
 - Conseil Général : une quinzaine de voies départementales maillant finement le territoire
 - CAPF : une compétence sur les entrées de ville
 - Communes : autres voies
- Un positionnement à l'écart du réseau national



Source : diagnostic territorial CAPF 2002

Charge du réseau viaire principal

- Un trafic réparti entre :
 - un axe structurant nord-sud : RD962 (route de Condé) – RD18 (route de Messei) supportant plus de 8 000 véhicules/jour
 - des radiales (RD924, RD25 (route d'Athis) et RD962 (route de Domfront)) et la rocade de Flers supportant environ 5 000 véhicules/jour
 - des voies secondaires supportant entre 1 000 et 4 000 véhicules/jour



Des projets d'infrastructures routières structurants

- Trois projets structurants d'infrastructures routières sont menés par le Conseil Général de l'Orne sur le territoire du la CAPF à horizon 2013 :
 - le barreau nord-ouest de la rocade de Flers
 - la mise à 2x2 voies de la RD962 entre Flers et Condé-sur-Noireau
 - la mise à 2x2 voies de la RD924 entre Flers et Landigou



Le transport de marchandises, un enjeu relativement neuf

- Un sujet peu traité à ce jour : très peu d'arrêtés ont été pris sur ce sujet par les communes que ce soit en matière :
 - d'itinéraires poids-lourds
 - d'organisation des livraisons
- Des difficultés localisées sur certaines communes :
 - Flers :
 - trafic de transit sur certains axes (RD18, Richard Lenoir, rue du 6 juin...), shunt dans les secteurs résidentiels, navettes Faurecia
 - un problème d'accidentologie
 - Montilly-sur-Noireau (RD962, RD911)
 - St Georges des Groseilliers (RD962)
 - La Chapelle au Moine (RD962)
 - La Lande Patry (RD924)
 - Caligny (RD300)
- La problématique de la circulation des engins agricoles
- Une probable amélioration de la situation à l'horizon 2013 et la livraison des projets d'infrastructures routières

Le stationnement : un enjeu essentiellement limité à Flers

- Des difficultés de stationnement dans les secteurs les plus denses :
 - dans le centre-ville de Flers :
 - une saturation ponctuelle identifiée par la commune
 - un respect de la réglementation à conforter
 - à St Georges des Groseilliers, au niveau du Pré Neuf

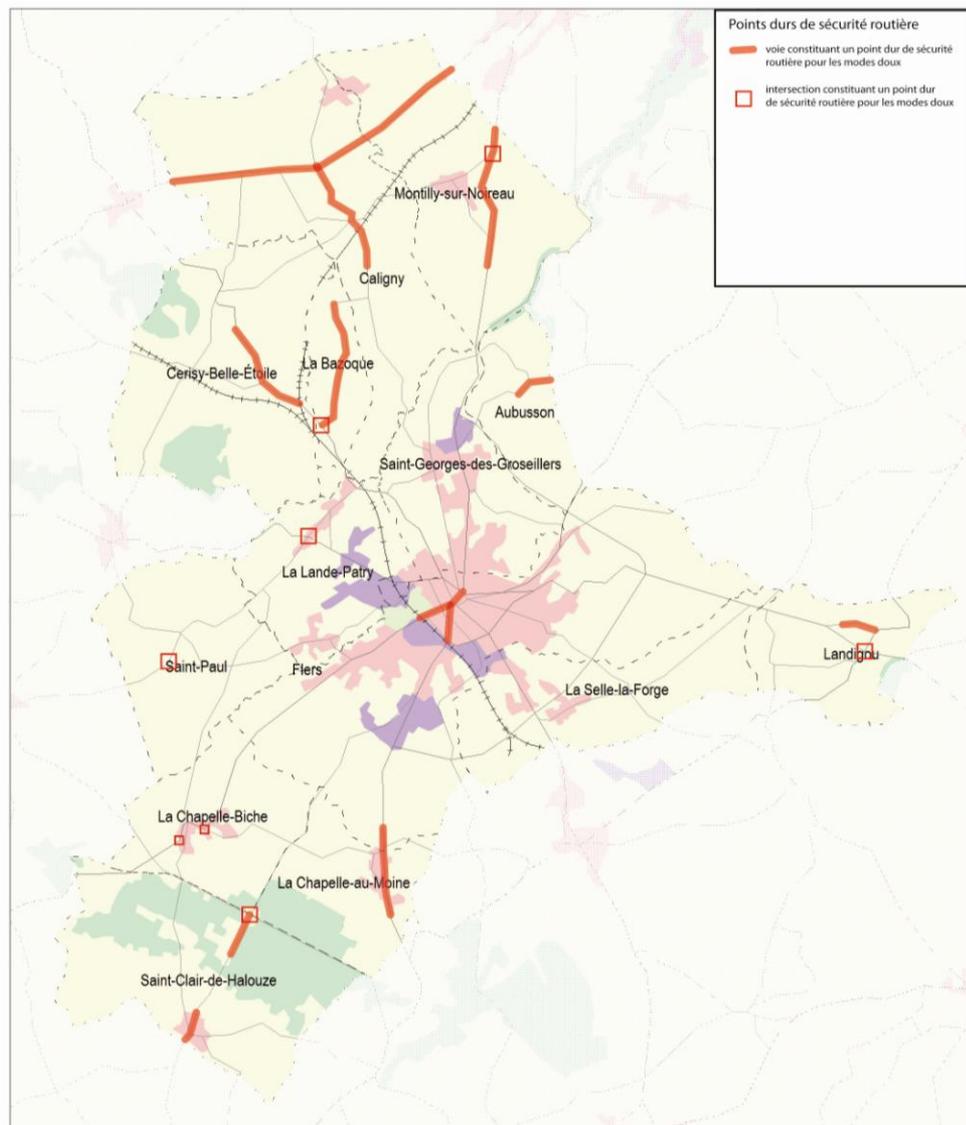
- Quelques difficultés ponctuelles dans les secteurs résidentiels

Les dysfonctionnements identifiés par les communes

- Des saturations localisées :
 - à Flers
 - à la Selle-la-Forge

- Des dysfonctionnements récurrents liés à la vitesse des véhicules :
 - au niveau de portions de voies
 - à des intersections

- Des tunnels ferroviaires complexifiant la circulation au nord du territoire



(carte à compléter avec les données CG61)

Les dysfonctionnements dans Flers

- Des points durs résiduels restant à traiter :
 - place de Gaulle, rue de la 11^{ème} DB, rue du 6 juin, rue de Donfront, rue de Messei, rue Schnetz, rue de Belfort, rue de la République, rue de l'Abbé Lecornu, secteur du Champs de Foire
- Un traitement nécessaire d'intersections gérées par des priorités à droite



Traitement de la RD924 : un exemple réussi de réaménagement récent d'entrée de ville

Éléments de prédiagnostic

3/ Les transports en commun



La desserte en transports en commun de la CAPF

- Cinq autorités organisatrices desservent le territoire

AOT	Mode de transport	Ligne	Mouvements/ jour en semaine	Total
Etat	Fer (SNCF)	Corail Intercité Paris <> Granville	10	21
Conseil Régional Basse Normandie	Fer (SNCF)	TER Paris <> Granville	4	
	Car		7	
Conseil Général de l'Orne	Car	Ligne 10 Flers <> Pont d'OUILLY	3	70
		Ligne 12 Flers <> Putanges	6	
		Ligne 13b Flers <> Tinchebray	15	
		Ligne 20 Flers <> Alençon	12	
		Ligne 24 Flers <> Domfront	6	
		Ligne 25 Flers <> L'Onlay l'abbaye	20	
Conseil Général du Calvados	Car	Ligne 34 Flers <> Caen	8	
CAPF	Bus et minibus	<i>(cf. détails diapositives suivantes)</i>		

Le réseau de la CAPF

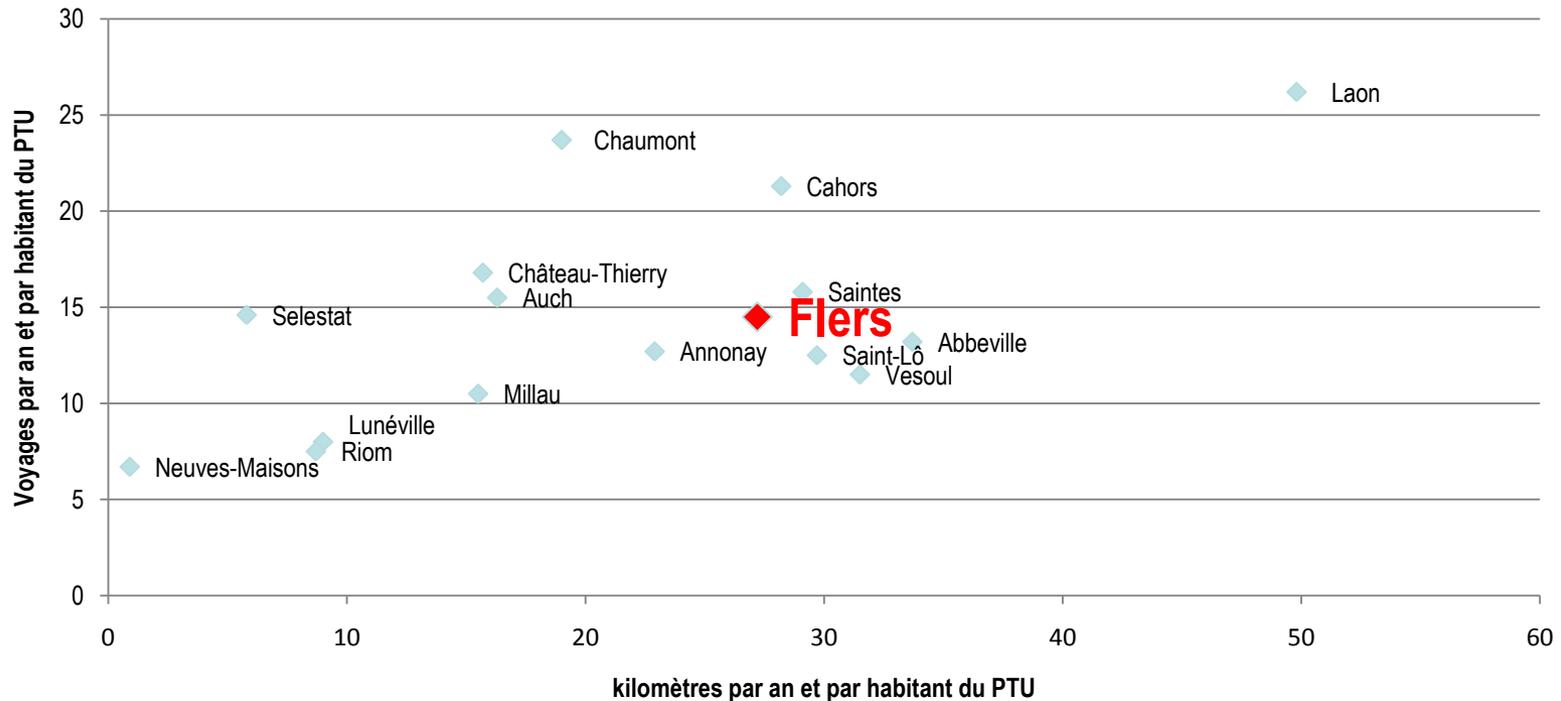
- Un réseau adapté en fonction des vocations, des territoires et des plages horaires

	Flers		Communes de la première couronne		Communes de la seconde couronne	
	HP	HC	HP	HC	HP	HC
Lundi, mardi, jeudi, vendredi	Lignes régulières 1 et 2		Ligne régulière 3/ Lignes scolaires (« circuits Nemus »)	Transport à la demande (« creabus »)	Lignes scolaires (« circuits nemus »)	/
Mercredi				Ligne régulière (« minibus en ligne »)		Transport à la demande (créabus)
Samedi			Ligne 3	Ligne régulière (« minibus en ligne »)	/	Transport à la demande (créabus)

Ligne régulière	
Transport à la demande	
Pas de desserte	

Performances du réseau de la CAPF

- Un ratio offre/demande relativement équilibré par rapport aux autres réseaux français de taille comparable* :
 - 27,2 voyages/an/hab contre 21,4 en moyenne
 - 14,5 km/an/hab contre 14,4 en moyenne

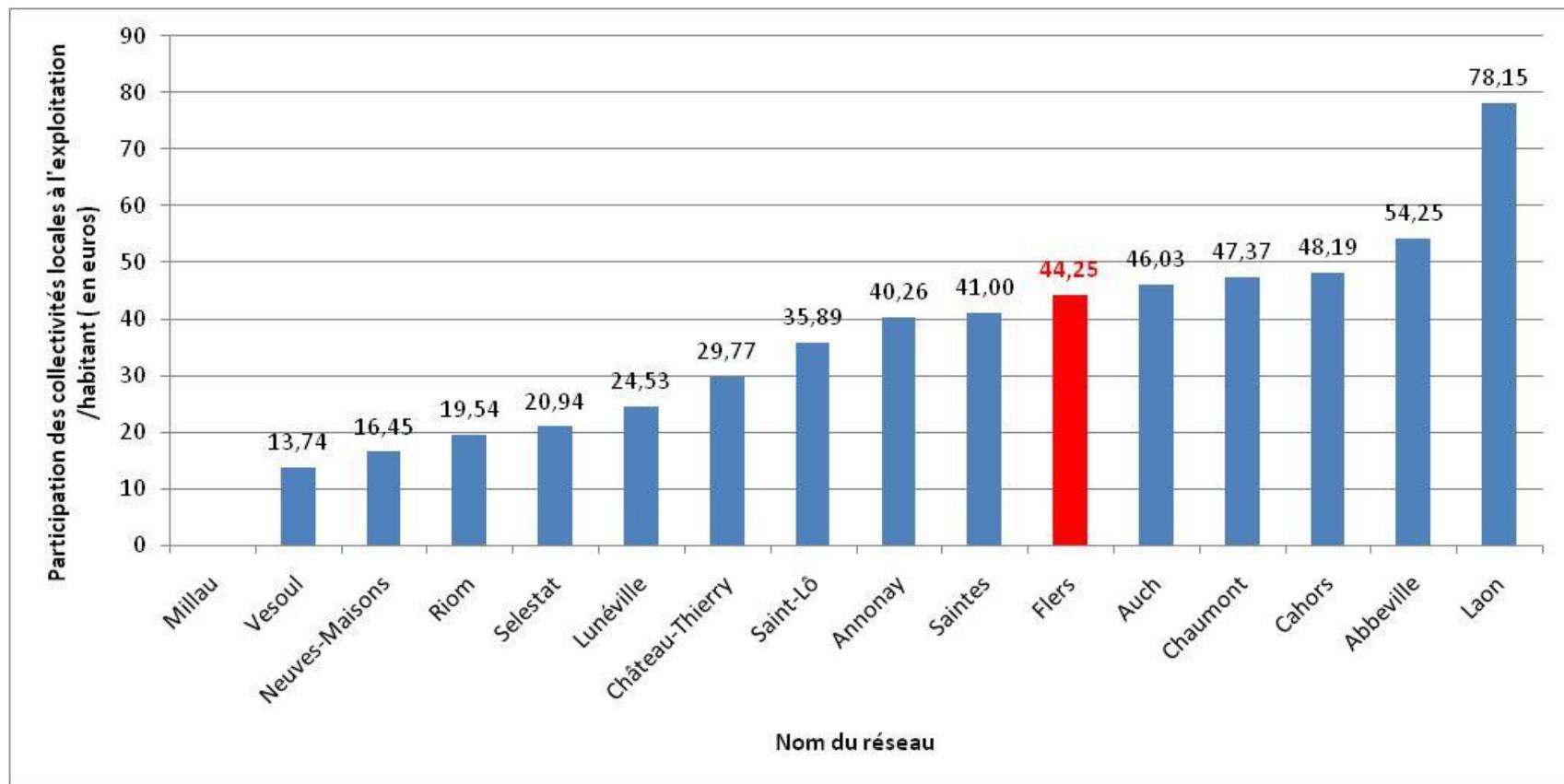


- Une légère dégradation en 2007 : 26,7 voy/an/hab et 15,1 km/an/hab

**Données 2006 de 13 réseaux dont le PTU comprend entre 25 000 et 35 000 habitants*

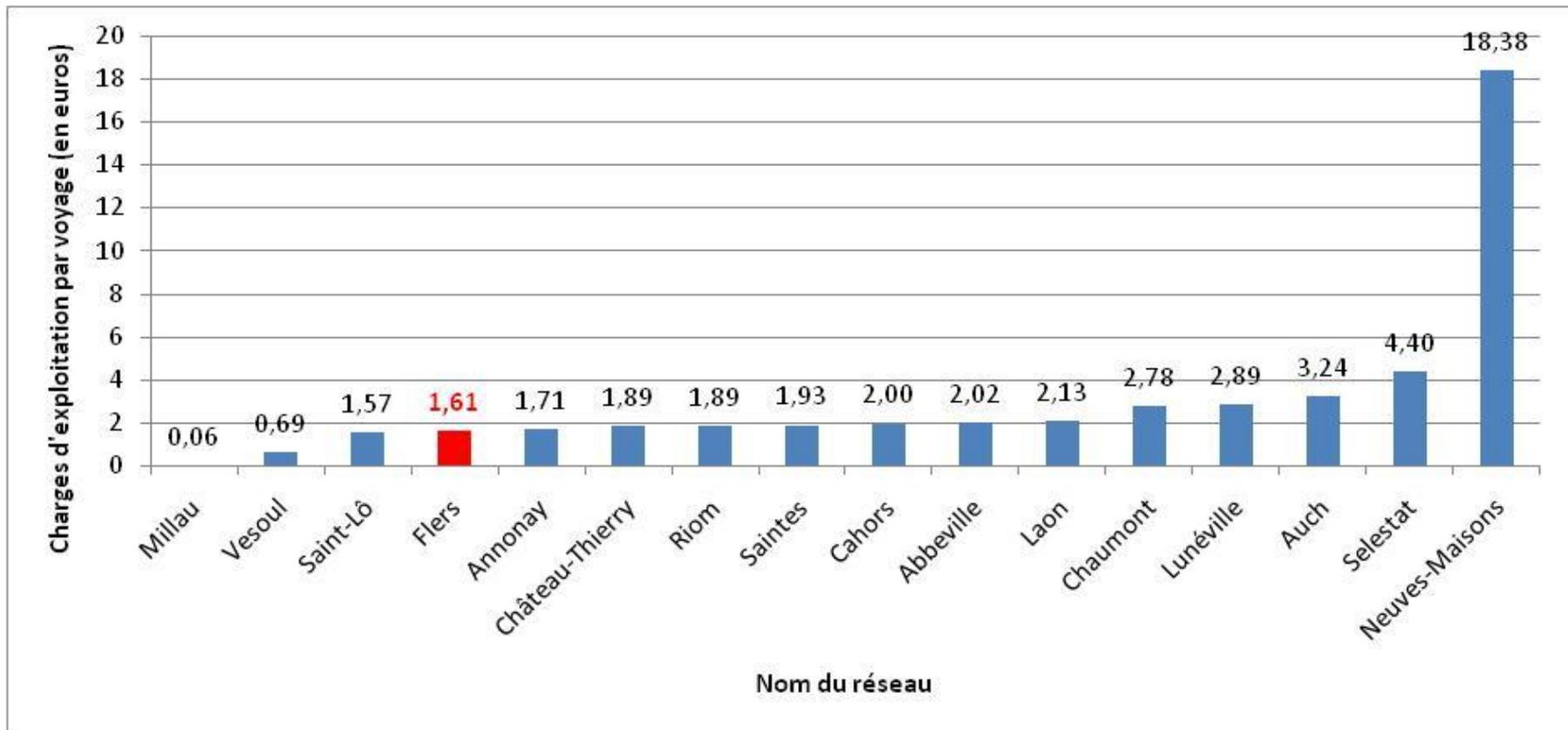
Les performances du réseau de la CAPF

- Des charges relativement bien contenues :
 - une participation de la CAPF de 44,3€/hab/an contre 38,7€ sur la moyenne des réseaux



Les performances du réseau de la CAPF

- Des charges relativement bien contenues :
 - un bon ratio charges/voyage : 1,6€/voyage contre 2,2€ en moyenne sur les 13 réseaux



Les dysfonctionnements relevés par les communes

- Une lisibilité de l'offre largement perfectible :
 - un service de transport à la demande semblant méconnu sur une partie importante du territoire :
 - au nord (Montilly-sur-Noireau, Caligny, Cerisy)
 - à l'est (Landigou, La Selle La Forge)
 - une offre pour le rabattement des primaires différente selon les secteurs : desserte uniquement du RPI St Clair/ Chapelle Biche
 - un faible niveau d'information aux points d'arrêt
- Une partie des hameaux non couverte par l'offre en transport
- Des demandes ponctuelles de réaménagement de points d'arrêt :
 - ... car mal situés par rapport au quartier à desservir (ex : La selle la Forge)
 - ... car posant des problèmes de sécurité (ex : Montilly sur Noireau)

- Des dysfonctionnements localisés au niveau des points d'échange et liés en partie à un défaut d'intermodalité entre les différentes dessertes :
 - desserte scolaire au niveau de la Place du Champs de Foire :
 - projet de réaménagement en cours
 - aménagement du pôle de la gare :
 - projet de réaménagement en cours
 - desserte interurbaine au niveau de la Place Charleston :
 - des lacunes importantes au niveau de la sécurité et du confort de la desserte
 - accueil du nœud du réseau de la CAPF
 - des dysfonctionnements identifiés en terme d'organisation des circulations et d'intermodalité au niveau du nœud actuel à St Germain

Éléments de prédiagnostic

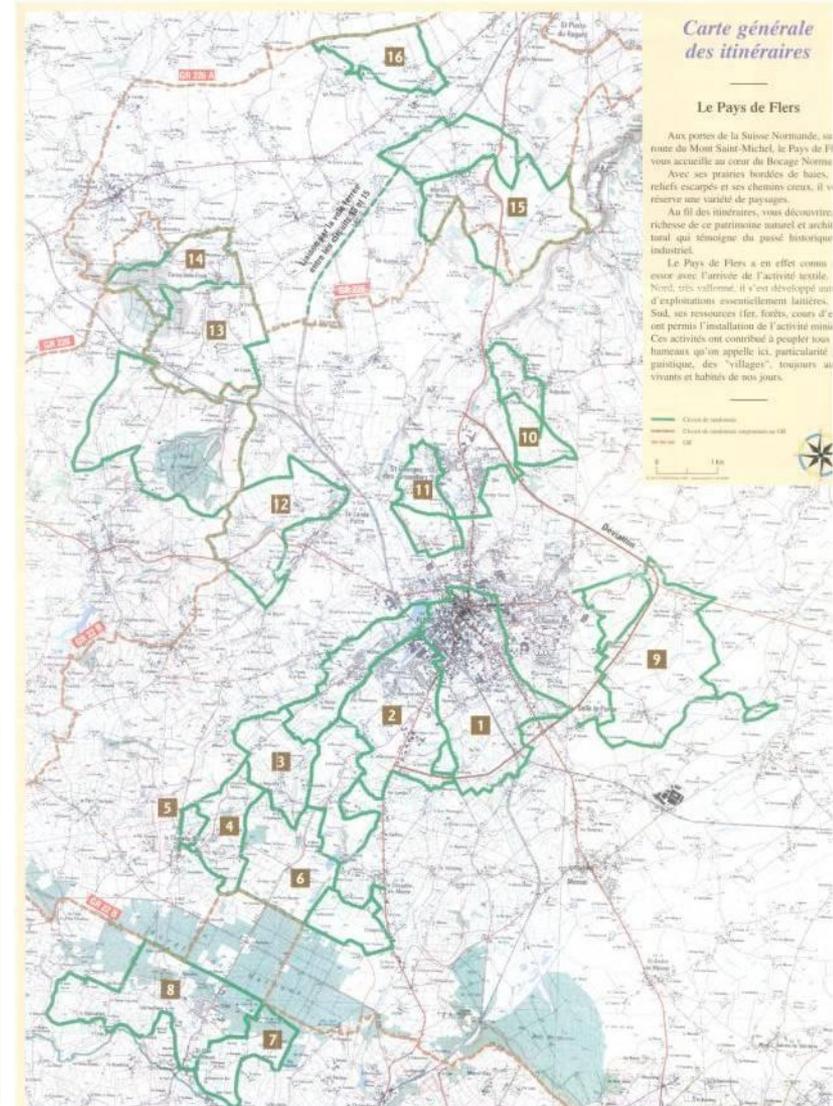
4/ Les modes doux

Le réseau existant : des cheminements essentiellement liés aux loisirs

- Un réseau de chemins de randonnées jalonnés et bénéficiant d'une communication de la CAPF
- D'autres itinéraires très ponctuels :
 - voie verte desservant La Selle la Forge
 - itinéraires internes aux communes :
 - à Flers, La Lande Patry, La Chapelle Biche, Aubusson...



Exemple de jalonnement



Carte des itinéraires de randonnée

Des projets ponctuels d'aménagement

- Pas de projet du Conseil Général
- Les projets des communes de la CAPF :
 - Itinéraires cyclables :
 - à Flers :
 - identification d'itinéraires cyclables (Hôpital<> Centre Aquatique, gare <> La Selle la Forge,...)
 - pas de programmation à ce jour pour la réalisation des aménagements
 - à la Selle la Forge : maillage du projet porté par Flers et de la voie verte
 - plus ponctuellement, dans les communes, itinéraires doux dans les bourgs ou pour mailler plusieurs quartiers : La Lande Patry, La Chapelle au Moine

Les dysfonctionnements identifiés par les communes

- Pour les piétons, des dysfonctionnements essentiellement liés :
 - à la sécurité des déplacements le long des voies supportant un trafic important
 - à un maillage insuffisant dans les bourgs
 - plus ponctuellement, à la desserte des écoles

- Pour les cycles, peu de demandes, excepté en première couronne :
 - desserte vers Flers depuis La Lande Patry
 - liaison Landigou <> Voie Verte
 - ...

Éléments de prédiagnostic

5/ L'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite



Rappels sur les obligations réglementaires

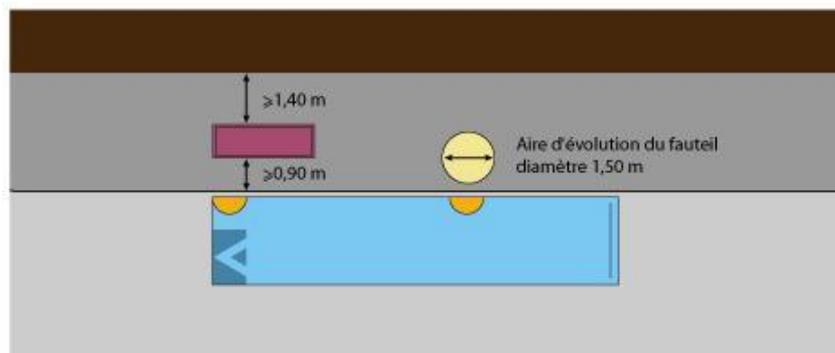
- Les échéances pour la mise en accessibilité PMR des espaces publics et des réseaux de transport en commun :

	Programmation	Mise en accessibilité effective
Voirie et espaces publics	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics avant décembre 2009	Février 2015
Transports en commun	SDA avant février 2008	(pas d'échéance)

- Dans tous les cas, les travaux de voirie programmés par ailleurs doivent répondre aux obligations réglementaires en matière d'accessibilité PMR

Rappels sur les obligations réglementaires

- Les décrets parus en application de la loi du 11 février 2005 :
 - décrets du 21 décembre 2006
 - arrêté du 15 janvier 2007
- Contenu des décrets :
 - mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics :
 - largeur des cheminements (1,40m), pentes (4% sans palier de repos, 5% avec palier, 8% sur une longueur de moins de 2m, 12% sur une longueur de moins de 0,50m), devers, aménagement des traversées piétonnes ...
 - mise en accessibilité des points d'arrêts de transport en commun



Un réseau de transports en commun non accessible

- Très peu de points d'arrêt répondent aux normes d'accessibilité :
 - en milieu urbain, les points d'arrêt sont généralement aménagés sur trottoirs mais sans répondre précisément à la réglementation
 - en milieu rural, les points d'arrêt sont parfois simplement signalisés mais non aménagés (positionnement sur talus...)



Point d'arrêt à Aubusson



Point d'arrêt à St Clair de Halouze

- Des véhicules en partie accessibles :
 - bus du réseau urbain pour partie accessibles
 - car pour la desserte scolaire non accessibles
 - minibus pour le TAD accessible

- Les autres composantes du système de transport :
 - la boutique Nemus... un niveau d'accessibilité à mesurer au regard des obligations fixées aux ERP
 - les supports de communication... un niveau d'accessibilité difficilement mesurable en l'absence de décrets d'application spécifiques

Éléments de prédiagnostic

6/ Synthèse des enjeux

Enjeux proposés

Enjeux généraux

- Participer au développement durable du territoire, en articulation avec la démarche Plan Climat menée par le Pays du Bocage
- Renforcer l'attractivité du territoire en facilitant les déplacements depuis la CAPF et depuis l'extérieur de la CAPF
- Anticiper la desserte tous modes des secteurs en développement
- Positionner la CAPF comme moteur dans le « management de la mobilité » sur son territoire (rôle de coordination et d'incitation dans des actions participant à des choix modaux équilibrés entre voiture particulière et modes alternatifs : plans de déplacements d'entreprise, plan de déplacements scolaires..)

Enjeux thématiques

Circulation générale et modes doux

- S'appuyer sur les projets d'infrastructures pour mieux adapter la voirie aux contextes urbains et améliorer le partage de la voirie en faveur des modes doux
- Résorber les points noirs locaux d'insécurité
- Amorcer la construction d'un maillage cyclable

Transports en commun

- Améliorer la lisibilité du réseau : simplification de l'offre et renforcement de l'information
- Renforcer l'intermodalité et traiter les pôles d'échanges
- Amélioration de la qualité de service (matériel roulant, points d'arrêt...)

Transports de marchandises

- Organiser les principaux flux à l'échelle de la CAPF et à l'horizon des projets d'infrastructures (définition d'itinéraires poids-lourds et organisation des livraisons)

Stationnement

- Améliorer les conditions de stationnement dans le centre-ville de Flers

Accessibilité PMR

- Programmer la mise en œuvre de la réglementation : mise en œuvre du SDA et programmation de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics à Flers

Quels objectifs pour le Plan de déplacements et le SDA ?



- Un positionnement majoritaire des communes pour un PDU non réglementaire
 - proposition de renommer le document en « Plan de Déplacements Communautaire » pour lever les ambiguïtés

- Deux données de cadrage devant être définies par la CAPF :
 - quel calendrier pour l'élaboration du Plan de Déplacements et du SDA ?
 - un objectif d'approbation en décembre 2010
 - articulation entre les deux réflexions : études menées simultanément
 - articulation avec d'autres réflexions : Plan Climat, étude centre-ville à Flers, PLH, PLU intercommunal

 - quel budget pour l'élaboration des deux documents ?

Les objectifs souhaités

- Pour le Plan de Déplacements Communautaire :
 - un traitement de tous les modes ?
 - circulation générale, transports en commun, modes doux, transports de marchandise, stationnement ?
 - quel niveau de rendu souhaité ?
 - un principe de « fiches-actions » ?
 - établissement de « fiches-actions » détaillant les actions à mener (contenu, calendrier, budget, études complémentaires)
 - la réalisation de chartes d'aménagement ?
 - établissement de chartes d'aménagement à l'échelle de la CAPF : pour les aménagements de sécurité sur les voiries, pour les itinéraires cyclables...
 - la réalisation d'études complètes propres à certains modes ?
 - dessein d'aménagement de pôle d'échange intermodal ?
 - dessein au 500^{ième} des aménagement de voirie souhaités ?
 - établissement d'un schéma directeur cyclable ?

Les objectifs souhaités

- Pour le SDA :
 - des objectifs encadrés par la loi du 11 février 2005 et la directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi du 11 février 2005
 - une première étape : identifier le niveau d'accessibilité du réseau :
 - des points d'arrêt... nécessité en préambule d'identifier le nombre de points d'arrêt du réseau
 - des véhicules
 - des autres éléments du système de transport : boutique Nemus, supports de communication
 - une seconde étape : programmer la mise en accessibilité du réseau :
 - définir les choix de l'agglomération quant à la mise en accessibilité (véhicules et hauteurs de quais...)
 - identifier les impossibilités techniques avérées et les services de substitution
 - établir un calendrier et définir les financements à mobiliser

Les autres questions à traiter

- Quel périmètre pour l'étude :
 - CAPF ? au-delà de la CAPF ?

- Quel niveau de diagnostic complémentaire ?

	Compléments proposés	Pour aller plus loin...
habitudes de déplacements	analyse des données DADS	enquête ménages enquête auprès des générateurs enquête d'accessibilité à certains sites
circulation générale	comptages (trafic et vitesses, poids lourds)	/
transports en commun	analyse des données de fréquentation enquête de satisfaction par téléphone	enquête origine destination sur les lignes régulière
modes doux	/	comptages
stationnement	/	enquête d'occupation dans le centre de Flers

■ La concertation

- quelle concertation avec les communes : nouvelle série d'entretiens ? ateliers thématiques ?
- comité technique avec les techniciens (CAPF, CG61...) et un élu référent
- comité de pilotage avec les élus de la CAPF et les partenaires institutionnels et, ponctuellement, d'autres partenaires : transporteur, associations (d'handicapés...)
- avec les habitants : trois réunions publiques

Suite de la mission



Calendrier proposé

Mai	
Juin	Rédaction de la note de synthèse Rédaction d'une proposition de DCE
Juillet	Validation du DCE en comité technique
Aout	Lancement de la procédure de consultation pour le choix d'un bureau d'études
Septembre	
Octobre	Désignation d'un bureau d'études