

2. Transports et Déplacements

2.1. Renforcer l'attractivité de l'agglomération en consolidant l'efficacité technique, économique et environnementale des réseaux de déplacement 29

- 2.1.1. Action 1 - Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles, assurer le partage de l'espace et préserver l'environnement 31
- 2.1.2. Action 2 - Renforcer le réseau structurant de transport collectif 40
- 2.1.3. Action 3 - Mettre le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie 46
- 2.1.4. Action 4 - Densifier et étendre l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants d'agglomération 48

2.2. Adapter les conditions de déplacement pour renforcer l'attractivité des espaces de proximité et minimiser les nuisances 50

- 2.2.1. Action 5 - Conforter l'attractivité des différentes polarités existantes 51
- 2.2.2. Action 6 - Ajuster l'offre et les services de stationnement pour maîtriser la circulation automobile et assurer l'attractivité de proximité 55
- 2.2.3. Action 7 - Favoriser les initiatives privées d'éco-mobilité 56

2.3. Assurer la continuité et la connexion des réseaux de transport en partenariat avec l'Etat, la Région et les deux Départements 59

- 2.3.1. Action 8 - Renforcer la coopération à l'échelle du Pays pour assurer une desserte cohérente en transports collectifs 60
- 2.3.2. Action 9 - Articuler, connecter les réseaux et inciter aux échanges entre modes par des services adaptés 61
- 2.3.3. Action 10 - Accompagner l'évolution des infrastructures de communication ferroviaire, routière et aérienne 62
- 2.3.4. Action 11 - Anticiper l'évolution du transport de marchandises 62

2.4. Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une Mobilité durable 65

- 2.4.1. Action 12 - Développer les outils de la « ville numérique » comme levier d'une mobilité diversifiée 66

2. Transports et Déplacements

2.4.2. <u>Action 13</u> - Promouvoir des comportements moins consommateurs d'énergie et contribuer au développement des modes actifs	66
2.4.3. <u>Action 14</u> - Mesurer pour mieux agir	67
2.5. Evaluation partielle des moyens financiers de la CAPF nécessaires à la mise en œuvre des actions Déplacement	68

La présente orientation d'aménagement et de programmation s'inscrit dans la continuité du **Plan de Déplacement Communautaire** de 2012, dont une préoccupation fut de travailler à la **cohérence des actions menées en matière de déplacements**. Ce qui suit est tiré en partie du Plan de Déplacement Communautaire établi par le cabinet Inddigo.

Le PLUI, au travers de cette OAP, renforce cet objectif en mettant en cohérence les actions en matière de déplacement et d'aménagement et en articulant directement le zonage réglementaire avec l'organisation du système de déplacement aux **trois échelles de la ville de proximité, de l'agglomération et du bassin de vie**. Il propose également une nouvelle étape d'aménagement de l'espace public, au service d'une prise en compte élargie des déplacements piétons et vélos, d'une organisation renouvelée du schéma de voirie et d'une nouvelle phase de développement des transports collectifs. Il relaie enfin sur de nombreux points le **Plan Climat Energie Territorial**.

Cette orientation d'aménagement et de programmation comporte **14 actions** qui assurent la traduction concrète des orientations générales proposées par le PADD ainsi que des actions d'information, de sensibilisation et d'accompagnement du changement.

2.1. Renforcer l'attractivité de l'agglomération en consolidant l'efficacité technique, économique et environnementale des réseaux de déplacement

a) Constats

Les transports de voyageurs représentent l'un des postes les plus importants en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire de l'agglomération et dont la principale cause est le véhicule individuel.

Le diagnostic a permis de mettre en évidence que le réseau actuel présentait encore des incohérences en termes d'ambiances urbaines et de rapport entre le gabarit des voiries, la typologie des immeubles, leur hauteur et le schéma de circulation. Par ailleurs, l'évolution des réseaux de voirie et de transports collectifs, ainsi que les orientations du PADD en matière de déplacement, conduisent à proposer **un plan de hiérarchisation du réseau**, dont la **mise en place** se veut résolument **progressive** et à **plusieurs échéances**.

Un réseau viaire ne peut pas être uniquement qualifié par sa fonction "d'écoulement" du trafic urbain. La prise en compte du niveau des flux est certes importante et doit être correctement traitée, mais d'autres fonctions essentielles du réseau viaire doivent être considérées : insertion urbaine, fonction sociale, fonction paysagère, accessibilité tous modes. Les vitesses sont adaptées selon la fonction de la voie, du volume de trafic et du contexte urbain. Aussi, les aménagements à venir devront-ils rechercher la meilleure lisibilité (compréhension) de la réglementation, dans la plus grande simplicité possible et la cohérence avec les tissus urbains traversés et la vie locale.

Au-delà du réseau viaire lui-même, **les logiques de polarisation de l'urbanisation qui sous-tendent le PLUI** doivent permettre de **renforcer à terme la part modale du système de transport en commun** de l'agglomération et d'espérer une montée en charge de sa fréquentation de manière à réduire également les émissions de gaz à effet de serre.

Le principal axe de circulation de l'agglomération est la RD962 d'axe nord-sud traversant le centre-ville de Flers, tandis que **la voie de contournement ne remplit pas pleinement son rôle de délestage** du trafic en centre-ville.

Dans le centre-ville de Flers, les voies routières – présentant parfois des gabarits limités – sont support de lignes de bus ; ce qui ne se fait pas sans difficultés, surtout lorsque s'ajoute du stationnement illicite.

A court-moyen terme, des projets risquent enfin d'impacter directement les conditions de circulation. Des projets qui doivent servir de clé de voûte à la transformation du système des déplacements projetés sur l'agglomération :

- **l'aménagement du centre-ville de Flers**, avec notamment la refonte du pôle d'échange des transports en commun urbain,
- **la création d'un barreau complémentaire Nord-Ouest** sur la voie de contournement.

Ces éléments nécessitent d'être pris en compte, dans la mesure où ils ne seront pas sans engendrer des modifications dans le comportement des conducteurs. Aussi, a-t-il été décidé d'élaborer un plan de hiérarchisation selon **trois échéances distinctes** :

- à très court terme : avant la réalisation des aménagements cités ci-dessus,
- à court terme, à l'horizon 2014, après la réalisation des aménagements,
- à l'horizon 2030 (échéance du PLUI et des différences programmes définis).

b) Objectifs

A l'échelle du Pays du Bocage

- **Répondre à l'ambition de rayonnement de l'agglomération** en garantissant une accessibilité globale à l'échelle du bassin de vie des 80 000 habitants du Pays du Bocage

L'organisation et l'aménagement des réseaux de déplacement doivent donc répondre aux besoins de mobilité en intégrant les nouvelles performances économiques et écologiques dans une vision à long terme mise en œuvre progressivement.

Par ailleurs, la lisibilité de la ville repose sur la mise en résonance de l'ensemble des composants de la trame urbaine. La qualité des espaces publics et des dessertes tous modes de déplacements participent et sont des leviers à la construction de cette lisibilité.

L'enjeu de la hiérarchisation des voies structurantes de l'agglomération est de mettre en cohérence le développement, l'aménagement urbain et le système de déplacement et ainsi optimiser le partage de l'espace et préserver l'environnement.

L'aménagement harmonieux des espaces dédiés aux différentes circulations et l'insertion urbaine des aménagements de voirie sont des objectifs à part entière. Une hiérarchisation du réseau viaire et **la définition d'un référentiel de conception d'aménagement** sont les moyens de mettre en adéquation le traitement de la voie, les fonctions qu'elle assure dans le réseau ou que l'on souhaite lui faire assurer et le tissu urbain traversé.

Il s'agit de trouver un **équilibre entre organisation urbaine, qualité des espaces publics et besoins de déplacements** et donc donner **une juste place à la voiture au profit des autres modes** de déplacements et **particulièrement aux piétons**. En effet, au-delà des trajets effectués entièrement à pied, il faut compter les trajets reliant les véhicules en stationnement et ceux reliant les arrêts de transports collectifs (bus, car, train...) ou encore les aires de stationnement vélo.

Il s'agit également d'améliorer la lisibilité de la ville et faciliter les représentations mentales du réseau pour maîtriser les trafics et les vitesses automobiles en adaptant les comportements.

- **Répondre à la préconisation du Plan Climat Energie Territorial** visant notamment à réduire les consommations d'énergies fossiles dans les déplacements en développant une offre efficace et attractive des modes de déplacements alternatifs à la voiture

Cette offre associera une montée en charge des réseaux de transports collectifs au vu des principes de polarisation urbaine décrits dans le PADD, des conditions de déplacements pour les piétons et pour les autres modes actifs de qualité qui accompagnera l'évolution structurelle de la forme urbaine.

La poursuite des investissements en matière de transport collectif est donc nécessaire, avec pour objectif d'améliorer l'efficacité du réseau de transport collectif à l'échelle de la ville, de l'agglomération et du Pays... via une meilleure coordination entre les différentes autorités gestionnaires.

A l'échelle de l'agglomération

- **Repenser les déplacements à l'échelle du nouveau cœur de l'agglomération** qui est le lieu privilégié de concentration de nombreux services (centre administratif, lycées, hôpital, pôle commercial d'hyper-centre, services publics d'intérêt territorial, médiathèque d'agglomération, centre aquatique...)

Le **nouveau cœur d'agglomération « étendu »** repose d'un côté sur le confortement de l'hyper-centre de Flers (traitement de l'espace public, densification et intensification urbaines) élargi au quartier de la gare ; et

de l'autre côté, sur le site Blanchardière/Butte-aux-Loups, les futurs quartiers « Flers Sud », le Parc des Closets, etc.

Le nouveau cœur d'agglomération s'étend désormais symboliquement sur **les deux rives de la Vère, de part et d'autre d'une voie ferrée** constituant encore aujourd'hui **une césure urbaine importante** et qui pourrait être atténuée au vu des différents projets énumérés ci-dessus (cf. OAP par secteur).

Cet espace élargi doit désormais faire l'objet d'**une réflexion globale** pour **augmenter la part de la mobilité interne** qui n'a pas recours au véhicule automobile.

Ce changement d'échelle se traduit par l'élargissement du centre de l'agglomération flérienne. La réalisation éventuelle d'**un franchissement piéton de la voie ferrée** (passerelle) intégré au réseau de transport collectif et la mise en réseau des espaces publics, permettent de (re) fonder l'image d'un centre élargi.

Les aménagements prévus dans le cœur d'agglomération devraient permettre d'étendre la part modale des déplacements doux liés aux déplacements domicile-travail dans l'hyper-centre ville d'une part, et d'autre part de maintenir des conditions attractives de stationnement en priorité pour les visiteurs et les résidents et les acteurs économiques.

Les emplacements réservés pour élargissement ou création de voirie sont définis pour faciliter la mise en œuvre de ces actions d'aménagement global d'espace public.

- Améliorer l'usage qui est fait aujourd'hui du réseau principal (pénétrantes d'agglomération), par une meilleure répartition de son affectation entre les différents modes de transport,
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements via un partage équilibré de la voirie.

Pour ce faire, l'action décrite dans les pages qui suivent propose d'identifier la fonction de chaque axe de circulation à l'échelle de l'agglomération et de proposer des gabarits de voirie adaptés pour permettre un meilleur partage modal et une sécurité des déplacements pour les différents usagers.

Les pages suivantes présentent les plans de hiérarchisation de la voirie identifiés aux trois échéances – très court terme/court terme/long terme – pour l'agglomération et le centre-ville de Flers.

c) Modalités de mise en œuvre

Cette première orientation se décline en quatre principes d'action :

2.1.1) Action 1 - Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles, assurer le partage de l'espace et préserver l'environnement

Hiérarchiser le réseau de voirie consiste à **organiser les niveaux de circulations** et à **définir les principes d'aménagement de l'espace public**. Il s'agit, en fonctions des usages et des milieux urbains traversés, de maîtriser les trafics pour conduire naturellement les usagers à adapter leur comportement au tissu urbain traversé et pour les inciter aux transferts modaux afin de réduire les nuisances liées aux circulations automobiles (mode utilisé, vitesse..).

Cette hiérarchisation ne concerne **pas uniquement la circulation routière**, mais aussi (et surtout) **les modes actifs** (marche à pied, vélo) et **les transports collectifs** pour atteindre les différents objectifs de la politique de déplacements et du PADD : la sécurité de tous les types de déplacement, la réduction des nuisances, le confort des déplacements piétons, la fluidité des déplacements automobiles, l'efficacité des transports collectifs, etc.

Sur le réseau structurant, la hiérarchisation des voies fait l'objet d'un **plan de hiérarchisation à l'horizon 2030** à l'échelle du cœur d'agglomération. Ce « **plan-cible** » a pour objectif de guider les opérations d'aménagement. Sur les autres voies (non ciblée dans le plan), un schéma local pourra être élaboré à l'occasion de projets d'aménagement ou de réaménagement.

Pour le court terme, la hiérarchisation du réseau de voirie suivante propose une structuration du réseau en 3 grandes catégories, qui correspondent à des rôles différents dans le système global de déplacement, indépendamment du mode de gestion.

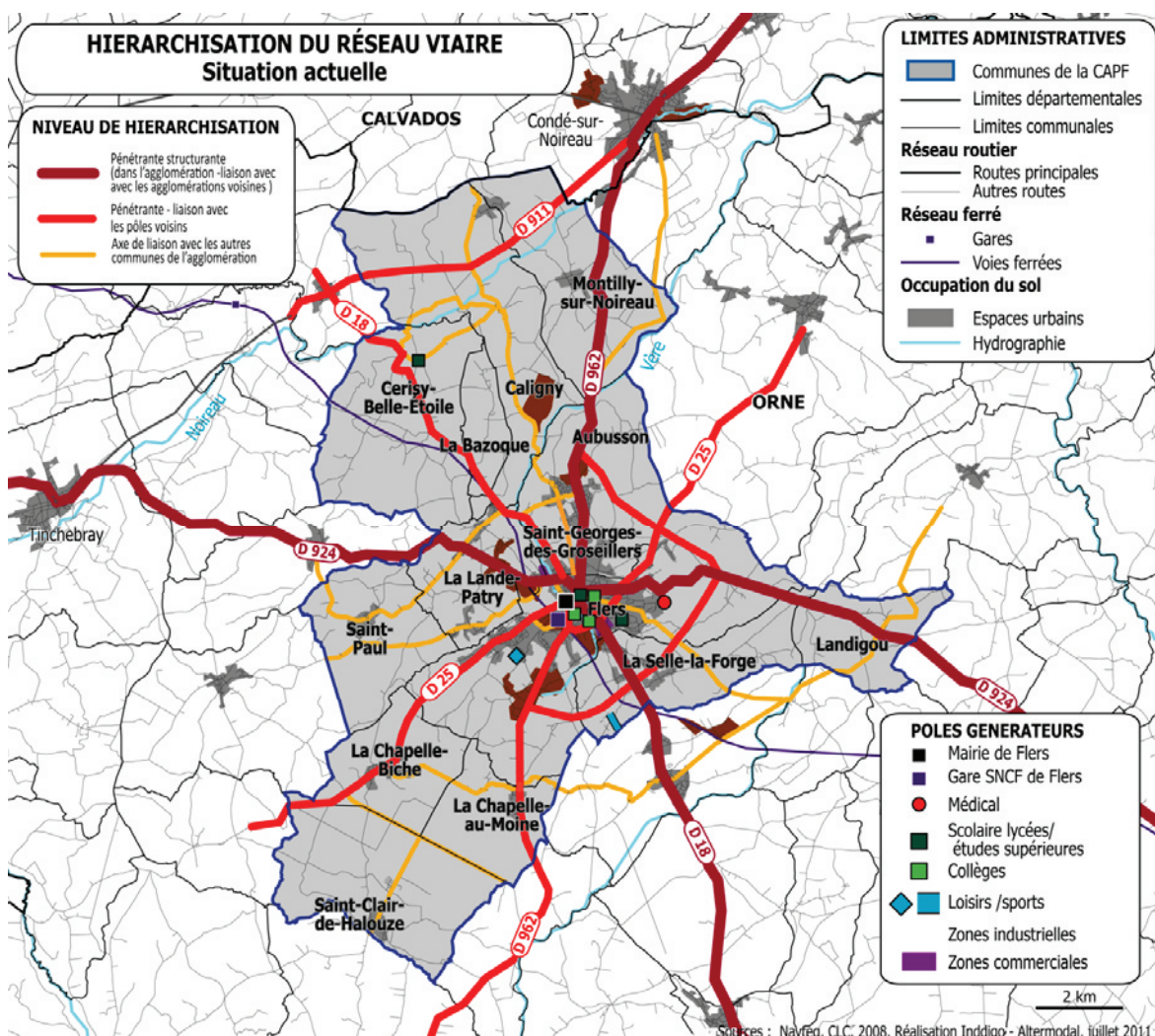
Les deux premières catégories correspondant au réseau structurant (d'échelle territoriale, départementale voire régionale), la dernière catégorie correspondant au réseau local ou secondaire (réseau d'agglomération).

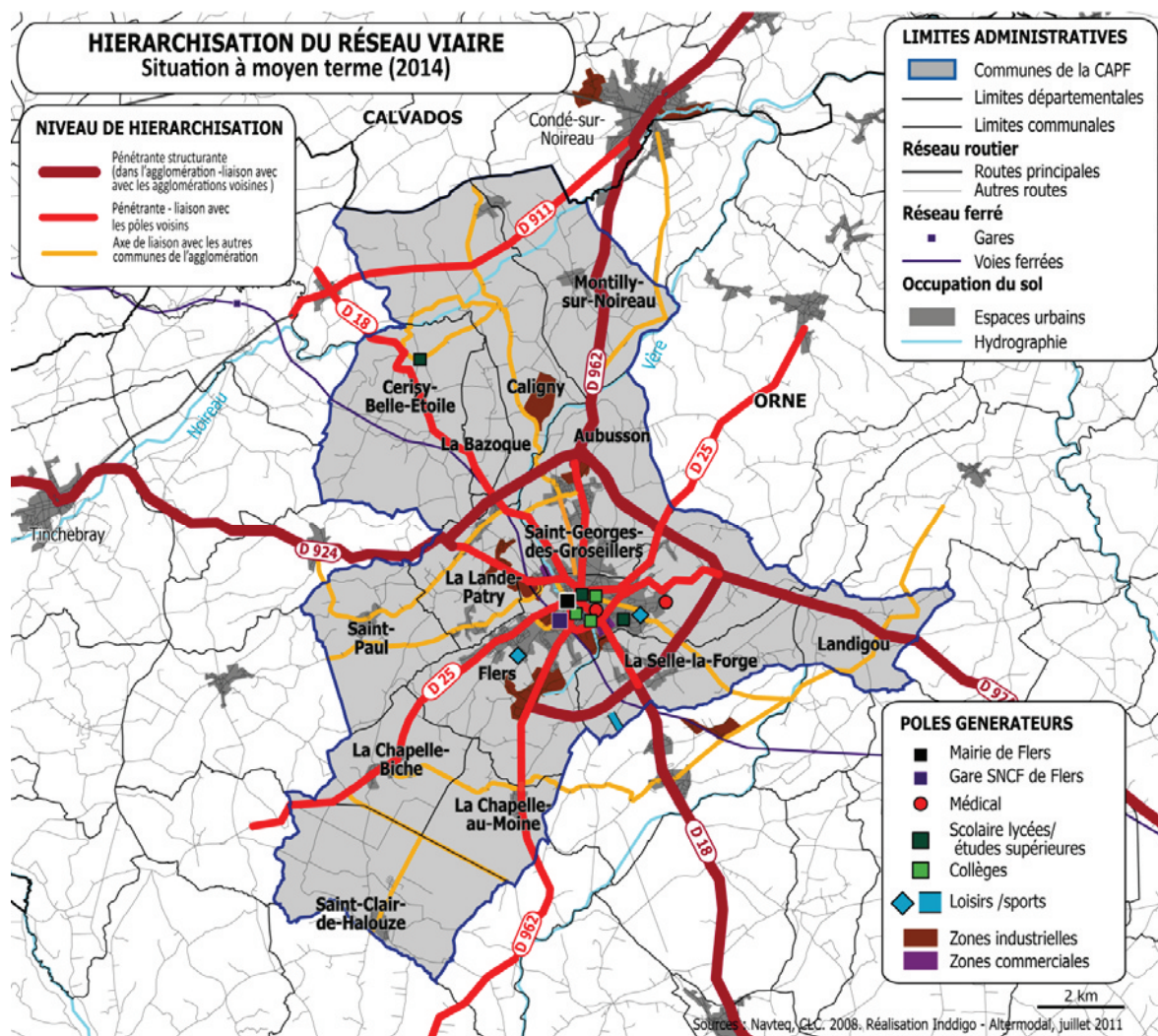
a) Principes et objectifs du futur plan de hiérarchisation du réseau

A l'échelle de l'agglomération, le principal objectif est d'**inverser la situation actuelle en terme de trafic** avec une **voie de contournement sous utilisée** et des **axes urbains trop utilisés**. Cela passe par la réalisation du barreau de contournement complémentaire et par des actions de réduction des gabarits de voiries et des vitesses sur les axes RD 462, RD 18 et RD 924.

La voie de contournement, ainsi que la RD 962 sur sa section 2x2 voies, sont les seuls axes routiers pour lesquels il existe aujourd'hui des interdictions de circulation pour les modes doux, cette situation est conservée dans la nouvelle proposition de hiérarchisation.

Situation actuelle et situation projetée à court terme : l'échelle de l'agglomération





Situation actuelle et situation projetée à court terme : l'échelle du cœur d'agglomération

Pour le cœur d'agglomération, le principe défini vise à ce que l'intégralité de la voirie soit accessible aux différents modes. Ainsi, les aménagements proposés s'adapteront aux trafics et aux vitesses.

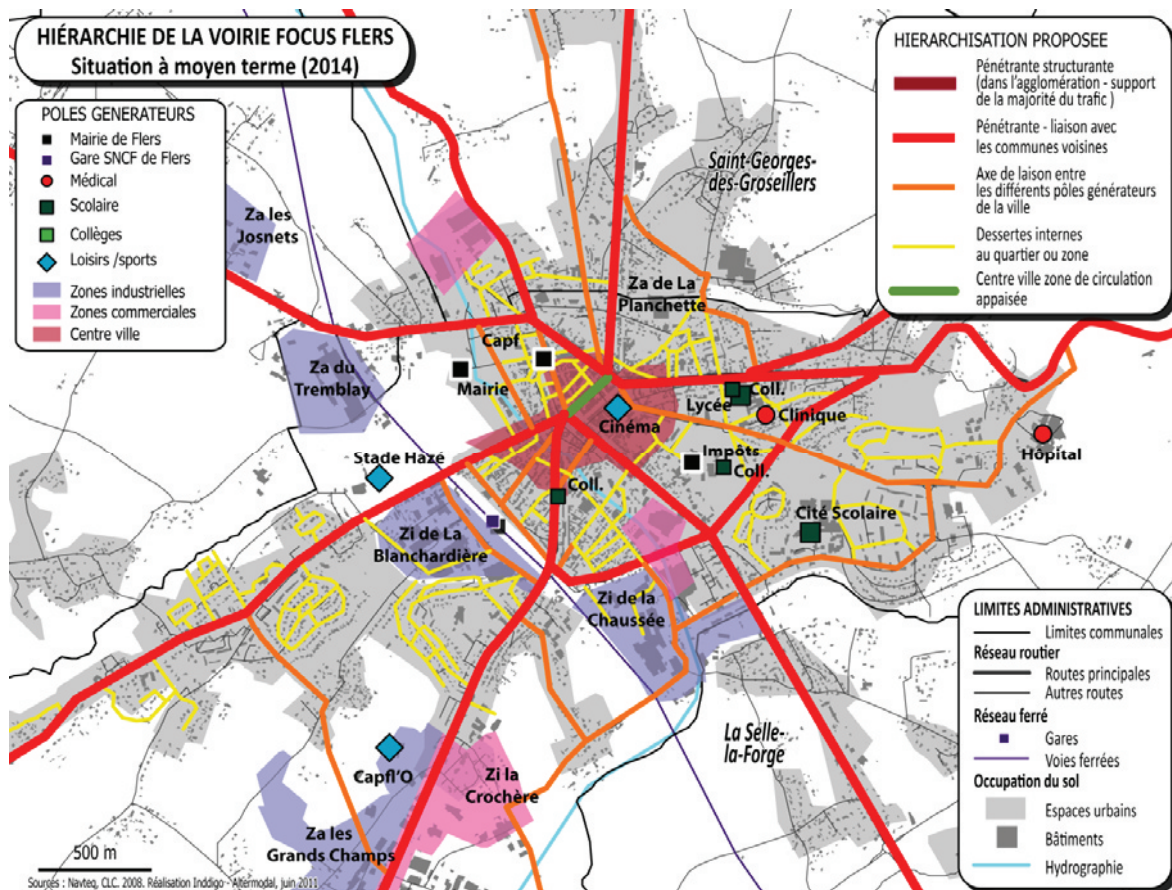
Sur le centre ville de Flers, les différences entre le très court terme et le court terme, reposent sur une réduction de l'importance des trois principaux axes routiers.

Cet objectif est directement conditionné à la réalisation de la voie de contournement.

La situation actuelle permet également de relever quelques dysfonctionnements sur des voies support identifiées comme axes de liaisons entre les différents pôles générateurs de flux ou les liaisons avec les communes voisines, alors même que ces axes sont de gabarits limités.

Il s'agit principalement de :

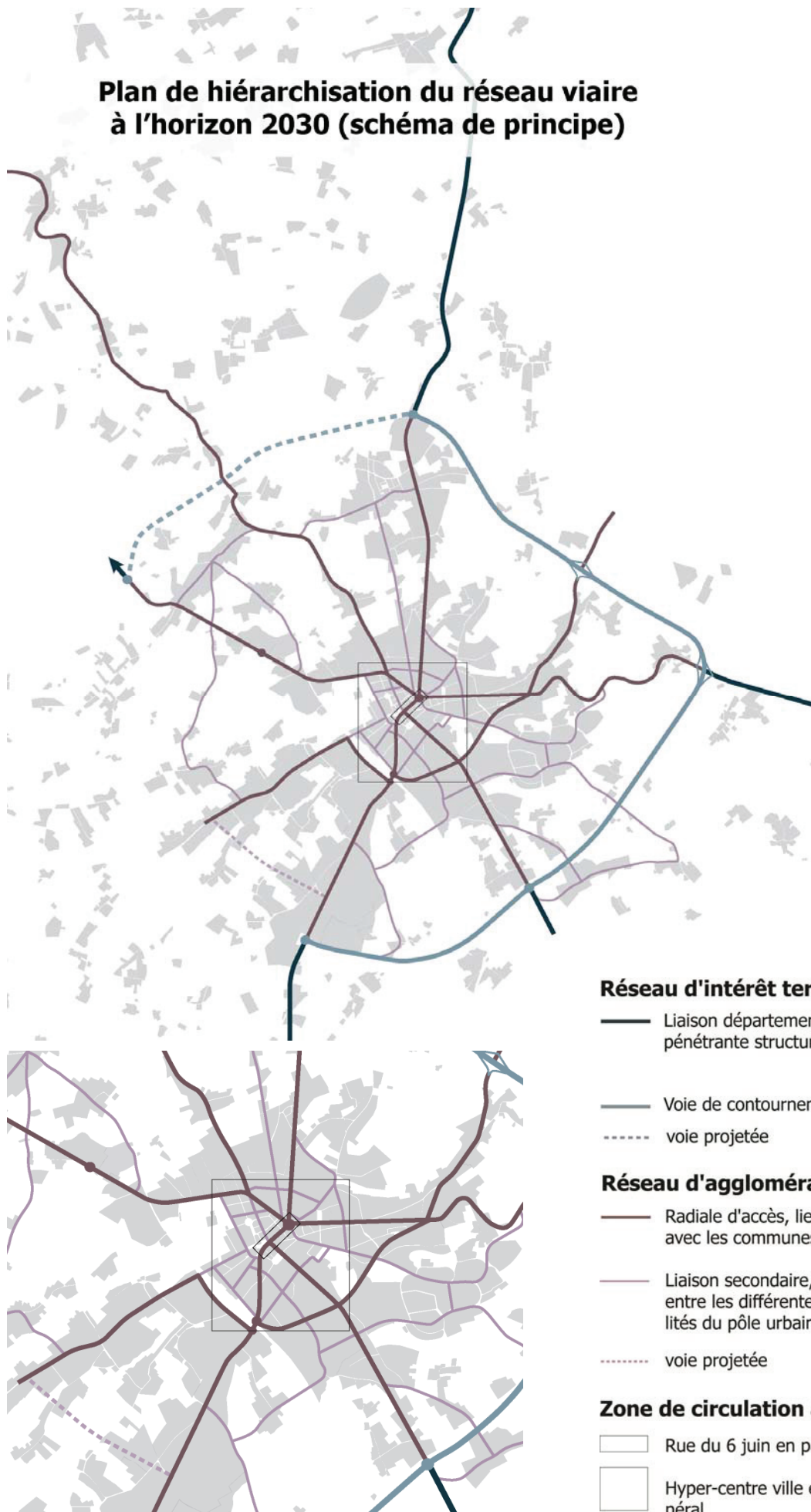
- la rue de la République,
- la rue de Messei à l'ouest de la place Charleston,
- la rue de la Chaussée.



Sur le centre-ville de Flers, la **rue du 6 juin** supporte la circulation pour l'accès au centre ville. Cependant, au regard des **fonctionnalités multiples de la voie** et de la proximité de tous les commerces, a été identifié dans le cadre du **plan de hiérarchisation du réseau**, un besoin d'**espace partagé entre les différents modes** (vélos, piéton, transports en commun et automobiles).

La largeur de la voirie étant limitée et la présence de commerces de bouches excluant une suppression du stationnement le long de cette voie, a été défini comme objectif la **création d'une zone de circulation apaisée** type zone 30 ou zone de rencontre.

Plan de hiérarchisation du réseau viaire à l'horizon 2030 (schéma de principe)



b) Fonctions et traitement-type des différents niveaux de voirie identifiés

Le schéma établi a pour objectif de guider les opérations d'aménagement. Cette hiérarchisation concerne le réseau viaire existant, mais également les projets déjà engagés (c'est-à-dire ayant un maître d'ouvrage désigné, un financement et un calendrier arrêté).

L'organisation générale du Plan de hiérarchisation s'appuie sur :

1 – Le réseau d'intérêt territorial (niveau 1)

• Les liaisons départementales majeures

Les liaisons départementales majeures (RD962, RD924, RD18) assurent la liaison vers les autres pôles départementaux, voire régionaux, ainsi que la continuité de ces réseaux dans la traversée de l'agglomération et la répartition des trafics au sein de celle-ci.

Leur aménagement vise principalement à assurer la fluidité et la continuité des itinéraires des circulations automobiles et PL, dans une perspective de maîtrise des nuisances (accidents, bruit, pollution). Ponctuellement, et principalement dans le centre-ville de Flers, des accès automobiles et traversées piétonnes seront aménagés. Ces voies forment **un réseau radial d'accès à l'agglomération permettant la desserte des autres pôles régionaux**, y compris l'agglomération caennaise.

La mise en œuvre des projets suivants participeront à l'efficacité des voies d'intérêt territorial :

- RD 924 : mise à 2x2 voies Tinchebray
 - RD 962 : créneaux à 2x2 voies entre Flers et Domfront
 - RD 924 : contournement nord-ouest de Flers à 2 voies
-
- **La rocade ou voie de contournement (RD962)**, située pour l'essentiel en bordure du cœur d'agglomération/ « ville intra-rocade » (à l'interface des grandes liaisons départementales et des voies d'agglomération), et dont les enjeux principaux d'aménagement et de développement résident dans :
 - la montée en charge de son trafic : de ses flux de transit d'une part, mais également des flux émanant des habitants et des usagers de l'agglomération. C'est cet objectif qui a orienté le projet dans le sens d'un renforcement du développement de la ville intra-rocade et d'une meilleure connexion entre les parcs d'activités et cet ouvrage,
 - la transformation à terme de cette rocade en boulevard « routier »,
 - la réalisation du contournement nord-ouest.

Ne relevant pas de la compétence directe de la CAPF, ce premier réseau ne fait l'objet d'aucune orientation concernant son traitement.

2 – Le réseau d'agglomération (niveau 2 et 3)

Les voies d'agglomération permettent les liaisons entre les différents pôles urbains et communes de l'agglomération et distribuent les trafics vers ces derniers.

Leur aménagement vise **la fluidité et la sécurité des déplacements tous modes**, dans une perspective de **limitation des nuisances**. Les **entrées de ville** et les **déplacements cyclistes** feront l'objet d'une attention particulière (paysage, ambiance, sécurité, connexions avec les différents réseaux...). Ces voies forment **un dispositif d'avenues** permettant les déplacements au sein de la zone d'urbanisation dense, et dont le caractère urbain devra être renforcé. Elles permettent la desserte de la majeure partie des pôles situés en zone dense notamment en transport collectif.

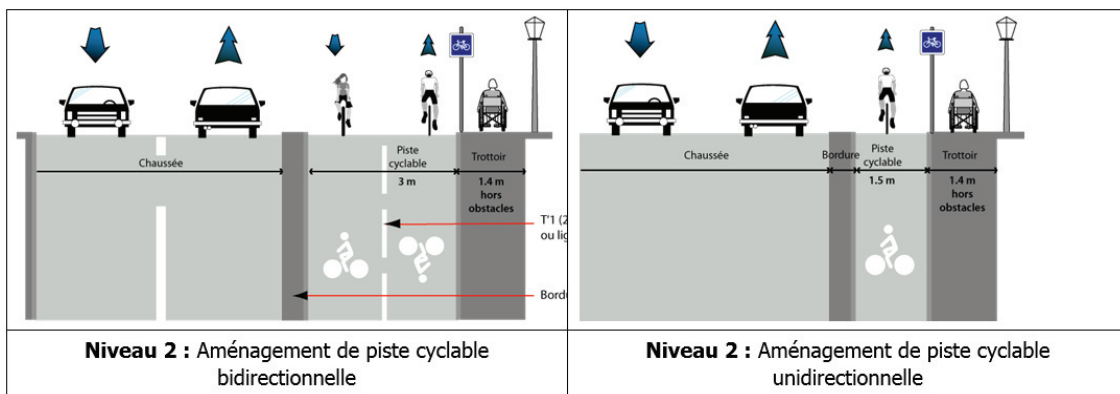
Les projets d'aménagements sont directement liés à l'évolution de ces voies et des projets d'urbanisation :

- réaménagement de la RD962 (section nord),
- réaménagement de la RD924 (traversée La Selle-la-Forge),
- réaménagement RD25 (rue Schnetz) à terme en lien avec les développements projetés sur Flers Sud.

• Les voies radiales d'accès au cœur d'agglomération (niveau 2)

Ce réseau structurant permet l'évitement des zones urbaines les plus résidentielles par les flux de transit, la diffusion des trafics dans les espaces majeurs (dont certains affichent de fortes potentialités de développement, notamment sur le plan économique et commercial en particulier) et un fonctionnement pouvant permettre **une réduction progressive des vitesses**, par une meilleure intégration sur le plan urbain et paysager et leur transformation progressive en véritables « avenues urbaines ».

Niveau 2 - Pénétrente liaison avec les communes voisines : aménagement en sites propres pour les piétons ; pour les vélos, aménagements dissociés de la circulation principalement des pistes cyclables, adaptables en bandes en centre-ville pour résoudre les contraintes de largeur.



Ces coupes et les cotes correspondantes n'ont qu'une valeur indicative et pourront varier selon la largeur initiale de la voie. Cette remarque s'applique également aux autres coupes de principe présentées ci-après.

• Les voies de maillage ou liaisons secondaires du cœur d'agglomération (niveau 3)

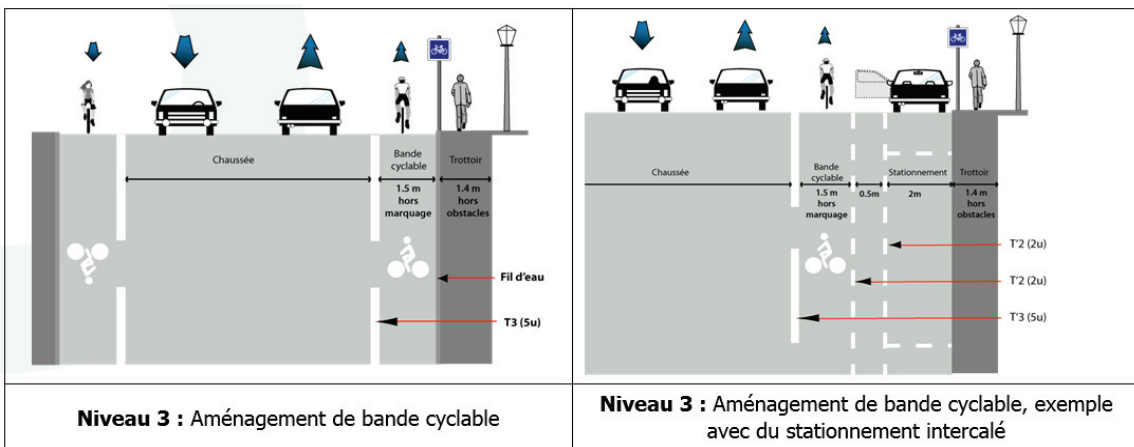
Ce réseau d'intérêt local constitue le vecteur complémentaire au réseau précédent du lien « inter-quartiers » et des échanges entre les quatre communes du cœur d'agglomération.

Les voies de maillage assurent et complètent les échanges dans l'agglomération pour permettre la diffusion des trafics dans les pôles.

Leur aménagement vise le confort et la sécurité des déplacements tous modes, dans une perspective de réduction des nuisances. Les différents modes de déplacements seront traités simultanément dans le cadre d'une modération de la vitesse où tous les modes pourront cohabiter sur la voirie. Ces voies permettent les échanges de proximité entre quartiers et en cœurs de villes ou de bourg.

De **nouveaux échanges** sont nécessaires entre le tissu urbain en cours de transformation et les voies structurantes existantes et en particulier la desserte de Flers Sud qui sera renforcée à terme par la création d'une liaison entre la RD962 et la RD25 (rue Schnetz).

Niveau 3 – Axe de liaison entre les différents pôles générateurs de la ville : aménagements de bandes cyclables autant que possible, si contraintes de largeur notamment en centre-ville, possibilité de création de zone 30.



• Les voies de desserte résidentielle ou voies internes

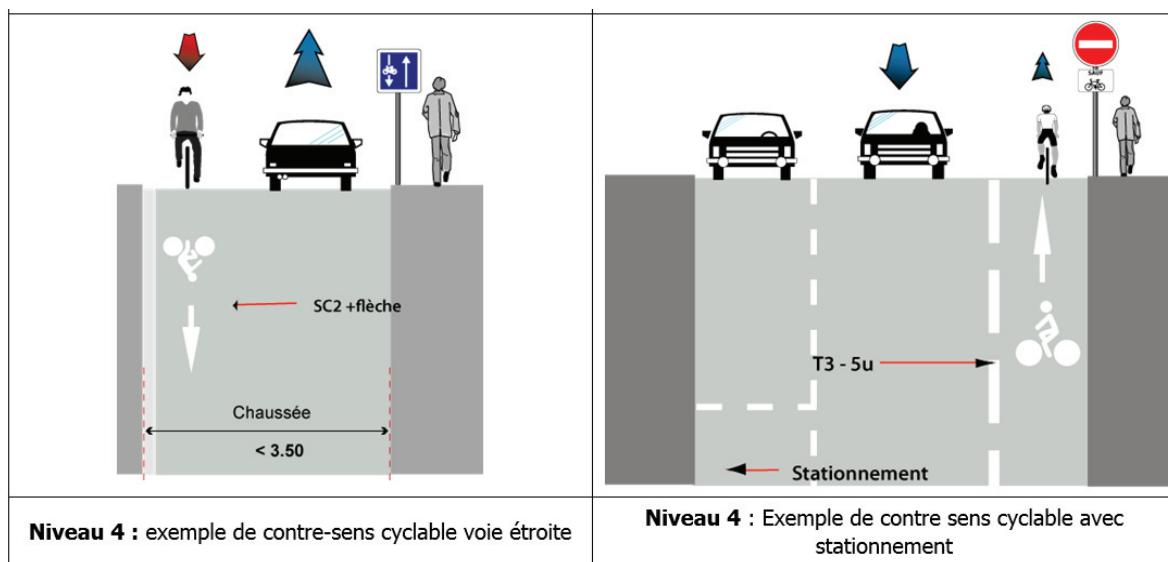
Ce réseau concerne des **voies de desserte de quartier et les voies résidentielles à faible trafic (réseau non figuré dans le plan de hiérarchisation 2030)** où la fonction principale n'est pas la circulation mais le séjour, l'habitat, le commerce et les loisirs. Le principe général d'aménagement **est le partage de la voirie, mettant l'accent sur la qualité de vie**. Les différents modes de déplacements seront traités simultanément, en privilégiant l'animation piétonne actuelle ou future, en favorisant le développement de la pratique du vélo et l'accès aux transports collectifs, en répondant à la demande de stationnement. La circulation des poids lourds (PL) répondra au besoin de desserte locale, tout particulièrement pour les livraisons des commerces et entreprises qui seraient exceptionnellement situés dans ces secteurs.

Les aménagements des espaces publics en faveur de la sécurité, du confort et du cadre de vie se font de manière progressive dès lors qu'un projet d'aménagement permet d'appliquer des dispositions techniques ou réglementaires favorables à un meilleur partage de l'espace. Sur le réseau local, la conception et les aménagements doivent mettre en œuvre ces recommandations tout en les adaptant aux particularités des lieux.

Les opérations d'extension urbaine (lotissements, nouveaux quartiers, ...) permettent de compléter le maillage d'espace public et de voirie. Les OAP de secteurs (dans certains cas), puis les documents de réalisation (systématiquement), définissent les grands principes de hiérarchisation correspondante du réseau de manière à prendre en compte les objectifs de la politique de déplacements, et en particulier :

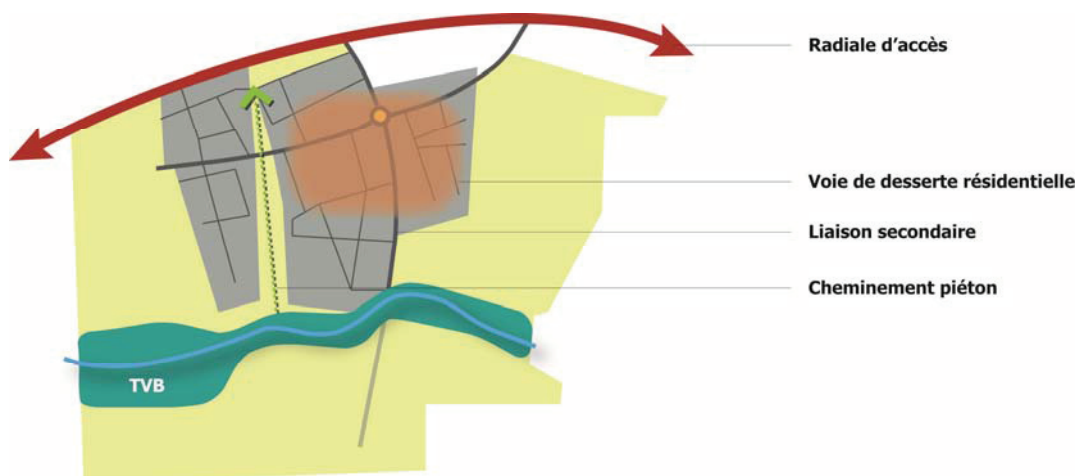
- les déplacements piétons internes à la zone et en relation avec les points d'attraction extérieurs (pôles éducatifs, de commerces et de services, arrêts de transport collectif, ...) ; les itinéraires structurants sont dotés de trottoirs continus et confortables et les voies résidentielles sont traitées dès que possible en circulation mixte (zone de rencontre) ;
- la prise en compte des vélos, par des aménagements spécifiques sur les liaisons structurantes et par l'aménagement des voies résidentielles en espace partagé ;
- la prise en compte des transports collectifs par la définition des itinéraires structurants permettant la circulation de lignes de bus internes, si nécessaire.

Niveau 4 – voies de dessertes internes : pour les voies où il y a actuellement un trafic de transit, modifier le plan de circulation pour empêcher les transits. Aménagements dans la mesure du possible de dispositifs limitant la vitesse à 30 km/h pour permettre une mixité des différents modes.



c) Passer progressivement d'une logique de déplacements routiers à une politique de l'espace public, support de cheminements doux

Ce schéma ci-dessous illustre le rapport entre la fonction d'une voie, selon les différentes classes définies dans la hiérarchie ci-dessus, les tissus traversés et la place (et l'importance) des différents modes de déplacement à prendre en compte dans les aménagements de l'espace public.



Progressivement, on passe d'un **usage de la voiture prédominant** (en rouge) à la **priorité piétonne** (en vert) en passant par une nécessaire **cohabitation des modes** (en orange). Il s'agit notamment de mettre en œuvre le volet « aménagement » d'une véritable politique de reconquête de l'espace au bénéfice des piétons, sur l'ensemble de l'agglomération.

Le volet « aménagement » est complété par un volet « gestion » qui est développé dans l'action 6.

Les **zones de circulation apaisée** figurées dans le plan de hiérarchisation du réseau à l'horizon 2030 – et correspondant plus spécifiquement au périmètre de l'hyper-centre de Flers – s'inscrivent bien entendu dans cette logique.

Hiérarchie fonctionnelle des voies			Espaces traversés					Place des différents modes en fonction des voies et espaces
Classes	Fonctions	Accessibilité	Rural	Zone économique et commerciale	Zone résidentielle	Polarité de quartier	Centre villes/de bourg	
Réseau d'intérêt territorial	Voie départementale de transit	Continuité du réseau départemental et régional	Grandes liaisons					Usage de la voiture prédominant
	Rocade	Contournement de l'agglomération et continuité du réseau départemental et régional	Grandes liaisons					
Réseau d'agglomération	Radiale d'accès	Lien principal d'accès au cœur d'agglomération	Principales radiales et connexions					Aménagements ponctuels pour les modes actifs
	Réseau de maillage	Echanges de proximité entre quartiers et polarités principales	Desserte locale					Mixité des usages
	Voies résidentielles							Priorité piétonne

d) Réactualiser les référentiels de conception et d'aménagement des espaces publics

La conception des aménagements et la définition des priorités tiennent compte en particulier des documents suivants :

- **le plan de déplacement communautaire**, approuvé le 20 décembre 2012 par le conseil communautaire,
- **le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)**, dont le diagnostic a été validé le 5 novembre 2012.

Ces documents de référence précisent les préconisations générales de l'agglomération en matière de modalités techniques pour faciliter les déplacements de proximité tout particulièrement dans le milieu urbain.

Ils ont été réalisés à l'usage des services de l'agglomération de Flers et de ses partenaires, qui produisent ensemble **l'espace public de demain**. Ils constituent **des outils pratiques** pour mettre en œuvre concrètement le projet d'aménagement et de développement durable de l'agglomération dans le respect des réglementations en vigueur et tout particulièrement celle de l'accessibilité tout handicap.

La conception de l'espace public (par des architectes, urbanistes, paysagistes, ingénieurs...) doit donc mettre en œuvre **les démarches préconisées**, ainsi que **les recommandations d'aménagements**. Il est cependant parfois nécessaire de les adapter aux particularités des lieux afin de répondre au mieux à l'animation piétonne actuelle ou future, au développement des transports collectifs, à la juste place du stationnement et du trafic automobile.

La réalisation d'un référentiel de conception des espaces publics complétant les documents existants définira les principes d'aménagements et règles techniques. Elle sera menée avec les différents gestionnaires de voirie et utilisateurs de l'espace public et intégrant les obligations réglementaires (notamment accessibilité tout handicap, services de sécurité, collecte ménagère...), permettra de garantir la prise en compte des éléments essentiels de mobilité sur les axes structurants (règles de recul, traversées piétonnes, ...), de faciliter la lisibilité de l'organisation du réseau de voirie principal et définir une stratégie d'action globale cohérente et concertée en faveur des piétons et des vélos. Il complètera l'ensemble des documents actuels en intégrant **l'évolution des obligations réglementaires** (notamment accessibilité tout handicap, services de sécurité, collecte ménagère...) et permettra de répondre aux objectifs des actions des Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUI.

2.1.2) Action 2 - Renforcer le réseau structurant de transport collectif

a) Tendrer vers une meilleure homogénéisation de l'offre

1 - Rappel du contexte

Actuellement (Délégation de Service Public 2013/2018), le réseau de l'agglomération de Flers (Némus) comporte **une offre différenciée selon le milieu traversé** :

- des **lignes régulières** dans les zones urbaines, avec une desserte cadencée 20 et 30 minutes ; une offre intéressante pour une agglomération de la taille de la CAPF,
- des **lignes régulières en heures de pointe** et **TAD en heures creuses** pour les zones périurbaines,
- des **lignes TAD deux jours par semaine** pour les communes rurales, complétées par une **desserte scolaire**.

Le diagnostic a permis d'identifier une difficulté sur le service du TAD (Transport à la Demande) des communes rurales. Le réseau possède un véhicule pour effectuer ce service.

Lors du renouvellement de la DSP pour la période 2013/2018, il a été intégré les évolutions suivantes :

- des correspondances améliorées entre la ligne 1 et 2 dans le centre-ville de Flers (gare SCNF, Saint-Germain, De Gaulle),
- création d'une ligne 3 sur Saint-Georges-des-Groseillers, toutes les heures, du lundi au samedi,

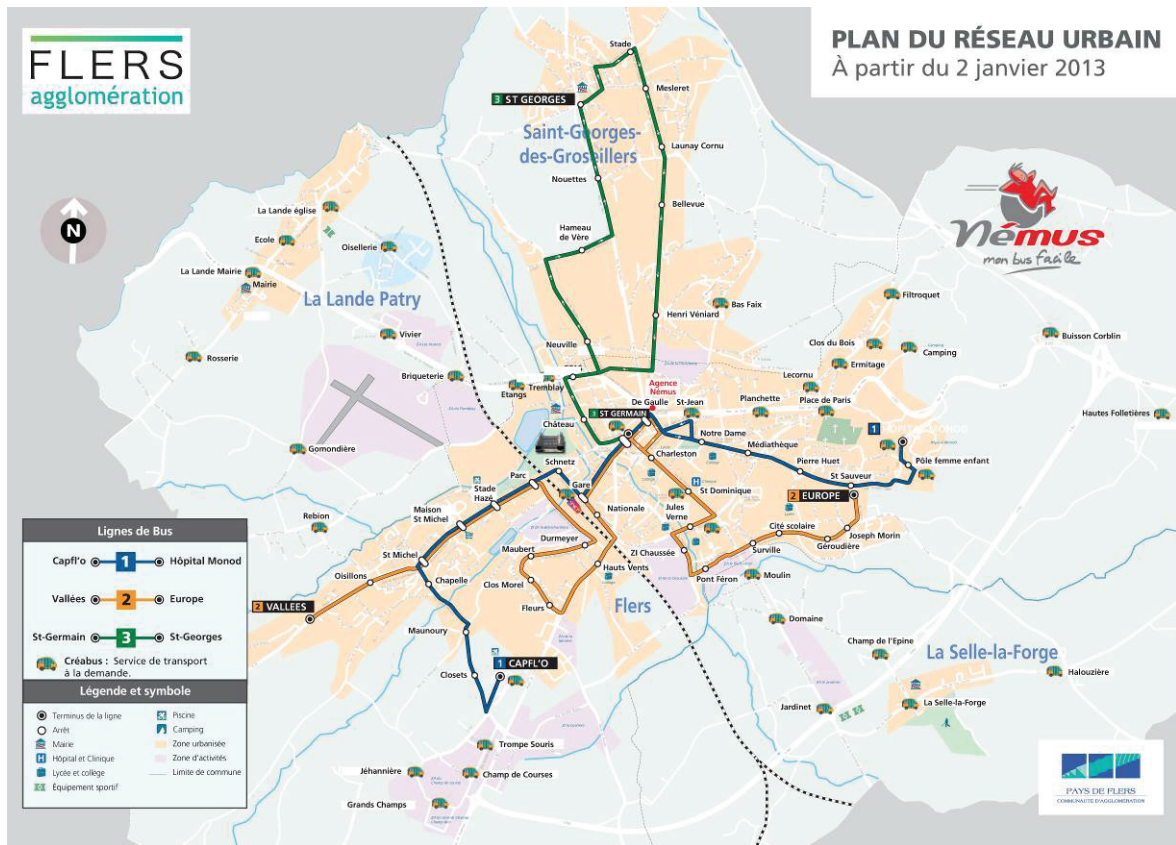
- création de nouveaux arrêts urbains : CAPFL'O, pôle femme-enfant, CCAS de Flers - centre commercial du Tremblay,
- un service de transport à la demande (TAD) Créabus disponible pour l'ensemble des communes de la CAPF du lundi au samedi,
- un service de transport à la demande accessible aux personnes à Mobilité Réduite pour l'ensemble des communes de la CAPF du lundi au samedi. Acquisition d'un nouveau véhicule pour répondre à cette demande.

2- Objectifs de l'action

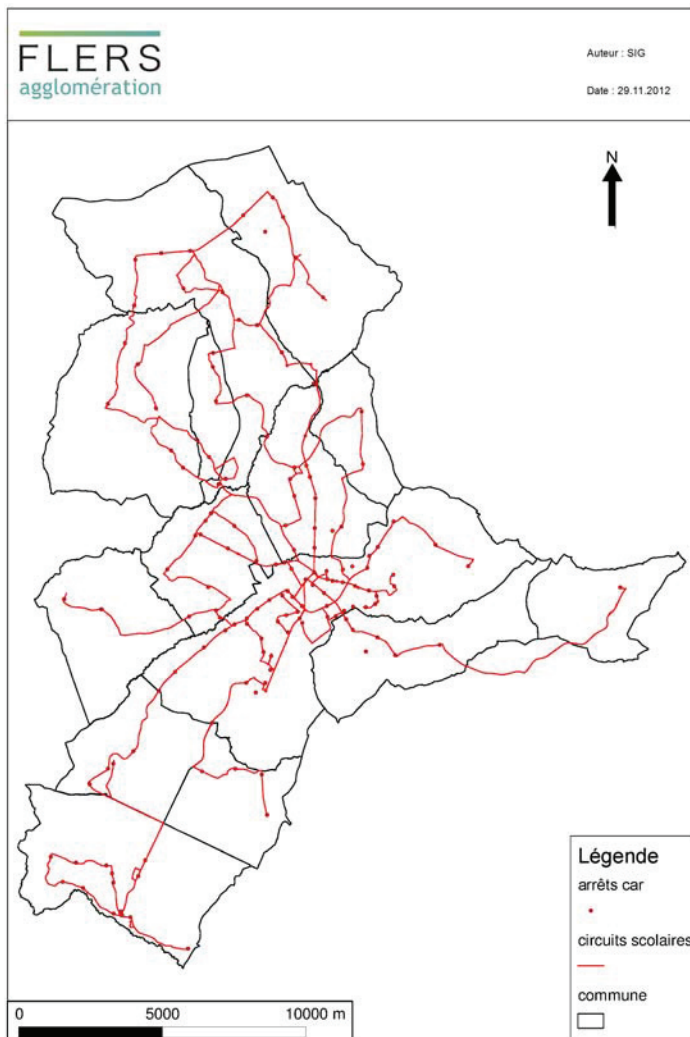
- S'appuyer sur **les logiques de recentrage urbain portées par le PLUI** pour optimiser la desserte par les systèmes de transports en commun.

3- Actions à engager

Il conviendra, à l'occasion de la prochaine DSP (Délégation de Service Public), de faire le bilan du service proposé et de sa progression et éventuellement de mettre en place une sous-traitance avec les taxis lorsque le véhicule est déjà utilisé.



Carte du réseau urbain au 1^{er} janvier 2013



Carte du transport scolaire au 1^{er} septembre 2012

b) Améliorer la lisibilité de l'offre

1 - Rappel du contexte

Le diagnostic a permis d'identifier **un déficit de communication sur le réseau Némus** qui nuit à sa visibilité et donc à son utilisation :

- aucun **site internet** spécifique (uniquement un lien sur le site de la CAPF), **aucune information** en dehors du point de vente,
- un **plan de réseau peu détaillé** qui ne permet pas de situer où sont les arrêts,
- Aucune **information aux arrêts** sur le réseau scolaire et TAD en milieu rural. De plus, certains arrêts ne sont pas signalés. L'information est uniquement disponible en mairie,
- aucune indication sur la ligne, ses correspondances, à l'intérieur même des bus,
- Le **réseau Némus** n'est **pas répertorié dans la centrale de mobilité régionale**, permettant aux usagers de programmer leur déplacement porte à porte en utilisant les différents moyens de transport publics.
- L'information existante n'est pas accessible aux différents publics PMR.

En point positif, il faut noter l'habillage des véhicules permettant de bien identifier le réseau ; que ce soit pour le réseau scolaire ou le réseau urbain

2 - Objectif de l'action

- Création d'un **plan de communication** et de **valorisation de l'image du réseau** qui permettra d'augmenter la fréquentation du réseau,
- Avoir une information qui respecte les conditions d'accessibilité (à relier avec le SDA).

3 - Actions engagées

Lors du renouvellement de la DSP pour la période 2013/2018, il a été intégré les évolutions suivantes :

- Création du site internet de VTNI orne en 2011 avec intégration des données du réseau Némus (horaires, circuits, plan, ...) : www.vtni61.fr. En parallèle, les données ont également été transférées sur le site internet de la CAPF à la rubrique Transport,
- Le plan du réseau urbain et des circuits scolaires a été retravaillé en intégrant les principaux axes de voiries et les équipements publics,
- L'ensemble des arrêts scolaires (=TAD) ont été identifiés pour la rentrée scolaire de septembre 2012 : pose des panneaux (C6, A13a) et réalisation des marquages au sol,
- Un plan du réseau urbain est disponible dans chaque bus depuis septembre 2012. Un thermomètre de ligne sera installé dans chaque bus à partir de janvier 2013,
- Intégration du réseau Némus en novembre 2012 dans la centrale de mobilité régionale : www.commentjyvais.fr,
- L'information disponible sur l'ensemble des poteaux d'arrêts du réseau urbain va être mise en accessibilité PMR au 1^{er} janvier 2013. En 2013, il est prévu de rendre accessible l'information à chaque point d'arrêts scolaires (nom de l'arrêt, circuit concerné et fiche horaire).

c) Développer l'usage des transports en commun chez les populations non captives

1 - Rappel du contexte

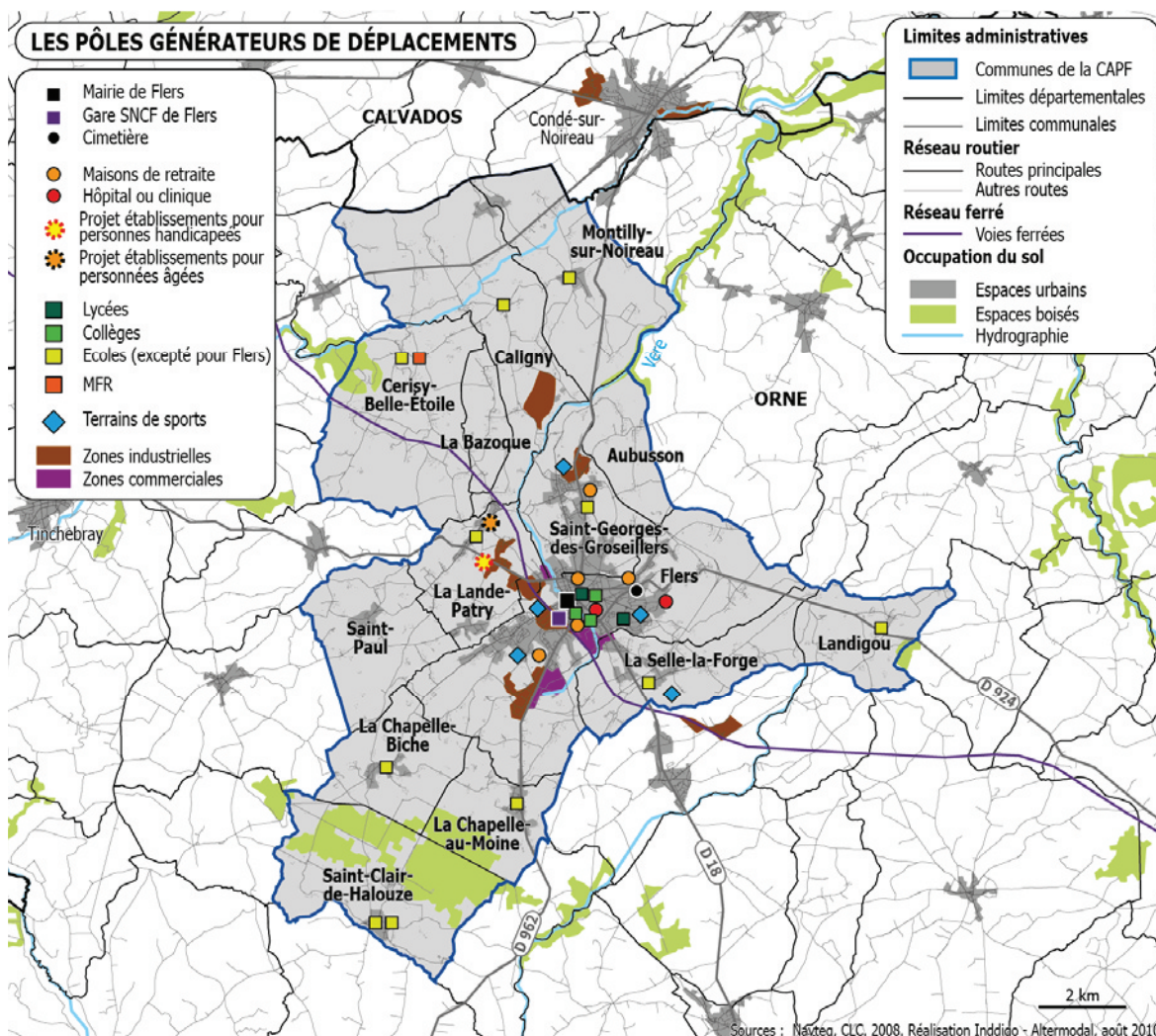
- un **réseau urbain principalement utilisé par des scolaires** (50% de la clientèle) et des personnes captives (un nombre important de titres sociaux),
- un nombre importants de ticket unité ou carnets (1/4 des voyages). Les observations réalisées nous permettent d'identifier qu'**une part importante de ces tickets est utilisée par une clientèle régulière** qui pourrait avoir un intérêt à bénéficier d'un autre tarif (dont les tarifs sociaux). Fait renforcé par la fréquentation importante des TC des habitants des quartiers d'habitat social identifiée dans l'enquête ménages déplacements,
- concernant les actifs, **la principale zone d'activités** (Grands champs) est **desservie par le TAD**. Les autres secteurs d'emplois et notamment la nouvelle zone du CIRIAM ne sont quant à elles pas desservies. Il y a donc une **faiblesse de l'offre de TC adaptée à cette cible**.

2- Objectifs de l'action

- Permettre une diminution de l'usage de la voiture pour les trajets internes à la zone urbaine. Pour cela augmenter la part des actifs et des personnes non captives dans la fréquentation du réseau. Augmenter ainsi la part modale des déplacements transports en commun sur l'agglomération.

3- Actions à engager

- Mettre en place une communication envers les actifs (voir action 7)
- Créer une tarification adaptée pour attirer une clientèle d'actifs : titre PDE, titre annuel
- Créer un arrêt de bus TAD/CG14 sur le site du CIRIAM (action d'ores et déjà engagée)



d) Développer l'usage des cars départementaux

1 - Rappel du contexte

L'agglomération de Flers est desservie par deux réseaux interurbains :

- le réseau Bus Vert (département du Calvados), géré par KEOLIS. La ligne Caen-Flers a **une offre répartie sur la journée** qui n'est donc pas uniquement à destination des scolaires. Un point faible sur cette ligne est **l'absence de ligne expresse** et un **temps de parcours long** pas compétitif par rapport à la voiture,
- le réseau CAP' Orne (département de l'Orne), le principal transporteur est VTNI. **L'offre est principalement tournée vers les scolaires** et donc plus faible durant les vacances scolaires.

Les besoins ou problématiques identifiés concernant l'offre interurbaine sont les suivants :

- un besoin de désenclavement de territoires excentrés accueillant des populations non motorisées en milieu rural,

L'OAP Habitat insiste également sur ce point en orientant en priorité le développement des programmes locatifs les plus sociaux sur le pôle urbain, de manière à ne pas fragiliser davantage les populations les plus fragiles en les éloignant des services et de l'emploi.

- des besoins d'échanges rapides avec la capitale régionale,
- des pôles d'emplois éloignés des centres urbains, des besoins de mobilité pour les populations actives.

2 - Objectifs de l'action

- disposer sur le territoire d'une offre interurbaine à destination des publics ruraux (actifs, population âgée, captifs) et non uniquement des scolaires ;
- créer des liaisons expresses vers Flers et les principaux pôles d'emplois avec une priorité pour la liaison d'intérêt régional Caen-Flers (action en cours de mise en œuvre avec le CG14).

3 - Actions à engager

Communiquer auprès des deux Départements afin de :

- mettre en place une **hiérarchisation des lignes** et ainsi **définir les liaisons pour lesquelles il est nécessaire d'augmenter l'offre** et mettre en place des **dessertes expresses** et du cadencement,
- créer des **abonnements pour les actifs**.

e) Renforcer l'offre ferroviaire

1- Rappel du contexte

- Une seule ligne dessert le territoire à la gare de Flers (Ligne Intercités Paris-Granville qui rejoint Paris en 2h20 et Granville en 1h),
- Le nombre de trains sur cette ligne est faible (5 AR par jour) et quelques compléments en TER vers Argentan,
- Les temps de trajet de la ligne sont très compétitifs par rapport à la voiture ; cependant, la qualité et le confort de la desserte baisse faute d'entretien (les incidents techniques sont donc courants et les retards de 15 à 25 minutes sont nombreux),
- RFF a lancé en 2010 une étude sur la ligne Paris-Granville. Cette étude a pour but de renforcer l'offre sur la ligne et ainsi de porter à 7 le nombre d'AR quotidiens.

2- Objectifs de l'action

L'objectif est de faire en sorte que la CAPF communique mieux et soit le moteur du renforcement de l'offre ferroviaire ; un enjeu majeur dans le désenclavement et l'ouverture du territoire.

3- Actions à engager

- « Pousser » le projet de mise en place par RFF d'une modernisation de la ligne et d'augmentation des zones à double sens, permettant ainsi une augmentation des fréquences. Être vigilant sur les temps de parcours qui ne doivent pas augmenter,
- Participation de la CAPF à la concertation autour de ce projet, possibilité de travailler en collaboration avec d'autres collectivités pour faire un lobbying étendu,
- Suivi également nécessaire par la CAPF de l'avancement des autres projets sur la Basse-Normandie : Liaison TGV vers Caen et interconnexion entre les lignes Paris-Granville et Caen-Rennes qui, à terme, pourraient avoir un impact sur la ligne Paris-Granville.

2.1.3) Action 3 - Mettre le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie

L'élargissement du cœur de ville autour des deux rives du faisceau ferroviaire constitue un enjeu majeur de la période du PLUI. Les aménagements en matière de déplacements permettront de renforcer l'effet des décisions prises en matière de localisation d'équipements publics.

Ces aménagements s'articuleront autour des principales réalisations suivantes :

a) Améliorer la traversée du faisceau ferroviaire en modes actifs

Le **faisceau ferroviaire** constitue actuellement **une coupure importante** pouvant atteindre plus de **100 mètres de profondeur** dans le secteur de la gare. Les projets définis sur la ZI de la Blanchardière, le long de la rue Durmeyer ou encore sur le quartier de la gare lui-même (cf. OAP de secteur), rendent aujourd'hui nécessaire la **réflexion sur les conditions de traversée de ce faisceau**. Un enjeu qui dépasse largement ce secteur géographique lorsque l'on considère que les développements urbains futurs programmés sur la ville-centre s'intégreront d'autant mieux au reste de la ville que les effets de cette coupure auront été atténués.

b) Etendre les espaces piétonniers, zones de rencontres et autres voiries à circulation apaisée

Le **réaménagement du centre-ville de Flers**, prolongé au **quartier de la gare**, est l'occasion de poursuivre la réalisation d'**espaces piétonniers majeurs** (Promenade, Place...). Une politique identique pourra être conduite sur les autres polarités du territoire – principalement les centre-bourgs – affichant des dysfonctionnements analogues.

La redéfinition des espaces alloués aux déplacements automobiles (offrant dans de nombreux cas des sur-largeurs importantes) et ceux destinés aux modes actifs doit être l'occasion de libérer de l'espace pour un **usage de promenade** et/ou **usage récréatif**.

c) Réorganiser la politique de stationnement à Flers

1- Rappel du contexte

- Une **offre de stationnement importante** et suffisante à **proximité immédiate du centre-ville** de Flers par rapport à la demande actuelle,
- Une offre toutefois **peu lisible**, avec la superposition, sur un périmètre restreint, de **3 zones différentes** (gratuite, bleue et payante),
- Un **manque de signalétique** sur les parkings situés à moins de 10 min à pied du cœur de ville entraînant pour ces parkings **une très faible utilisation**.

2- Objectifs de l'action

- **Optimiser l'utilisation des stationnements existants** et diminuer notamment **les stationnements ventouses** sur les places les plus proches du centre-ville (remise à plat de la politique de stationnement à l'échelle de la ville de Flers),
- Ne pas créer de nouveaux parcs de stationnement (à court et moyen terme), mais optimiser d'abord, tant les parkings existants que leur utilisation, situés dans un rayon de 10 min à pied du cœur d'agglomération.

3- Actions à engager

- Repenser l'organisation du stationnement en centre-ville en **supprimant la zone bleue** qui ne fonctionne pas :
 - mise en place d'**une zone payante élargie** au parking Charleston et aux rues Abbé Lecornu, des Pages, Henri Laforest, la Harpe et sur la totalité de la rue de la gare (coût 2 500 € pour un horodateur, estimation besoin de 7 horodateurs),
 - stationnement gratuit sur le reste du territoire.
- Mettre en place **une signalisation des parkings** existants : parkings payants places du marché et Charleston, parkings gratuits gare, château, Champs de Foire (coût 3 000 € pour 10 panneaux)
- Réorganiser les parkings des places du marché, idéalement situés, mais sous-utilisés.
 - créer un espace urbain plus qualitatif via l'ajout de mobilier urbain (bancs, fleurs...)

d) Adapter le stationnement sur voirie et en enclos aux besoins des résidents et visiteurs du centre-ville

1- Rappel du contexte et objectifs

L'**argument du manque de places de stationnement** en cœur de ville est souvent avancé pour expliquer en partie la **désaffection dont souffre le parc de logements** du centre-ville. Relativement bien dimensionnée, l'offre actuelle pâtit surtout d'un manque de lisibilité et de signalétique, doublé d'un déficit de liaisons et de cheminements entre les espaces de stationnement en question et les zones qu'ils sont censés desservir.

Sur fond de **réorganisation de la politique de stationnement** de la ville-centre, c'est toute l'**articulation entre les besoins des usagers et ceux des habitants** qu'il faut pouvoir traiter de façon simultanée.

2- Actions à engager

Comme indiqué plus haut, l'évolution de la zone payante sera poursuivie afin de **satisfaire le besoin de stationnement rotatif des visiteurs**. Sur le secteur de l'hyper-centre (qui reste à déterminer précisément), **le stationnement des résidents fera l'objet d'un dispositif spécifique** (carte de résident...) qu'il conviendra de suivre et d'adapter dans le temps.

Dans la **nécessaire cohérence entre la politique de déplacements et de stationnement**, l'évolution tarifaire pour les différentes zones de stationnement payant sur voirie (zone courte durée et moyenne/longue durée) seront définies en cohérence avec celle des transports collectifs, ainsi qu'en cohérence avec la politique mise en place en matière de déplacements doux. Aux franges de la zone de densité commerciale, l'évolution des zones réglementées pourra également être utilisée pour à la fois répondre aux besoins et maîtriser les stationnements anarchiques.

e) Agir sur le stationnement illicite

1- Rappel du contexte

- Une problématique importante de **stationnements illicites** qui **perturbe** notamment la **circulation des transports en commun et des poids lourds**, dans le centre-ville de Flers,
- Des espaces réservés aux modes doux réduits avec des stationnements illicites qui s'effectuent à cheval sur le trottoir,
- Une **absence de verbalisation des stationnements illicites** sur les zones de stationnement gratuit par les agents de la ville de Flers et une très faible verbalisation par la police nationale.

2- Objectifs de l'action

- Diminuer le stationnement illicite afin de permettre aux autres modes de retrouver toute leur place dans l'espace public.

3- Actions à engager

- Rue de la Gare : actuellement fonctionnement en stationnement alterné par quinzaine ; proposition de suppression de ce mode de fonctionnement et de figer le stationnement. Pour cela, mise en place de stationnement unilatéral (cf. OAP de secteur),
- Mener régulièrement des **campagnes de verbalisation** sur les secteurs où la gêne est la plus importante, en concertation avec le commissariat et la Ville de Flers,
- Communiquer sur ces campagnes afin d'augmenter leur effet sur la population et « inciter » les automobilistes à respecter les stationnements autorisés,
- Campagnes de **communication dans la presse locale**,
- Parution d'articles sur la thématique dans le journal municipal, intercommunal,
- Sensibilisation des résidents et commerçants via la distribution de tracts ou affiches,
- Agrément ASVP des agents de la ville afin de lutter contre le stationnement illicite.

f) Faciliter les conditions de stationnement et de circulation des PMR (Personnes à Mobilité Réduite)

1- Rappel du contexte

- Des **places de stationnements** réservées aux **GIC et GIG** existantes et disposées au plus près des pôles générateurs ou des équipements recevant du public,
- Ces places ne sont pas souvent en conformité avec la réglementation, mais en nombre suffisant,
- Un besoin de coordination avec des travaux d'accessibilité de la voirie adjacente et d'accès aux établissements desservis par les places.

2- Objectifs de l'action

- Permettre aux personnes à mobilité réduite de stationner dans les meilleures conditions possibles et d'accéder aux établissements,
- Respecter le ratio de nombre de places réservées aux GIC et GIG par rapport au nombre de places totales.

3- Actions à engager

- Effectuer un **audit des places handicapées** existantes : possibilité d'effectuer cet audit dans le cadre des PAVE ; dans le cas contraire, effectuer ce travail en interne :
 - Vérifier l'adéquation de leur emplacement et que l'aménagement existant respecte bien la réglementation, sinon programmer la mise en conformité de la place,
 - vérifier l'accessibilité du cheminement entre la place et l'établissement qui est desservi et lorsque ce n'est pas le cas le prévoir dans les PAVE,
- En complément de l'audit de l'existant, **recenser les secteurs** où le manque de places se fait sentir et en créer de nouvelles.

48

2.1.4) Action 4 - Densifier et étendre l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants de déplacement

Cette action est mise en œuvre au travers de la définition d'un zonage approprié en matière d'aménagement et de développement de l'urbanisation s'appuyant directement sur l'organisation projetée du système de déplacement.

Les **zones d'intensité urbaine** UA, UB, UC, UG, UZ... sont **directement desservies par les réseaux structurants** de déplacements, tant routiers (radiales d'accès, réseau secondaire) que de transport collectifs. La recherche d'une densité suffisante permet d'améliorer les performances du réseau de transport collectif et d'en faciliter l'usage. L'optimisation de l'accessibilité routière, des axes d'agglomération jusqu'à la desserte des espaces les plus résidentiels (UD), permet de décliner les enjeux « énergie climat », notamment en limitant progressivement les nuisances.

La **stratégie du PLUI en matière de développement urbain** repose sur **des logiques de hiérarchisation analogues et complémentaires** à celles développées en matière de déplacements et qui s'exprime au travers de **la volonté de densifier en priorité les pôles existants** et ce, quelle que soit

l'échelle géographique : du cœur d'agglomération, jusqu'aux centre-bourgs, en passant par les polarités de quartier ou de secteur.

a) Orienter le développement urbain en fonction des qualités de desserte tous modes

Le PLUI a été conçu de façon à privilégier la densification de l'urbanisation et l'extension urbaine (habitat, équipement, activités...) dans les secteurs bénéficiant de réseaux existants (ou projetés) structurés et qui disposent de réelles possibilités de développement. Cela se traduit par une identification des zones en fonction de leur vocation et de la nature du besoin des dessertes associées. Le développement urbain s'attachera également à **s'appuyer et à organiser le système de déplacement** (en partant du piéton jusqu'aux poids lourds en passant par les transports collectifs et les vélos) pour atteindre un meilleur rapport qualité/insertion/efficacité/coût.

Cette **stratégie de développement** des différentes fonctions urbaines **au plus près des réseaux de transport**, et donc des tissus existants, permet de mieux couvrir les besoins de mobilité (des personnes et des biens) par un maillage adapté et hiérarchisé (optimisation des réponses).

En lien avec les orientations « Habitat » il s'agit de recentrer les opérations de logements en fonction de la facilité à organiser les dessertes autour des voies ne risquant pas la saturation et des axes de transports collectifs aujourd'hui optimisés ou à affichant des marges de progrès importantes.

b) Conforter les polarités et éviter l'éclatement des fonctions centrales

En cohérence avec les orientations du PADD, **un lien direct doit unir les polarités et les fonctions centrales**. Dans ce cadre, **le système de déplacement doit favoriser leur mise en relation** avec un objectif d'amélioration du **rapport accessibilité/temps** des parcours urbains. Favorisant des polarités urbaines plus lisibles et dynamiques, ces dispositions ont notamment pour objet d'éviter l'éclatement spatial des fonctions centrales qui complexifie les trajets, rallonge les temps de parcours, induit des renoncements et augmente les nuisances de tous ordres (GES, nuisances sonores et coûts supplémentaires si déplacements motorisés hors transports collectifs, etc.)

Le **confortement des polarités par densification de l'urbanisation** sert cet objectif et doit donc être recherché en articulation avec les réseaux existants de déplacement, mais également au contact des fonctions centrales existantes ou à créer.

2.2. Adapter les conditions de déplacement pour renforcer l'attractivité des espaces de proximité et minimiser les nuisances

La **qualité de vie au quotidien** s'exprime notamment par **une ville accessible et agréable** à vivre pour tous, quand les enjeux environnementaux et économiques, et tout particulièrement ceux identifiés dans le Plan Climat Energie Territorial (PCET), nécessitent **une adaptation significative des pratiques de mobilité**. Cette orientation regroupe les actions s'adressant en priorité sur l'amélioration du cadre de vie et tout particulièrement celle de la **qualité résidentielle**.

a) Constats

Le **centre-ville de Flers**, les **centre-bourgs** et les **polarités de quartier** sont les **lieux privilégiés des déplacements piétons**, nécessitant une parfaite accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Ils sont également au cœur des réseaux structurants (actuels ou projetés) de transport collectif, de vélo et des voies d'agglomération et de maillage.

Des actions importantes ont été menées ces dernières années (place du Champ de Foire) ou sont en cours (réaménagement du centre-ville de Flers), incluant la problématique des déplacements piétons.

Le réseau de transport collectif se présente depuis 2004 de façon hiérarchisée, associant des lignes régulières et des services spécifiques comme le TAD (Transport à la Demande) ou encore le transport scolaire.

Ces services spécifiques rendent un réel service et permettent de **recréer du lien social**. Une bonne communication et sensibilisation auprès des publics visés sont nécessaires pour assurer leur pérennité. Il conviendra dans les années qui viennent de **renforcer la performance du réseau**, notamment **au service des trajets domicile-travail**. Par ailleurs, le vieillissement de la population nécessite de rechercher la possibilité de maintien à domicile. Le TAD et le service à destination de PMR constitue une réponse aux besoins de ce public.

Par ailleurs, d'autres dispositifs pourraient être expérimentés : mise en place d'un **service de location de vélos** associant des services complémentaires, par exemple.

b) Objectifs

Il s'agit d'**améliorer la qualité de vie dans les secteurs résidentiels et l'accessibilité des polarités du territoire**, en maîtrisant les trafics et les vitesses automobiles obtenant ainsi une forte réduction des accidents (blessés et tués), ainsi que des populations exposées à de fortes nuisances sonores et atmosphériques. La démarche contribue à atteindre les objectifs du plan climat territorial (PCET), en facilitant les déplacements en modes actifs et en développant des espaces publics de qualité.

La poursuite de l'aménagement des polarités aura pour objectif principal de favoriser le développement et l'attractivité du centre-ville de Flers, des centre-bourgs et autres polarités pour **s'ouvrir de plus en plus aux piétons et aux vélos**.

Il s'agit également de **contribuer au renforcement de la présence de la nature dans la ville**, en tant qu'élément constitutif de la qualité résidentielle et du cadre de vie. De plus, les connexions entre les centralités, les équipements, les arrêts de transports collectifs, le réseau cyclable avec les liaisons vertes à l'intérieur du tissu urbain dense et vers la Trame Verte et Bleue externe (liaison ville/campagne) seront à développer, afin de valoriser la ville des courtes distances favorables au report modal vers les modes actifs de déplacements.

Le réseau de transport collectif s'adapte en permanence à l'évolution des besoins de déplacement, afin d'augmenter la part de marché dans les modes de déplacements et le ratio dépenses/recettes en renforçant la réponse aux besoins de masse. Dans ce contexte, les dessertes régulières cherchent à renforcer leur efficacité et leur attractivité en **concentrant les moyens sur les lignes à fort potentiel** de déplacement et en recherchant les **itinéraires les plus directs**. En complément, les relations domicile-travail et la desserte des espaces peu denses sont progressivement améliorées en réponse à la demande effective par du TAD.

En matière de stationnement, les objectifs sont les suivants :

- Les **besoins de stationnement des véhicules et des cycles** induits par la nature, la fonction, le type d'utilisateurs et la localisation des constructions ou ouvrages réalisés **devront être satisfaits dans l'emprise des opérations** en intégrant aussi les **besoins en matière de livraison**,
- Les aménagements devront contribuer par leur qualité à l'attractivité urbaine et devront intégrer des espaces perméables et paysagers afin de **limiter l'imperméabilisation des sols**,
- les emplacements pour les cycles doivent être d'accès aisé (en rez-de-chaussée, avec rampe, sans escaliers...) et disposer d'aménagements permettant d'assurer le stationnement en toute sécurité et à l'abri,
- La **mutualisation des places de stationnement** et de leurs accès sera recherchée notamment **dans les projets mixtes activités, commerces / logements**. Cette mutualisation et donc éventuellement une réduction de l'offre globale de stationnement sur site se concevra en fonction du programme et du phasage des différents opérateurs,
- Pour **favoriser le renouvellement urbain**, en cas de **modification d'un immeuble existant** (réhabilitation, changement de destination à l'exception de la création de logement), il ne sera demandé **aucune place de stationnement supplémentaire**. Cette disposition doit s'accompagner d'une refonte de la politique de stationnement (action en cours).

c) Modalités de mise en œuvre

Cette deuxième orientation se décline en 3 principes d'actions :

2.2.1) Action 5 - Conforter l'attractivité des différents polarités existantes (centre-ville, centre-bourgs...)

a) Organiser les déplacements de proximité pour plus de mixité des usages

L'évolution des polarités en projet (centre-bourgs, pôles d'équipements, quartiers existants...) fera l'objet d'une réflexion globale portant sur la cohabitation de tous les modes de déplacements : extension des espaces à circulation apaisée, large mixité des circulations, cheminements piétons et accessibilité handicapés, desserte en transport collectif selon **un panel élargi d'offre** adaptée aux besoins, stationnement facilité pour les visiteurs. Il appartiendra notamment aux communes engagées aujourd'hui dans le réaménagement de leur centre-bourg de **définir schématiquement les périmètres correspondant à leur centre-bourg respectif** (espace pouvant accueillir des activités commerciales, des équipements de proximité, de l'habitat...) et qui induisent une convivialité et donc une prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements et notamment celles des populations les plus vulnérables (familles, seniors, jeunes enfants autonomes et toutes personnes en situations de handicap) nécessitant des conditions de déplacement confortables et en sécurité (en lien avec les périmètres des PAVE).

Au-delà de la notion de périmètre, il pourra s'agir par exemple d'identifier les voies ou portions de voies qui nécessitent une attention particulière pour réaménager et développer les espaces dédiés aux piétons (trottoirs, zone 30, zone de rencontre...) dans les centres urbains constitués.

Le développement d'espaces à circulation apaisée traduit l'objectif de base qui est d'**adapter le volume, la vitesse et le comportement du trafic automobile** aux fonctions de la rue dans lequel il passe. C'est tout d'abord le principe de prudence à l'égard de l'utilisateur vulnérable qui est adopté, et donc permettre la liberté d' "évoluer", de "se déplacer" partout.

b) Concerner avec les habitants, commerçants et autres usagers des espaces concernés

Une **concertation adaptée** en fonction des enjeux et des besoins à satisfaire sera mise en œuvre dans la mesure du possible en amont de la réalisation des projets avec l'ensemble des usagers et parties prenantes de l'espace public. Seront ainsi abordées **les questions d'usage de l'espace public**, et du porter-à-connaissance de l'intérêt [public] général à agir, afin de permettre **la meilleure adéquation possible des projets avec leur environnement**.

c) Mettre en œuvre des aménagements et des services au profit des modes actifs

1- Développer les voies vertes

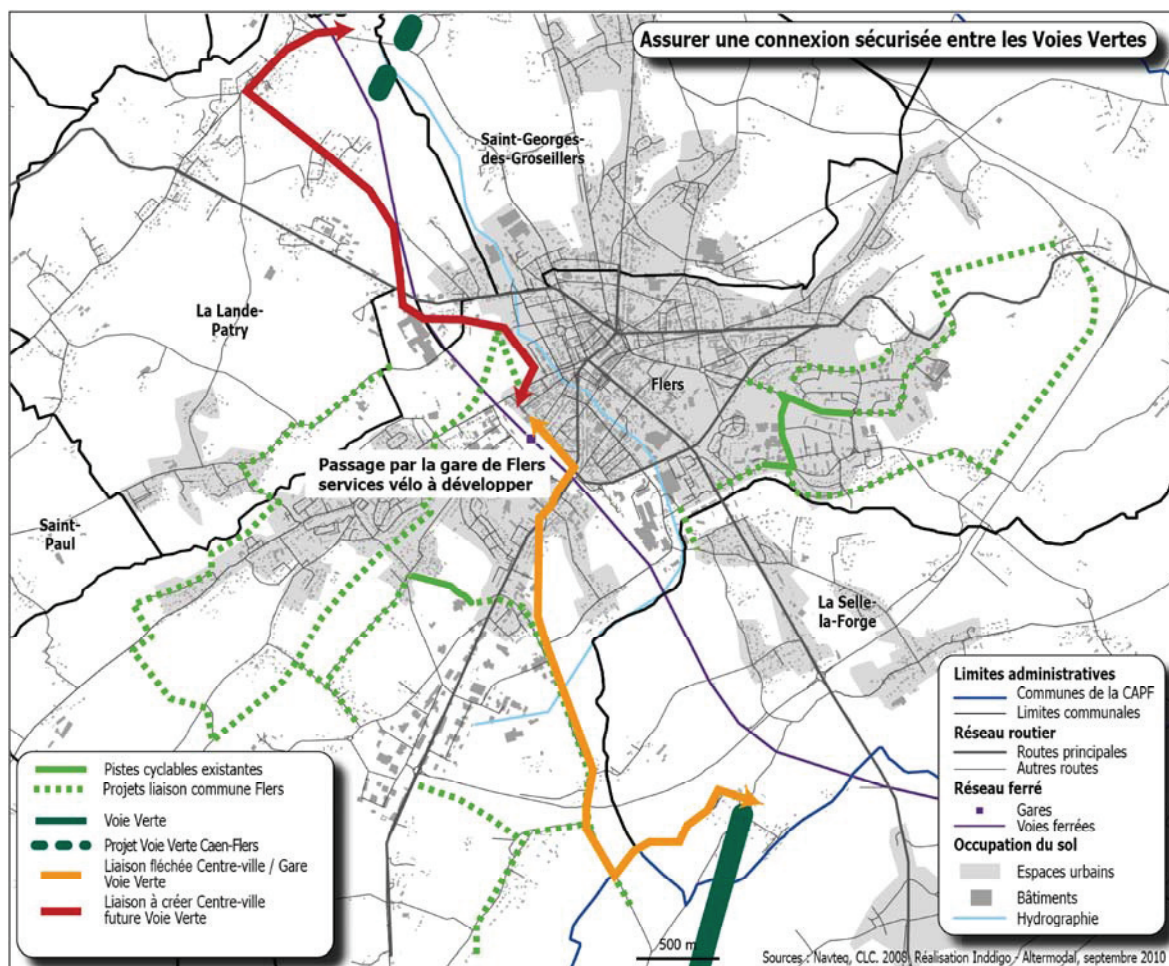
Le territoire de la CAPF est actuellement connecté à la **voie verte Flers-Domfront** qui permet ensuite d'aller jusqu'au Mont-Saint-Michel. Cet aménagement rencontre un grand succès avec **une fréquentation importante**. La voie verte est fléchée en partance de la gare de Flers depuis 2011. En outre, et à terme, **cet itinéraire pourrait être prolongé au Nord de l'agglomération** par une Voie Verte réalisée sur le délaissé ferroviaire de l'ancienne ligne Caen-Flers. Actuellement, il n'y a pas de liaison aménagée entre ces itinéraires sur les délaissés ferroviaires et le centre-ville de Flers. Pour la liaison Caen-Flers, la partie située dans le Calvados sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage du CG14. Pour la partie ornaise qui est située en grande partie sur le territoire de la CAPF, il n'y a pas de projet à l'échelle du département de l'Orne, la CAPF devra donc prendre en charge la maîtrise d'ouvrage de l'opération avec la Communauté de Communes d'Athis, pour assurer la continuité du cheminement.

Objectifs de l'action

- Assurer les continuités entre les deux projets de voies vertes afin de garantir leur optimisation,
- Encourager également l'accès intermodal à ces voies vertes en la connectant à la gare.

Actions à engager

- Réaliser les aménagements nécessaires consistant à aménager l'**ancienne voie ferrée Flers-Caen** sur la portion située sur le territoire de la CAPF (concertation à mener avec le Département du Calvados pour mettre en place un aménagement similaire, ainsi qu'une signalétique cohérente),
- Réaliser un aménagement comprenant un jalonnement, ainsi qu'une liaison sécurisée (principalement en site propre de type « bande » ou « piste cyclable ») entre les deux projets et avec la gare (L'itinéraire pressenti est indiqué dans le plan ci-dessous et matérialisé dans l'OAP de secteur correspondante)
- Créer des **partenariats notamment avec l'office de tourisme** afin d'aménager un pool de services associés à cette desserte :
 - location de vélo, réparations
 - hébergements adaptés pouvant accueillir des cyclotouristes.



2- Développer les aménagements autour de l'usage du vélo

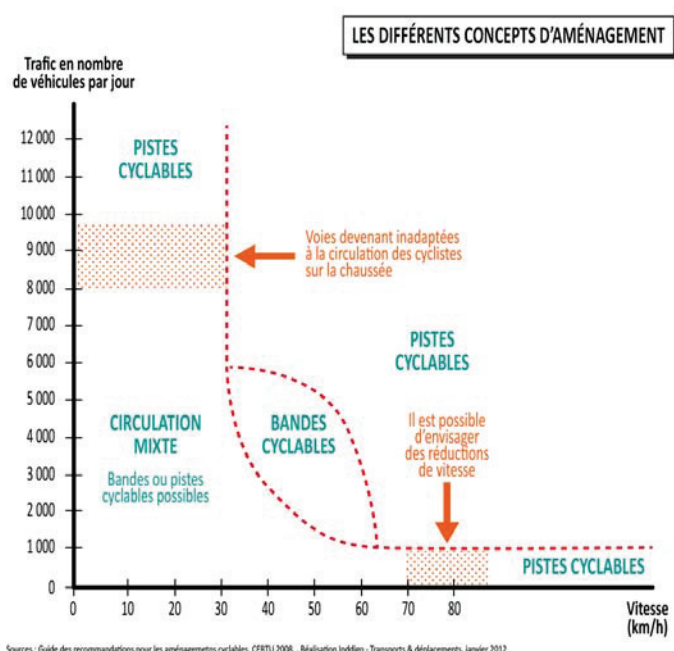
Les différentes réflexions engagées ont permis de pointer plusieurs difficultés concernant la pratique du vélo sur le territoire :

- Une pratique du vélo plutôt faible à l'échelle de la CAPF et de la ville de Flers,

Principaux freins : le relief, les distances entre Flers et les communes périurbaines, la difficulté du morcellement des communes et la sécurité avec une vraie peur due à la **place importante de la voiture dans la ville**.

Opportunités : des voies plutôt larges (actuellement avec un espace majoritairement dédié à la voiture) qui laissent la possibilité de **réaliser des aménagements permettant la cohabitation de plusieurs modes de transport**.

- Peu d'aménagements spécifiques sur Flers. Les tracés existants ne sont pas situés en centre-ville et ne sont pas continus.



Objectifs de l'action

- Développer l'usage du vélo par la **réalisation d'aménagement augmentant la visibilité et la sécurité des cyclistes**.

Actions à engager

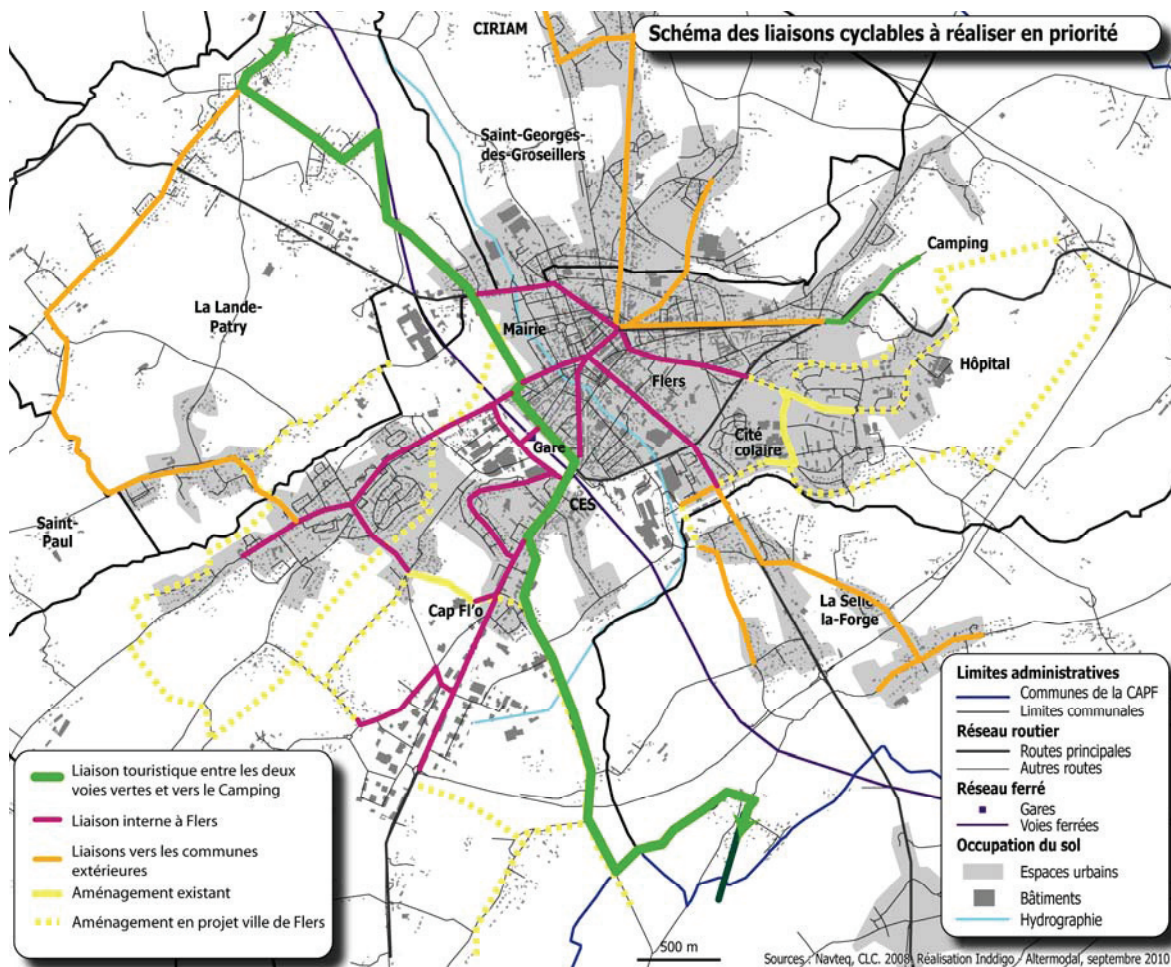
- A court terme : réaliser l'étude d'un schéma cyclable continu sur l'agglomération. Ce schéma devra être à deux échelles : à l'échelle de l'agglomération et du lien entre ses différentes communes ; à l'échelle du pôle urbain (Flers et les 3 communes de la première couronne, induisant une problématique urbaine),

But du schéma : identifier les **cibles prioritaires** et proposer les **aménagements adaptés** pour desservir les différents pôles générateurs de l'agglomération via des aménagements continus et sécurisés. Pour cela, divers types d'aménagement existent aujourd'hui pour garantir une sécurisation des déplacements cyclistes en fonction des caractéristiques de la voirie (pistes cyclables, bandes cyclables, zone 30, doubles sens cyclables, voies vertes, zones de rencontre...). La **hiérarchisation du réseau** telle que proposée plus haut permettra d'identifier quels principes d'aménagements sont envisageables sur les axes.

Nous identifions sur le plan ci-après les lignes de désirs de ce schéma. Cependant, le choix des aménagements et de leur planification devra être étudié plus précisément.

L'étude à réaliser devra actualiser le diagnostic du Plan de Déplacements Communautaire, puis proposer ensuite les aménagements adéquats ou les variantes envisageables.

- A moyen et long terme, respecter la planification de réalisation des aménagements identifiés dans le schéma.



3- Développer les services autour de l'usage du vélo

Le développement de la pratique cyclable doit être accompagné à la fois d'actions sur les **aménagements cyclables** en voirie ou sur une réduction des vitesses pour avoir une voirie mieux partagée et d'autre part sur des actions de développement de **services associés à la pratique cyclable** (stationnement, location, cours de remise en selle, ateliers d'entretien...)

La CAPF a déjà mis en place une politique de stationnement « vélos » avec la **mise en place de racks de stationnements auprès de divers pôles en centre-ville**. Cependant, ces stationnements ne sont pas forcément toujours visibles et le matériel choisi ne permet pas un stationnement sécurisé des vélos (pince roue qui permet uniquement une accroche de la roue avant et donc un risque important de vol du vélo et de volage des roues).

Il y a également la possibilité de louer des vélos et des vélos électriques avec l'association Etape. Cependant, ce service est limité à un certain public, avec l'objectif de favoriser la réinsertion vers l'emploi.

Concernant l'apprentissage de la pratique du vélo, il existe actuellement dans les écoles et les collèges **des cours de vélo et l'obtention d'un diplôme**.

Objectifs de l'action

- Promouvoir la pratique du vélo au travers la mise en place de différents services associés au réaménagement de certaines voies et espaces publics.

Actions à engager

- Stationnements vélo : recenser les générateurs et installer des stationnements adaptés (sécurisés, couverts...).

- Location : voir les possibilités de développer **une offre de location vélo à la gare** (possibilité de partenariat avec l'association Etape).
 - proposer une offre à destination « touristique » et étudier les possibilités de partenariat avec d'autres loueurs pour mettre en place un réseau de location le long de la Voie Verte afin de pouvoir effectuer des prises/déposes dans des communes différentes,
 - s'inscrire dans le projet de liaison Paris – Mont-Saint-Michel,
 - proposer un service de location longue durée pour les habitants de la CAPF, avec une offre adaptée au relief local (vélos à assistance électrique).

2.2.2) Action 6 - Ajuster l'offre et les services de stationnement pour maîtriser la circulation automobile et assurer l'attractivité des espaces de proximité

Le stationnement est assuré par **une offre publique, sur voirie et en enclos**, et par une offre privée. L'offre publique est assurée en premier lieu par l'aménagement de **stationnement le long des voiries publiques**. Afin d'améliorer le cadre de vie, cette offre ne sera rendue possible que lorsque les autres fonctions de l'espace public (déplacement des piétons, circulation des vélos, des VL et des PL, circulation des transports collectifs...) le permettent. En complément des actions 1, 3 et 5 pour mettre en œuvre **une politique de reconquête des espaces publics au bénéfice des piétons**, la gestion des espaces de stationnement sera développée (réglementation, équipes de contrôle,...) afin de garantir que les espaces de circulation des piétons et des vélos soient libérés des véhicules en stationnement illicite, en cohérence avec les besoins principaux des résidents et des visiteurs.

a) Réaliser une offre privée adaptée aux besoins nouveaux

La **réalisation d'une offre privée hors voirie** pour les constructions neuves (hors réhabilitation et changements de destination) devra répondre aux besoins induits par la nature, la fonction, le type d'utilisateurs et la localisation des constructions. La satisfaction des besoins des opérations neuves devra être justifiée par le pétitionnaire par une note argumentée (règlement d'urbanisme : article 12).

Le **traitement des espaces de stationnement** devra permettre de conserver, **réserver ou recréer les espaces verts** nécessaires à la création et au maintien d'une ambiance urbaine de qualité et limiter au minimum **l'imperméabilisation des sols**.

Les aires d'accès, les rampes d'accès et les aires de manœuvre pour les véhicules et les cycles doivent être réalisées à l'intérieur des unités foncières et dans les conditions normales d'utilisation.

Toute création de surfaces de plancher y compris les démolitions avec reconstruction, sont assimilées à de la construction neuve et donc doivent répondre aux besoins nouveaux.

Lorsque le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par le document d'urbanisme, sur le terrain d'assiette (pour des raisons techniques, urbanistiques ou architecturales) ou dans son environnement immédiat, il peut être tenu quitte de ses obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même :

- soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération,
- soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

b) Adapter l'offre publique et privée pour les véhicules, dont les deux roues

Dans les espaces à forte fréquentation, la gestion de ces espaces de stationnement permet de satisfaire les usages prioritaires. Le développement de la mobilité pour tous conduit à aménager de façon particulière des espaces spécifiques (places de stationnement aux normes PMR...). Le stationnement des taxis doit également faire l'objet d'aménagements spécifiques, en concertation avec les professionnels.

L'offre publique pourra être complétée le cas échéant par quelques parcs de stationnement complémentaires une fois l'existant optimisé (Champ de Foire...), par des parcs de covoiturage.... Ces différents éléments sont évoqués dans les actions correspondantes.

Le stationnement des 2-roues (motorisés ou non) sur voirie est assuré de préférence sur chaussée. Face à une demande existante limitée, les aménagements sont réalisés ponctuellement pour répondre aux besoins avérés. En cas d'accroissement des besoins constatés, un schéma directeur pourra être réalisé pour maintenir la cohérence d'ensemble de l'offre de stationnement. **Le règlement du PLUI intègre l'obligation de la réalisation minimale de locaux pour vélo dans les constructions neuves.**

2.2.3) Action 7 - Favoriser les initiatives privées d'éco-mobilité

a) Impulser la mise en place de PDE et PDA sur le territoire

1- Rappel du contexte

Il n'existe **pas de PDE** (Plan de Déplacement d'entreprise) **ni de PDA** (Plan de Déplacement d'Administration) sur la CAPF.

L'association Etape, centrale de mobilité du territoire, est toutefois identifiée comme étant le réalisateur des PDE/PDA sur tout le territoire du Pays du Bocage. Elle a déjà recueilli les **volontés des entreprises de développer ces plans de déplacement**.

Sur le Pays du Bocage, un PDE est actuellement en cours, il pourra donc servir d'exemple et permettre de susciter d'autres initiatives privées.

Il est important de rappeler ici à quel point **les entreprises de l'agglomération sont dépendantes de l'extérieur** pour le recrutement de leur main d'œuvre. Une spécificité largement pointée dans le diagnostic territorial et qui souligne ici **l'enjeu que constitue la mobilité des personnels comme garantie de leur bon fonctionnement**.

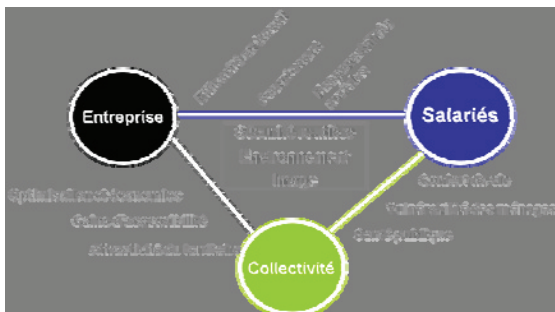
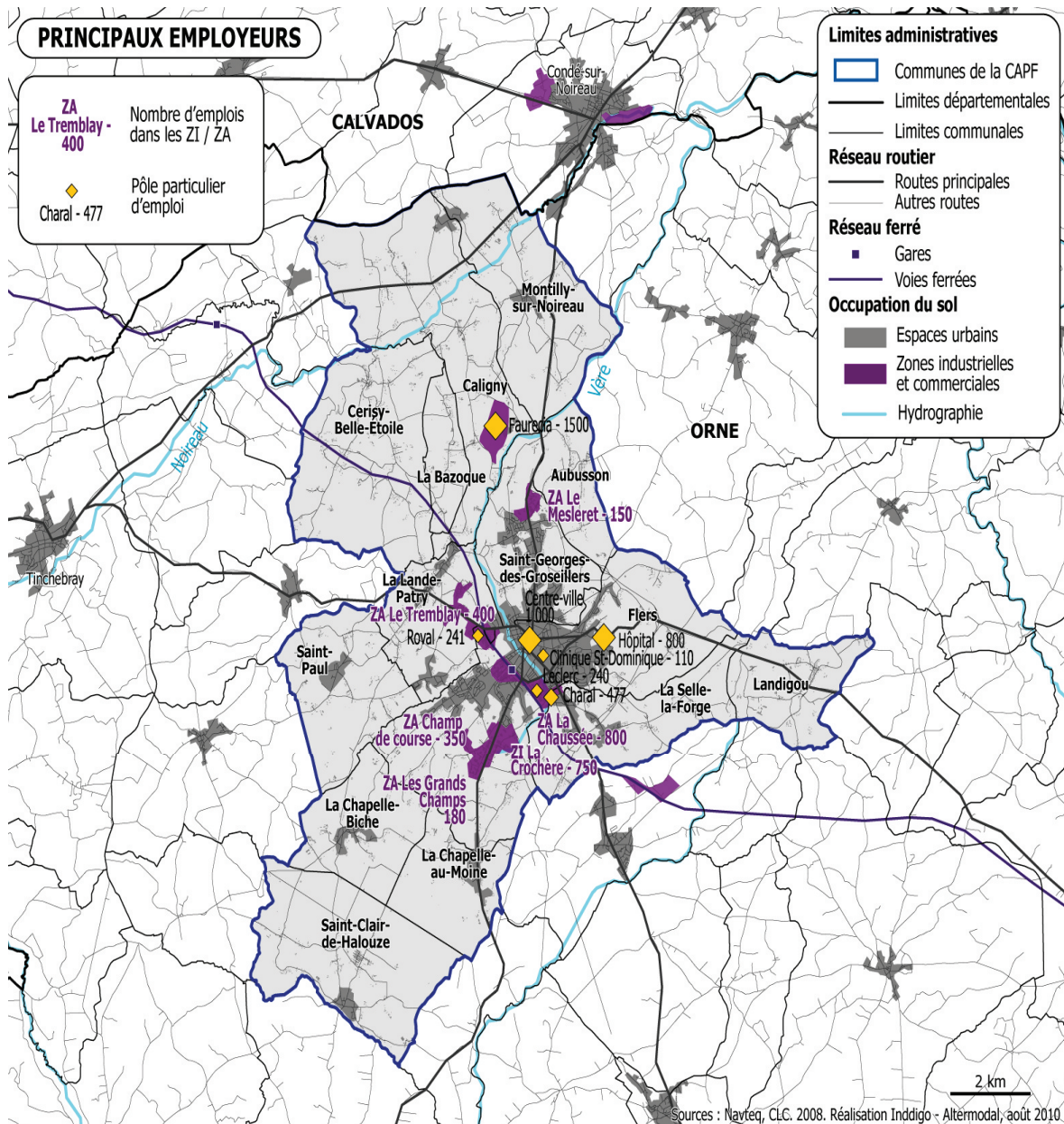
2- Objectifs de l'action

Avec la réalisation des PDE/PDA, inciter les salariés à l'usage des modes alternatifs pour les déplacements domicile - travail et les déplacements professionnels et proposer des solutions alternatives adaptées à leurs contraintes et au territoire.

3- Actions à engager

La CAPF pourra s'engager dans une politique de promotion des démarches de PDE sous différentes formes :

- en tant que collectivité, la CAPF pourra mettre en place son **PDA commun ville – agglomération** (en partenariat avec l'association l'Etape). Les actions à mener pourront concerner à la fois les trajets domicile-travail, avec un potentiel important du fait des positions stratégiques des lieux de travail, mais également sur les **déplacements internes** qui sont **non négligeables dans les administrations**,
- en tant qu'AOTU (Autorité Organisatrice des Transports Urbains), elle pourra répondre aux attentes de desserte en matière de transports collectifs et aux adaptations nécessaires (notamment horaires) identifiées par les entreprises,
- elle pourra également proposer des **incitations tarifaires** via le financement complémentaire d'une partie des abonnements transports en commun, si l'entreprise atteint un certain pourcentage de salariés abonnés au réseau de transport en commun,
- la CAPF sera également en collaboration avec l'association l'ETAPE sur toute sa mission d'assistance technique et d'animation du **changement dans les zones d'activités**.



Les enjeux d'un PDE

b) Favoriser le développement du co-voiturage

1- Rappel du contexte

Le **covoiturage** est aujourd'hui **relativement marginal** dans les **déplacements domicile-travail**. Toutefois, cette pratique se développe de plus en plus dans certains territoires comparables (périurbains et ruraux), permettant d'envisager **un potentiel de développement important**, principalement pour la seconde couronne et pour tous les **bassins d'emplois isolés** qui sont particulièrement nombreux sur le territoire.

Rappelons à ce sujet que le Conseil Général de l'Orne et le Conseil Régional de Basse-Normandie disposent actuellement d'une **centrale de covoiturage sur Internet**.

2- Objectifs de l'action

Le covoiturage apparaît comme une solution à l'absence ou à la faiblesse de la desserte en transports collectifs, notamment pour les déplacements domicile-travail.

3- Actions à engager

- Organiser avec l'Etape un moment fort sur l'animation et la promotion du covoiturage dans les entreprises et zones d'activités afin d'atteindre un **effectif seuil** qui permettra de **rendre plus efficace l'offre proposée**. Une opération de communication intense sur 1 à 2 mois est en général très efficace et peut contribuer à développer fortement la pratique. Une communication à mettre en place également sur les lieux de passages ou de rencontres potentiels pour les covoitureurs (gare SNCF, commerces, parkings, communication avec l'aide de la presse écrite ou orale...),
- Travailler avec le Département sur **la définition des emplacements des aires de covoiturages**. En accompagnement des actions de communication, il est en effet important d'apporter des éléments physiques concrets en parallèle du développement de l'information. Pour ce faire, la **mise en place de parkings de rabattement au niveau des intersections entre les principales entrées de Flers et la rocade** sont à prévoir. Un travail dans ce sens est actuellement en cours de concertation avec le Conseil Général, ce travail peut également être réalisé parallèlement à une concertation avec les principales entreprises pour qu'elles puissent elles aussi donner un espace privilégié aux covoitureurs.

2.3. Assurer la continuité et la connexion des réseaux de transport en partenariat avec l'Etat, la Région et les deux Départements

Le meilleur **niveau de performance** des **réseaux de transport** de voyageurs et de marchandises (routiers, ferroviaires, aérien) **et leurs équipements associés**, constitue une **condition essentielle de l'attractivité et de la compétitivité de l'agglomération** de Flers et du Pays du Bocage plus globalement.

En outre, **la qualité de l'accessibilité interurbaine demeure stratégique**, pour les passagers comme pour le fret, pour renforcer les synergies entre les bassins d'emploi et de vie de l'ensemble de la région Basse-Normandie.

Il s'agit donc de se rapprocher des partenaires, acteurs du développement territorial, et de connecter les réseaux sur les grands axes d'échanges et de communication.

a) Constats

Les différentes autorités organisatrices de transport du territoire gèrent aujourd'hui des réseaux permettant d'organiser une offre non négligeable pour les principaux déplacements à l'échelle du Pays et au-delà.

Cinq gestionnaires distincts interviennent aujourd'hui sur le territoire : l'Etat (rail), le Conseil Régional de Basse Normandie (rail, car), la Conseil Général de l'Orne (car), le Conseil Général du Calvados (car), la CAPF (bus, minibus).

Le Conseil Général de l'Orne met en œuvre sur le Pays du Bocage **un réseau armature de transport par car inter-urbain complémentaire au réseau urbain de l'agglomération** ; l'ouverture sur l'extérieur – en particulier – vers le département du Calvados, est quant à elle assurée par le Département du Calvados.

Au-delà du transport des passagers lui-même (*depuis et vers* l'agglomération), l'évolution de **l'accessibilité du territoire depuis l'extérieur** est essentielle pour le **transport de marchandises**, en particulier pour répondre à la demande liée aux activités situées en périphérie et dont le nombre va aller en s'accroissant au vu de la volonté exprimée au travers du PLUI de mieux connecter les pôles d'activités sur la rocade.

A l'échelle de **la desserte interne du territoire**, la **hiérarchisation du réseau** (action 1) favorise la **circulation des transports routiers ordinaires de marchandises** sur le réseau structurant, en assurant une desserte efficace des espaces accueillant les fonctions nécessitant des volumes significatifs de transports : commerce, activités, etc.

b) Objectifs

Dans la perspective de **la réflexion qui devra être lancée dans le cadre du SCOT**, les acteurs du territoire renforceront leur coopération dans tous les domaines, afin que le **système de transport collectif** fonctionne comme **un réseau véritablement unifié à l'échelle du Pays**.

Par ailleurs, la collectivité poursuivra avec ses partenaires l'amélioration des **conditions d'accès au territoire par les voies routières et ferrées**, mais également par les voies aériennes (aérodrome).

Le **transport** et la **livraison de marchandises** constituent quant à eux **des enjeux en lien avec l'urbanisme**, la **dynamique commerciale** et les **services à la population**. Ils supposent de connaître et de mobiliser des outils susceptibles de donner plus d'efficacité à la politique d'accessibilité de ce type d'activité en concertation avec les professionnels et ainsi d'accompagner les évolutions des équipements logistiques de l'agglomération.

c) Modalités

Cette troisième orientation se décline en quatre principes d'actions :

2.3.1) Action 8 - Renforcer la coopération à l'échelle du Pays pour assurer une desserte cohérente en transports collectifs

a) Apporter un soutien actif aux travaux conduits sur l'agglomération, pôle principal du Pays du Bocage

Il s'agit de constituer **un réseau global à l'échelle du bassin de vie** et au-delà, **à l'échelle du Pays**.

Ce « **réseau en étoile** », rayonnant depuis l'agglomération de Flers, et organisé autour du réseau d'intérêt territorial identifié (rocade d'un côté ; RD962, RD924 et RD18 de l'autre), permet de relier directement l'agglomération aux autres pôles du Pays (la Ferté-Macé par la RD18, Domfront par la RD962, Tinchebray et Briouze par la RD924) et au-delà du Pays lui-même (Condé-sur-Noireau, Vire...).

Dans ce sens, la réalisation du **barreau de contournement nord-ouest** programmée aujourd'hui apportera des améliorations indéniables au système déjà en place et modernisé récemment (RD962, RD924)

b) Organiser l'articulation entre les dessertes urbaines et interurbaines

La possibilité d'utiliser la voie ferrée, combinée à la **desserte périurbaine du bassin de vie**, pour assurer la desserte urbaine de l'agglomération, fera l'objet d'une réflexion spécifique en partenariat avec la Région, le Département de l'Orne et le Pays du Bocage, afin de définir les améliorations nécessaires, devant être réalisés dans le cadre de l'action 2.

c) Améliorer les échanges entre les différents réseaux de transport

1- Rappel du contexte

Parmi les dysfonctionnements ou enjeux identifiés lors de la phase diagnostic, on relèvera en particulier :

- un **manque de visibilité** et de **coordination** entre les **différents réseaux** de transport en commun,
- le **pôle d'échange commun** entre le réseau Némus, le réseau Cap'Orne et le réseau bus vert qui existe aujourd'hui à la gare devra être complété par un second pôle dans le centre-ville,
- des **horaires de lignes urbaines** qui ne sont **pas coordonnés avec ceux des trains** et une amplitude horaire du réseau Némus qui ne permet pas de desservir tous les trains,
- une **tarification non concertée** : il n'y a actuellement aucune intermodalité de possible et les usagers doivent payer séparément les titres pour chaque mode de transport emprunté.

2- Objectifs de l'action

Permettre aux usagers des transports publics de réaliser des **trajets intermodaux**, en améliorant les différents points de la chaîne de déplacement :

- Information,
- Tarification,
- Temps de trajet, avec un travail sur la gestion des ruptures de charge,
- Visibilité des différents réseaux entre eux.

3- Actions à engager

- Lobbying politique : engager des réflexions avec la région et les CG sur la création de **titres/abonnements intermodaux**,
- Information : mettre en gare des informations sur les différents réseaux. Pousser à l'implantation d'une borne d'information multimodale (voir SDA),
- Négociation avec la SNCF pour permettre l'**achat de titres des différents réseaux à la gare**,
- Travaux : déplacement des pôles d'échanges place Charleston et Saint-Germain sur la place du général Leclerc pour **créer un pôle d'échange unique** pour les réseaux de transport en commun routier. Créer ainsi un double pôle d'échange gare – place Leclerc,

- Améliorer les échanges avec les autres modes à la gare (modes doux) et proposer un service de location de voitures et/ou de vélos au niveau de la gare.

REMARQUE

- **Projet de création d'un pôle d'échange au niveau de la place Leclerc dans le cadre du réaménagement du centre-ville de Flers,**
- **Intégration du réseau Némus en**
- **novembre 2012 dans la centrale de mobilité régionale : www.commentjyvais.fr,**
- **Information sur le réseau Némus disponible à la gare SNCF début 2013.**

2.3.2) Action 9 - Articuler, connecter les réseaux et inciter aux échanges entre les modes par des services adaptés

Les éléments concernant le réseau départemental, ainsi que les éléments concernant les aires de covoiturage sont inclus dans l'action n° 1.

a) Aménager à terme un véritable pôle multimodal relié à la gare

Les réflexions engagées aujourd'hui dans le cadre de la **rénovation du quartier de la gare** (cf. OAP de secteur), doivent être l'occasion de réfléchir à l'aménagement à terme (échéance du PLUI) d'un véritable **pôle multimodal directement connecté à la gare de Flers**, dont le rôle et l'importance pourraient être encore renforcés d'ici là avec **la montée en régime des déplacements par le fer**.

Dans la **continuité des aménagements déjà réalisés sur le secteur**, il s'agira dans un premier temps de construire progressivement une véritable vision partagée en partenariat avec la Région, le Département, Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF.

Une première phase a été mise en œuvre afin de **faciliter l'organisation de la desserte tous modes** autour de la gare et, en particulier, le stationnement des voyageurs (réalisation d'un parking de 70 places).

b) Faciliter les interfaces entre les modes de déplacements et les équipements ou services multimodaux

Cette action s'ajoute aux orientations définies dans les actions 1 et 2 en mettant en œuvre les équipements et aménagements complémentaires facilitant les déplacements multimodaux. La **sûreté** et la **qualité des cheminements doux vers ces équipements sont indispensables** à l'attractivité de ces derniers.

1- Aménager des pôles d'échange multimodaux

L'amélioration des pôles d'échanges existants et surtout l'aménagement à terme d'un véritable pôle connecté à la gare fait l'objet d'une action spécifique (voir ci-dessus).

L'implantation d'abris vélos pourra étudiée être lors de la réalisation des aménagements portant sur les pôles d'échange.

Une attention particulière sera apportée aux connexions entre les opérations réalisés sur Flers Sud, la desserte par les transports en commun, les modes actifs (piéton, cycle) et le futur pôle multimodal de la gare.

2- Réaliser les aménagements permettant le covoiturage

La réalisation d'espaces de co-voiturage sera également poursuivie, en relation avec le Conseil général de l'Orne. Des emplacements sont d'ores et déjà identifiés dans le PLUI.

La communication est essentielle pour informer, sensibiliser à l'usage de ces relais intermodaux

3- Connecter les réseaux vélos de l'agglomération et du Pays

La construction du réseau structurant de déplacement vélo intègre les liaisons permettant la **continuité de l'équipement « voie verte »** (existant et projeté) **et des chemins de randonnée existants**, ainsi que leur connexion avec le schéma des liaisons cyclable défini aujourd'hui.

2.3.3) Action 10 - Accompagner l'évolution des infrastructures de communications ferroviaire, routière et aérienne

Conformément au PADD, l'amélioration de l'**accessibilité externe du territoire** fait l'objet d'une attention particulière, dans un esprit d'équilibre entre modes de transport.

a) Soutenir les projets d'amélioration des liaisons ferroviaires

La première priorité régionale doit rester le renforcement du **maillage des villes moyennes** de la région *via* le renforcement de l'**accessibilité ferroviaire**.

Avec son plan-rail 2020, la **Région souhaite relever 3 grands défis** pour le développement du transport ferroviaire en Basse-Normandie :

- favoriser un **développement significatif de l'usage du transport ferroviaire** par rapport au transport routier, tant pour les voyageurs (TER) que pour les marchandises,
- contribuer à la **maîtrise des consommations d'énergie non renouvelable** dans les transports,
- apporter une **réponse aux besoins croissants de déplacement en transport public** des Bas-Normands.

L'agglomération de Flers entend accompagner tout projet contribuant à la **montée en charge de ce réseau** et identifie pour ce qui la concerne un certain nombre d'actions à engager dans ce sens (voir plus haut).

b) Rationaliser les réseaux routiers et améliorer les connexions

Le **réseau de liaisons départementales d'intérêt territorial (RD962, RD924, RD18)** permet aujourd'hui de garantir une desserte de bonne qualité. La poursuite des aménagements est nécessaire pour renforcer la fluidité des flux (mise à 2x2 voies), la sécurité (aménagement des échangeurs) et la qualité de service (aires de covoiturage).

Au-delà, la **modernisation de la RD562** (Calvados) et sa connexion avec la RD962 dont la modernisation devrait s'achever à court-moyen terme, est déterminante pour **resserrer les liens entre l'agglomération de Flers et le pôle métropolitain caennais**.

2.3.4) Action 11 - Anticiper et faciliter l'évolution du transport de marchandises

a) Gérer les flux de marchandises *sur et à l'extérieur* de l'agglomération

L'évolution de l'**accessibilité du territoire depuis l'extérieur** est **essentielle pour le transport de marchandises**, en particulier pour **contrebalancer le positionnement excentré de l'agglomération vis-à-vis du réseau routier national** (A28, A84). L'action 10 intègre totalement cette problématique.

1- Amplifier la charge de trafic de la rocade pour les flux de marchandises

A l'échelle de la **desserte interne du territoire**, la **hiérarchisation du réseau** (action 1) entend **favoriser la circulation des transports routiers ordinaires de marchandises** sur le réseau d'intérêt territorial, en assurant une desserte efficace des espaces accueillant les fonctions nécessitant des volumes significatifs de transports comme le commerce ou les activités productives.

La programmation des **futurs pôles d'activités directement connectés sur la rocade** s'inscrit directement dans cette perspective.

Le réseau d'intérêt territorial permet généralement l'accueil de **certains convois exceptionnels**. La collectivité veillera à **maintenir des itinéraires routiers adaptés** à ce type de déplacement.

2- Réduire les nuisances dues au passage des convois exceptionnels

Dans la continuité de ce qui vient d'être évoqué, le centre-ville de Flers est aujourd'hui traversé par un itinéraire de convois exceptionnel (RD962) ; la circulation des convois exceptionnels entraîne donc des nuisances dans l'organisation de la ville. Or, la voie de contournement ne peut pas être le nouveau support de

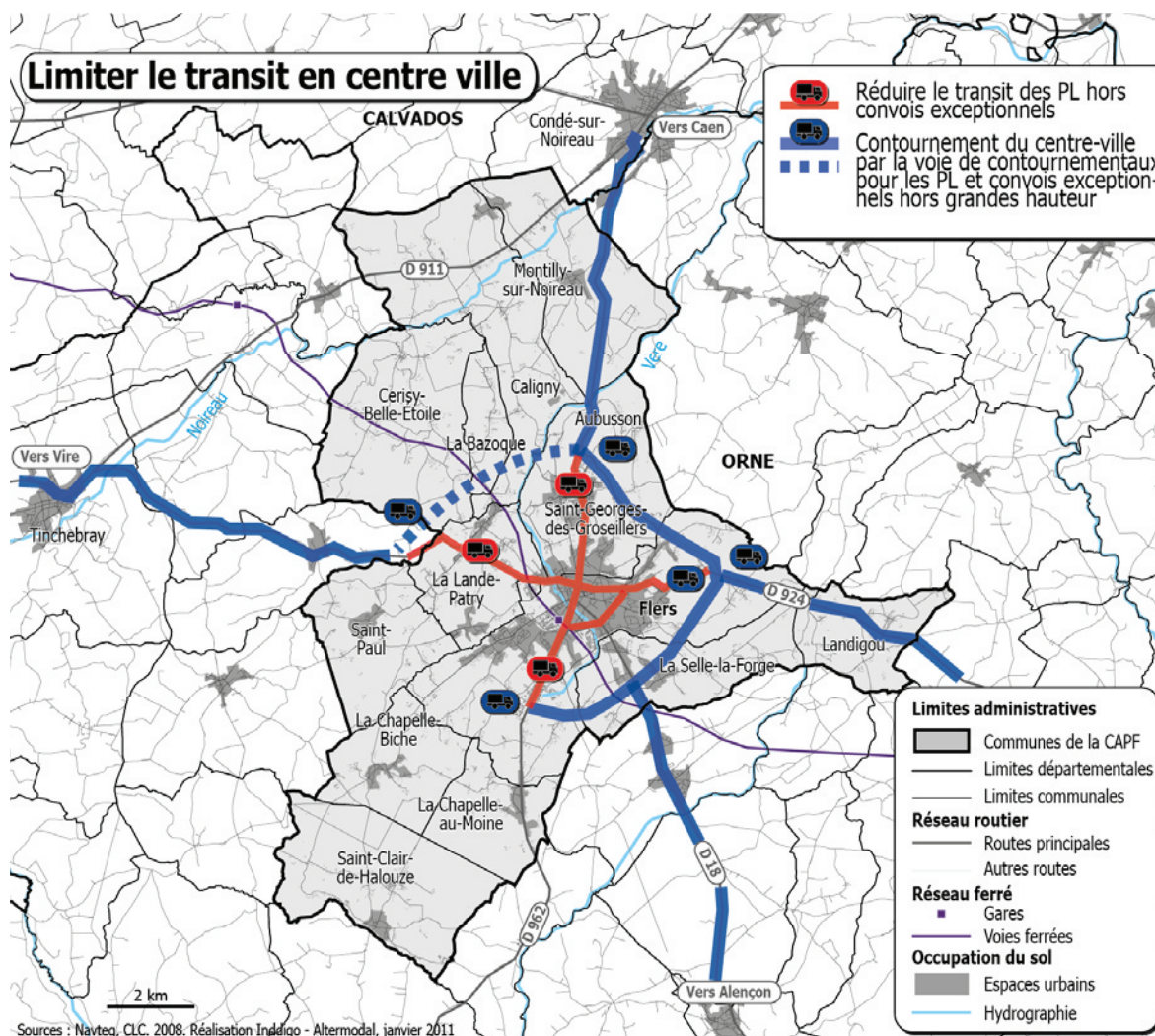
cet itinéraire à cause d'une hauteur sous les ponts trop faible, elle n'est donc pas empruntable pour tous les types de convois exceptionnels.

Objectifs de l'action

Il conviendra donc d'**inciter les convois exceptionnels** – autres que ceux de grande hauteur – à **emprunter la voie de contournement** et de profiter notamment de la réalisation du barreau Nord-Ouest de la voie de contournement pour lancer cette communication : prise en compte de la problématique « convois exceptionnels » dans la hiérarchisation du réseau (action 1).

Actions à engager

- Se concerter avec le CG 61 et les services de l'État pour que seuls les convois exceptionnels de grande hauteur circulent en centre-ville. Etudier la possibilité de **limiter le passage à certains horaires** afin de limiter les nuisances. Pour les autres convois, **déroutage obligatoire vers la voie de contournement**.



3- Veiller à limiter au mieux les flux de marchandises sur le réseau d'agglomération à la desserte finale des établissements du cœur d'agglomération

Pour une **meilleure qualité de vie des espaces résidentiels**, la **circulation des véhicules lourds** sur le réseau d'agglomération sera **limitée dans la mesure du possible à la desserte finale des établissements** non raccordés directement au réseau structurant. Une partie de ce réseau d'agglomération – qu'il conviendra d'identifier – peut permettre d'accueillir des véhicules de grand gabarit, avec des conséquences limitées sur les autres déplacements.

Dans les projets d'aménagement, l'agglomération de Flers veillera à mettre en œuvre les dispositions utiles pour maintenir ces possibilités, en fonction des besoins de desserte : gabarit des voies, possibilités de giration, espaces de stationnement des véhicules, réglementation, etc.

Pour l'heure, la réalisation de la voie de contournement nord-ouest programmée et prise en compte dans le règlement du PLUI (secteur Ap), devrait permettre de **soulager le centre-ville de Flers du trafic de transit** de marchandises sur les deux principaux axes (Nord-Sud et Est-Ouest). Une réduction du trafic de marchandises qui permettra ainsi de **réaffecter une partie des emprises occupées par les voies du centre-ville aux modes alternatifs à la voiture**.

b) Insérer les problématiques de livraison de marchandises dans le stationnement

La ville de Flers a réalisé un **plan de livraison de marchandises**, qui définit des **restrictions sur les horaires** de livraisons.

Dans la pratique, **ces restrictions ne sont pas respectées** et les livraisons sont effectuées toute la journée.

Le choix a été fait de ne pas créer de **places de stationnement dédiées aux livraisons**. En conséquence, les livraisons sont souvent effectuées en **stationnement en double file** (dans certaines rues étroites, la circulation est coupée). Lorsque cette contrainte s'ajoute à des livraisons s'effectuant en heure de pointe, **le trafic se trouve momentanément perturbé**.

Objectifs de l'action

- Adopter une **nouvelle réglementation sur le stationnement sur Flers** en concertation avec les commerçants afin de réduire les nuisances dues aux livraisons.

Actions à engager

Il s'agira ici, à partir du **plan de livraison existant** sur la ville de Flers et **lancer une réflexion sur son évolution** :

- Concertation nécessaire avec les commerçants et les habitants sur cette thématique,
 - enquête papier sur les besoins de livraison auprès des commerçants du centre-ville (horaires, fréquence, temps de livraison),
 - participation à une réunion de l'association des commerçants ayant pour thématique l'organisation des livraisons, expliquer la nécessité de s'organiser au mieux pour limiter les nuisances, synthétiser les différentes attentes,
 - travail en interne et avec la ville sur l'harmonisation entre les contraintes de la ville et les souhaits des commerçants,
 - seconde réunion de présentation des axes du nouveau plan de livraison et première communication,
 - approbation via un arrêté municipal du plan de livraison.
- Une fois le plan approuvé, travail de communication de manière à ce que ce plan soit respecté.
 - recueil des plaintes des habitants sur les problématiques de livraisons.
 - travail d'information/communication auprès des livreurs ne respectant pas le plan de livraison (possibilité d'utiliser les agents municipaux).
 - Verbalisation éventuelle (commerçants/livreurs récalcitrants).

2.4. Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une mobilité durable

a) Constats

De nombreuses initiatives développées par les collectivités du territoire national permettent aujourd'hui **une meilleure gestion des déplacements** : système d'aide à l'exploitation et à l'**information des voyageurs** (SAEIV), système de **billettique pour le transport collectif**, système de **gestion centralisé des feux de carrefours**, **gestion des parcs de stationnement**, etc.

Bien que certains de ces dispositifs soient peu adaptés à la situation de l'agglomération, **la politique globale de la collectivité en cours de définition en matière d'aménagement numérique** du territoire pour le développement de l'usage d'Internet et du Multimédia concoure elle aussi à une réduction des déplacements, notamment ceux de longues distances.

Indispensables au fonctionnement des activités des entreprises, des administrations, des collectivités, les déplacements sont souvent mal connus et insuffisamment évalués car diffus sur de nombreuses fonctions :

- déplacements domicile / travail des salariés,
- déplacements pendant la pause déjeuner,
- déplacements professionnels,
- accueil des clients et visiteurs,
- livraisons...

Les impacts économiques, sociaux et environnementaux des déplacements sont nombreux : budgets consacrés à la mobilité, risque routier, dégradation de la qualité de l'air et effets sanitaires, contribution aux émissions de gaz à effet de serre

Les employeurs devraient être amenés dans les années qui viennent à **agir davantage sur les déplacements** et à **proposer des solutions alternatives**, notamment en s'engageant dans des démarches de type PDE/PDA (voir plus haut).

La **connaissance des pratiques** est nécessaire pour permettre **une action efficace de la collectivité**. Aussi, l'agglomération souhaite-t-elle mettre en place aujourd'hui **un suivi du fonctionnement de la circulation**, par des **comptages routiers réguliers** (au-delà des comptages effectués par le Département), par la **mise à jour des bases de données « trafic » et « accidents »**, à partir des fichiers renseignés par les forces de police.

De plus, une « **enquête ménage déplacement** » (EMD) pourrait être plus que pertinente sur le territoire Pays dans le cadre des travaux préparatoires à la mise en place du SCOT, tout comme pourrait l'être tout autant une **enquête Origine/Destination** sur les différents réseaux de transports en commun existants sur ce périmètre.

Quoi qu'il en soit, la question des déplacements comme un axe majeur de l'évolution de l'urbanisation sur le Pays devra être étudiée de façon assez fine lors de l'établissement de ce document.

b) Objectifs

Il s'agit de faire en sorte que, tant à titre individuel qu'à titre collectif, chacun devienne acteur, dans son domaine de compétence et dans ses pratiques quotidiennes, de **déplacements respectueux de l'environnement**. L'agglomération s'engagera ainsi dans la mise en œuvre des outils nécessaires à une meilleure connaissance des déplacements. L'objectif est que les principaux acteurs institutionnels intervenant dans le périmètre du Pays, et concernés par la mobilité et les transports, disposent d'**un espace d'échanges et de mutualisation de leurs données**, ainsi que d'une valorisation des analyses qui peuvent en être tirées.

Par ailleurs, les nouvelles pratiques de déplacement devront être favorisées par des actions de communication. Enfin, les nouvelles pratiques de déplacement devront être facilitées par la mise à disposition d'outils performants, bénéficiant du développement des communications numériques.

c) Modalités

Cette quatrième orientation se décline en trois principes d'actions :

2.4.1) Action 12 - Développer les outils de la « ville numérique » comme levier d'une mobilité diversifiée

a) Mettre en œuvre une politique cohérente de diffusion de données et d'information en matière de déplacements

Cette action vise à **regrouper les données provenant de systèmes disparates**, au sein d'une action globale et cohérente de service numérique du territoire, pour l'ensemble des citoyens.

Elle vise à faire évoluer les moyens techniques existants pour mettre à disposition les informations sous deux formes :

- d'une part, le regroupement en un même « lieu », de données publiques brutes, mises à disposition des fournisseurs de service pour faciliter la création de services innovants ;
- d'autre part, la fourniture directe de services complets lorsque l'offre privée ne permet pas d'assurer une stabilité suffisante, soit directement, soit en s'appuyant sur les exploitants (transport collectif, stationnement).

b) Intégrer l'évolution de la mobilité numérique

L'évolution des **nouvelles technologies numériques** (TIC) modifie les pratiques de déplacement, pour des motifs professionnelles (vidéo-conférence, télétravail, connectivité permanente, ...) et personnelles (achats en ligne, capacité à s'informer en permanence, moyens de paiement, ...). Elle augmente les possibilités d'auto-organisation des habitants, le développement des livraisons à domicile et le développement des déplacements de loisirs.

Les **nouvelles technologies au service de déplacements** plus écologiques se développent et des expérimentations en matière de gestion « intelligente » et en temps réel de l'offre et de la demande de déplacement, de stationnement se mettent en place.

Un certain nombre d'applications téléchargeables sur mobile permettent par exemple de trouver un mode de transport adapté à ses besoins : transport collectif, un itinéraire (ou location de vélo), covoiturage (ou lien vers les sites de covoiturage)...

Une **attention particulière aux résultats de ces développements** et expérimentations sera donc portée pour **faire évoluer les systèmes de communication de la collectivité**.

2.4.2) Action 13 - Promouvoir des comportements moins consommateurs d'énergie et contribuer au développement des modes actifs

Cette action regroupe différents moyens de communication et d'animation du territoire pour agir sur les déplacements dans une démarche de Développement Durable. Elle permet de faciliter la prise de conscience des utilisateurs et de promouvoir des comportements individuels compatibles avec les objectifs du PLUI en matière de déplacements.

a) Assister et conseiller les entreprises et les administrations pour l'élaboration de PDE/PDA

Les entreprises (privées et publiques) et les administrations peuvent améliorer l'organisation des déplacements de leurs collaborateurs en encourageant leur personnels à utiliser des modes alternatifs à la voiture ou plus collaboratifs (covoiturage). Dans ce cadre, **les services de l'agglomération pourront apporter un soutien technique aux « entreprises »** qui les sollicitent pour améliorer leurs connaissances en matière de déplacement de leur personnel et élaborer en commun des actions. Celles-ci pourront porter

notamment sur l'amélioration des cheminements piétons, le développement des abris et arceaux vélo, adaptation des horaires du réseau de transports, organisation des stationnements pour les covoitureurs...

b) Favoriser le co-voiturage

Le **développement du covoiturage** fera l'objet d'un programme spécifique, de façon à permettre un large développement, dépassant la sphère privée ou professionnelle proche. La réflexion devra prendre en compte la nécessité de « sécuriser » les utilisateurs, tant conducteurs que passagers, et de **faciliter le covoiturage de faible distance**.

c) Faciliter la pratique du vélo au quotidien (déplacement domicile-travail)

Dans la continuité des actions menées en faveur des deux roues légers, le schéma des liaisons cyclables permettra de mener une politique cyclable cohérente pour inciter à la pratique. Il ne consiste pas uniquement à créer ou à aménager des itinéraires, il doit lui offrir les conditions de son développement.

d) Sensibiliser et informer pour inciter à la pratique des modes actifs, tout en améliorant la sécurité et la qualité des espaces publics

Des **efforts de communication** pourront être développés pour **mettre en valeur l'offre de services existant** et favoriser les comportements moins consommateurs d'énergie.

Une **attention particulière** sera portée aux **espaces piétons** (et notamment au stationnement « illégal »), ainsi qu'à la sécurité des déplacements cyclistes.

2.4.3) Action 14 - Mesurer pour mieux agir

a) Mettre en place des outils de suivi à l'échelle du Pays

Ces outils de suivi (tableaux de bord....), en lien avec les enquêtes EMD et Origine/Destination devront permettre de :

- **Mieux connaître** et prendre en compte l'**évolution structurelle des comportements** de la mobilité

L'enquête EMD envisagée pourrait servir de base à la constitution d'un « état 0 » et permettre à terme de mesurer les évolutions de comportement apportées par l'ensemble des aménagements et développements qui pourraient être réalisés par la suite : modernisation des axes routiers, développement du réseau cyclable, accessibilité des trottoirs, modifications de localisation des emplois et de l'habitat, modifications d'habitudes de consommation (développement d'Internet, ...), etc.

Pour plus de pertinence, cette enquête devra être menée à l'échelle du Pays en fonction des objectifs du SCOT et dans le cadre national, permettre la comparaison avec les autres agglomérations françaises. Pour plus de pertinence encore, il conviendrait d'**intégrer dans cette enquête EMD, les résultats de l'enquête EMD réalisée sur le département du Calvados** et intégrer plus particulièrement les données pouvant l'être et concernant notamment **les bassins de Condé-sur-Noireau et de Vire**.

- Mieux connaître la demande pour **améliorer l'offre en transports collectifs**

Des données détaillées sont nécessaires pour évaluer la performance des dessertes. Les différents systèmes de billettique existants ne permettant pas un niveau d'analyse très fin, ni en continu, de l'utilisation du réseau, l'agglomération de Flers et le Pays pourront étudier le cas échéant le meilleur dispositif à mettre en place pour recueillir une information fiable : **enquête en face à face** dans les bus ou car, **exploitation des données issues des cartes d'abonnement**, etc.

2.5. Evaluation partielle des moyens financiers de la CAPF nécessaires à la mise en œuvre des actions déplacement

Le tableau ci-dessous détaille les montants financiers estimés pour les principales actions relevant de la compétence directe de la CAPF.

Orientations/ Actions	Budget annuel moyen prévisionnel en crédits propres de la CAPF (*).
Orientation 1. Renforcer l'attractivité de l'agglomération en consolidant l'efficacité technique, économique et environnementale des réseaux de déplacement - Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles, assurer le partage de l'espace et préserver l'environnement - Renforcer le réseau structurant de transport collectif - Mettre le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie - Densifier et étendre l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants de déplacement	36 k€ annuel <u>Coût</u> : coût de 2 500 € pour l'aménagement d'une place PMR Estimation : besoin de 4 places par an (10 000 €). 1 500 € pour une traversée piétonne avec abaissés de trottoir et bandes podotactiles
Orientation 2. Adapter les conditions de déplacement pour renforcer l'attractivité des espaces de proximité et minimiser les nuisances - Conforter l'attractivité des différentes polarités existantes - Ajuster l'offre et les services de stationnement pour maîtriser la circulation automobile et assurer l'attractivité des espaces de proximité - Favoriser les initiatives privées d'éco-mobilité	<u>Coût voie verte</u> : 1, 6 M d'€ coût total pour un aménagement en site propre <u>Coût stationnement cycle</u> : 150 € pour un arceau, 550 € pour un abri couvert, 800 € pour un box sécurisé <u>Coût</u> : 30 k€ étude PDE, 40 k€ étude PDIE, 60 k€ Communication
Orientation 3. Assurer la continuité et la connexion des réseaux de transport en partenariat avec l'Etat, la Région et les deux Départements - Renforcer la coopération à l'échelle du Pays pour assurer une desserte cohérente en transports collectifs - Articuler, connecter les réseaux et inciter aux échanges entre les modes par des services adaptés - Accompagner l'évolution des infrastructures de communication ferroviaire, routière et aérienne - Anticiper l'évolution du transport de marchandises	<u>Coût</u> : 10 000 € pour une borne d'information multimodale.
Orientation 4. Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une mobilité durable - Développer les outils de la « ville numérique » comme levier d'une mobilité diversifiée - Promouvoir des comportements moins consommateurs d'énergie et contribuer au développement des modes actifs - Mesurer pour mieux agir	

(*) Budget prévisionnel hors valorisation du personnel de la collectivité mettant en œuvre les actions de la politique locale de l'habitat, et sous réserve des ajustements budgétaires annuels, et de l'évolution des crédits nationaux et des partenaires de la collectivité affectés à l'habitat.