

LE SCHÉMA LOCAL DE DÉPLACEMENT : UN RÉFÉRENTIEL D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



LE CEREMA : UN PARTENAIRE EXPÉRIMENTÉ AU SERVICE DE LA VILLE DE COURSEULLES-SUR-MER

Héritier de plus de 50 ans d'histoire et d'expertise dans l'aménagement du territoire, le Cerema intervient auprès de l'État, des collectivités et des entreprises.

Le Cerema aide à déployer des solutions techniques pour sécuriser et améliorer le cadre de vie des citoyens. Véritable garant de l'intérêt général, il rassemble les connaissances et savoir-faire pour les mettre au service des acteurs publics et privés dans la résolution des problèmes complexes.

DES EXPERTISES DE POINTE AU SERVICE D'UNE APPROCHE SUR-MESURE

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche, le Cerema agit dans six domaines de compétences afin d'apporter un accompagnement global et sur-mesure aux territoires dans la mise en oeuvre de leurs transitions, avec une vision ensemble et intégratrice des enjeux.

6 domaines d'expertises pour avoir 1 vision globale :

- expertise et ingénierie territoriale
- infrastructures de transport
- environnement et risques
- mobilités
- mer et littoral
- bâtiment

QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA LOCAL DE DÉPLACEMENT ?

Un Schéma Local de Déplacement organise les déplacements sur l'ensemble d'un territoire et pour tous les modes de déplacement :

- la circulation des piétons, des vélos et des automobiles,
- le stationnement,
- les transports collectifs,
- le transport et la livraison des marchandises.

POURQUOI ?

Les élus ont souhaité engager une réflexion sur les déplacements avec pour objectifs principaux :

- faire de la mobilité un levier fort pour améliorer le cadre de vie et accompagner l'urbanisation de la ville ;
- redonner une place plus équilibrée à l'automobile en faveur des modes actifs (vélos et piétons) ;
- améliorer les conditions de sécurité des déplacements dans le cadre d'un partage plus harmonieux entre les modes de transport ;
- faire du stationnement un levier fort de la politique de déplacement en équilibrant besoins résidentiels, économiques et sauvegarde de la qualité d'usage ;
- anticiper les besoins en déplacement des futurs projets ou quartiers de la ville et définir les conditions de leur intégration ;
- faire de cette démarche, un exemple pour l'accessibilité des quartiers, rues, espaces municipaux en faveur des personnes à mobilité réduite ;
- intégrer les orientations du schéma directeur des mobilités actives de l'intercommunalité Coeur de Nacre.

« Les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne : pour se former, aller au travail, trouver un emploi, se soigner.

Les modes de déplacements évoluent, les mobilités douces se développent et notre ville doit s'adapter et offrir des aménagements qui prennent en compte ces changements »

7 ENJEUX

■ ENJEU 1 - COURSEULLES-SUR-MER, VILLE « PARTAGÉE »

L'objectif est de retrouver une place plus équilibrée de l'automobile au bénéfice des modes actifs et de la vie locale. Cela passe notamment par une moindre place de ce mode de déplacement au travers des actions sur le plan de circulation et le stationnement.

■ ENJEU 2 - COURSEULLES-SUR-MER, VILLE « PARTICIPATIVE »

Le niveau de participation au questionnaire a montré un intérêt des habitants pour la question des déplacements à Courseulles-sur-Mer. Une modification des comportements passe également par une implication active des habitants.

■ ENJEU 3 - COURSEULLES-SUR-MER, VILLE « TOURISTIQUE »

Courseulles-sur-Mer est une ville touristique. Il convient de rapprocher l'affluence touristique et la mobilité durable. Des initiatives sont d'ores et déjà engagées dans ce sens par des acteurs locaux (CD14, Centre Juno Beach, Office du tourisme...).

■ ENJEU 4 - COURSEULLES-SUR-MER, VILLE « ÉVOLUTIVE »

Des projets importants qui impacteront les mobilités concernent Courseulles-sur-Mer (Clos Saint-Ursin, Schéma Directeur Cyclable de Cœur de Nacre...). Il convient d'anticiper les conséquences en matière de déplacement et d'intégrer ces évolutions.

■ ENJEU 5 - COURSEULLES-SUR-MER, VILLE « APAISÉE »

La forte présence de l'automobile participe à un ressenti d'insécurité préjudiciable à la pratique des modes actifs. Dans certains cas, la conception des aménagements constitue une barrière supplémentaire pouvant conduire à ne pas marcher ou faire du vélo. Il convient donc de sécuriser la pratique des modes actifs à l'échelle de la ville et dans les liaisons avec les communes voisines.

■ ENJEU 6 - COURSEULLES-SUR-MER, VILLE « RÉSILIENTE »

Courseulles-sur-Mer est soumis aux risques naturels pouvant contribuer à limiter certains déplacements. Il sera nécessaire d'adapter les espaces publics aux contraintes et incidences des risques naturels identifiés.

■ ENJEU 7 - COURSEULLES-SUR-MER, VILLE « DURABLE »

S'engager dans de nouvelles orientations de mobilité renvoie à la question de leur pérennisation. Le plan intégrera la soutenabilité des actions en matière d'investissement.



LA MÉTHODOLOGIE

Le diagnostic a pour objectif de réaliser une photographie structurelle et fonctionnelle du territoire afin d'identifier les freins et les leviers en matière de mobilité. Il doit permettre d'objectiver les difficultés liées aux déplacements, à différentes périodes, dans sa configuration actuelle et d'anticiper les évolutions au regard des ambitions portées par la collectivité et les projets structurants, actuels et à venir.

Deux approches ont été retenues pour cette phase :

- Une analyse théorique du territoire à travers l'étude des documents stratégiques relatifs au territoire, l'appréciation de l'organisation structurelle du territoire ou encore l'identification des principaux générateurs de déplacement ;
- Une analyse factuelle du territoire par des diagnostics ambulatoires et des observations in situ des comportements et pratiques des usagers.

Ces deux approches ont été complétées par des entretiens avec les acteurs locaux et la mise en place d'un questionnaire à destination des habitants et visiteurs du territoire.

Le croisement de l'ensemble des composantes du diagnostic a permis d'établir la photographie pragmatique et factuelle du fonctionnement de Courseulles-sur-Mer et de faire émerger les principaux points d'achoppement mais également les points favorables au déploiement de nouvelles pratiques de mobilité.

La Ville investit
pour vous !



LE CONSTAT,

COURSEULLES AUJOURD'HUI

Les thèmes qui ont été traités lors des ateliers ont fait émerger 2 approches distinctes :

- « Mobilité et alternative à l'automobile solo », dont le principal objectif était de décliner les orientations nécessaires à un usage moindre de l'automobile ;
- « Mobilité et vie locale », dont l'objectif était d'apprécier les besoins d'interventions sur l'espace public pour accompagner le report vers d'autres usages.

THÉMATIQUE	SYNTHÈSE DIAGNOSTIC
Organisation du territoire	<ul style="list-style-type: none">■ territoire de proximité■ des services et commerces sectorisés■ forte attractivité depuis les communes limitrophes■ coupure entre les secteurs nord et sud via la RD514 (rue E. Heroult)■ des projets structurants qui sont des opportunités pour Courseulles-sur-Mer mais aujourd'hui faiblement intégrés dans le fonctionnement de la ville (Clos Saint-Ursin, Schéma Directeur Mobilité de Cœur de Nacre...)
Espace public	<ul style="list-style-type: none">■ des espaces sur-occupés par la voiture■ des espaces publics trop minéralisés■ des lieux de vie pas assez valorisés
Voies de circulation	<ul style="list-style-type: none">■ un réseau routier riche mais pas hiérarchisé■ des quartiers découpés par des infrastructures (notamment nord-sud)■ des voiries larges mais faiblement aménagées pour les modes actifs (piétons, cyclistes)■ quasi absence de voiries au statut apaisé
Automobile	<ul style="list-style-type: none">■ forte présence de l'automobile quelle que soit la période■ une accidentologie marquée sur les axes structurants■ une signalétique ne permettant pas d'accompagner confortablement les usagers
Vélo	<ul style="list-style-type: none">■ territoire très propice à la pratique du vélo (proximité, topographie)■ des aménagements présents mais mal conçus et « isolés »■ des coupures d'itinéraires pénalisantes■ des aménagements variés, non hiérarchisés et peu visibles

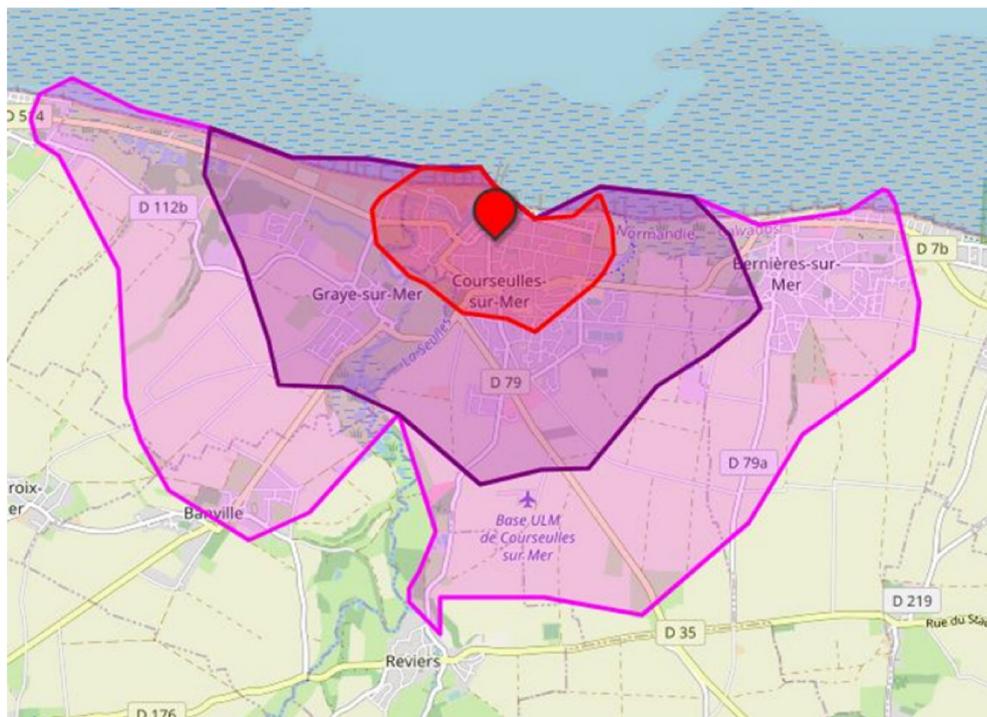
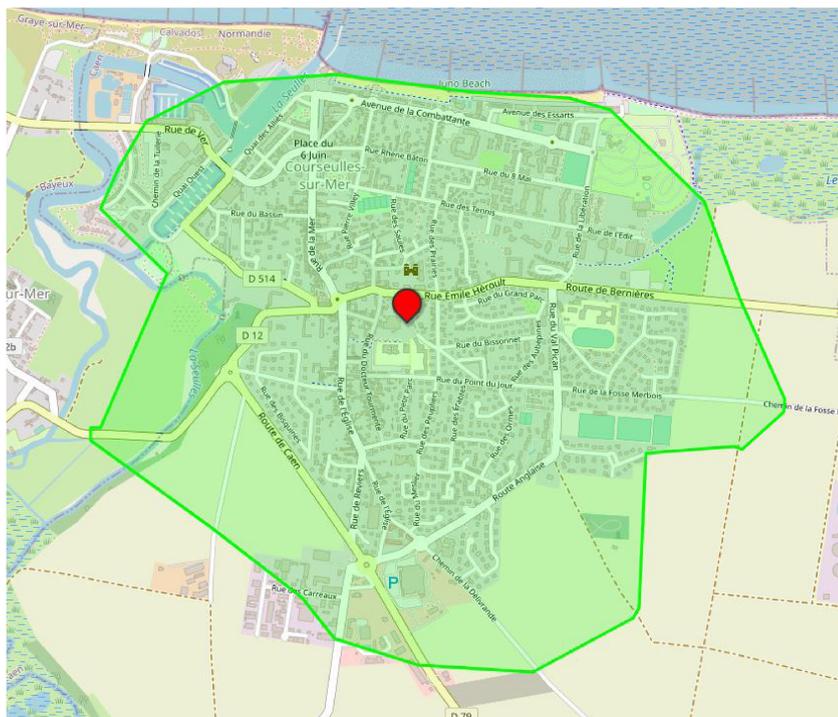
LE CONSTAT (SUITE)

THÉMATIQUE	SYNTHÈSE DIAGNOSTIC
Marche	<ul style="list-style-type: none"> ■ territoire de proximité favorable à la pratique de la marche ■ des espaces à enjeu faiblement adapté pour accueillir confortablement et de façon sécurisée les piétons ■ absence de trottoir ou de faible largeur ■ des espaces de vie quasi absents ou faiblement valorisés
Transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> ■ une offre globalement faible mais avec des liaisons « stratégiques » (Caen) ■ des opportunités de renforcement sur la liaisons Courseulles-Caen ■ visibilité et rabattement perfectibles pour les arrêts et stations ■ accessibilité aux arrêts parfois difficile
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> ■ des trottoirs peu larges ou encombrés ne facilitant le respect des règles d'accessibilité ■ une quasi absence des bandes d'éveil de vigilance au niveau des traversées piétonnes ■ des coupures d'itinéraires particulièrement pénalisantes dans certains secteurs (ressaut, pallier, traversées,...)
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ■ une offre de stationnement globalement suffisante quelle que soit la période (hors événement spécifique) ■ des pratiques gênantes liées à des comportements déviants ■ des offres de stationnement intégrées dans le tissu urbain et faiblement visible ■ des accès globalement difficiles ■ une confusion entre offre publique et privée
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> ■ une vulnérabilité aux risques naturels avec une perspective défavorable à court terme ■ un secteur à enjeu particulièrement concerné (secteur portuaire) ■ des impacts sur la mobilité à prévoir notamment en front de mer



UN TERRITOIRE DE PROXIMITÉ

Courseulles-sur-Mer est un territoire « resserré » et par conséquent facilement accessible, en théorie, aux piétons. La carte ci-dessous concrétise cette proximité : si l'on considère le centre de la ville, l'ensemble de l'espace urbanisé est accessible en 15 minutes à pied.

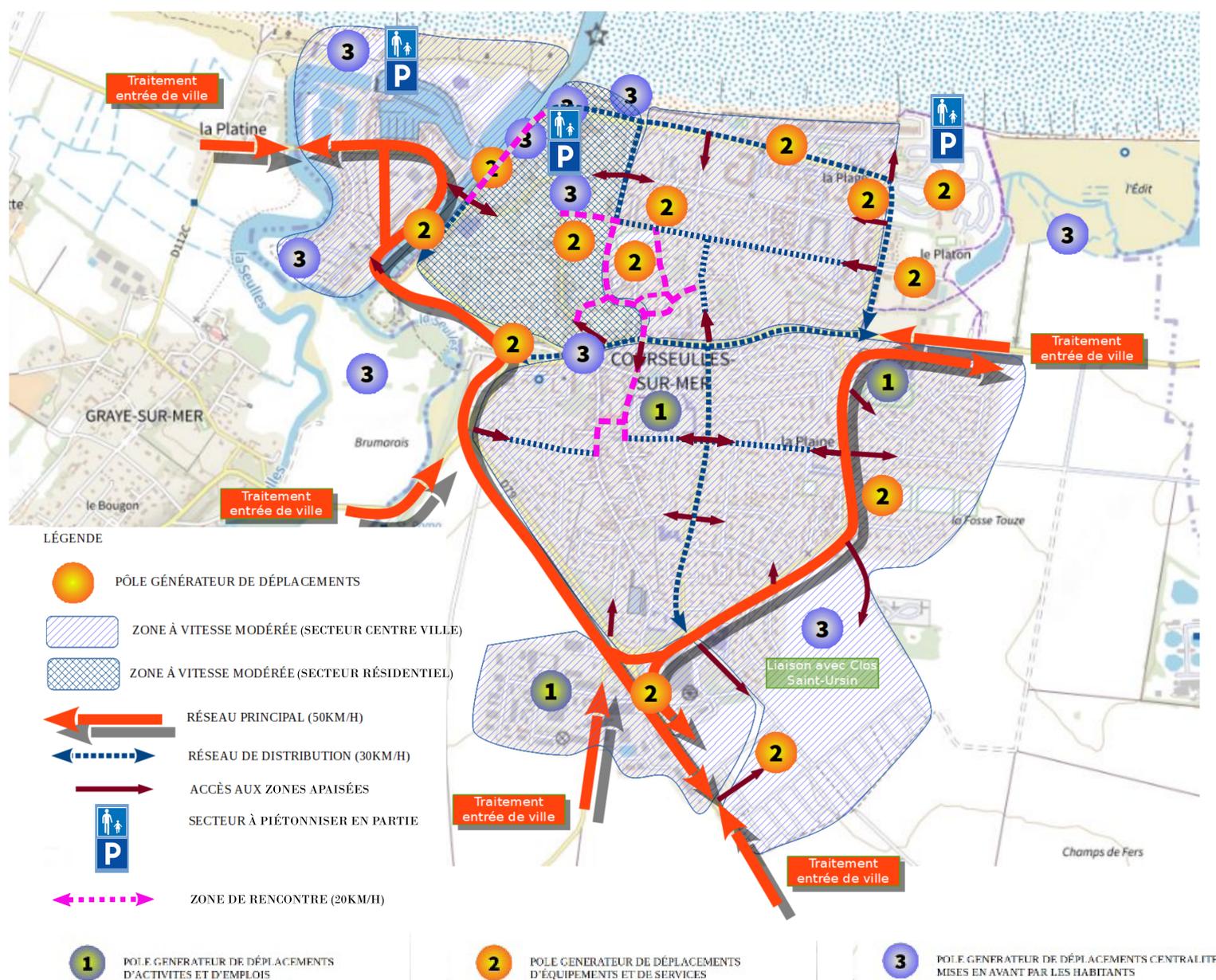


Le diagnostic montre également que Courseulles-sur-Mer possède des atouts pour devenir un territoire cyclable. En effet, on remarque que l'ensemble du territoire est accessible en moins de 10 minutes depuis le centre-ville malgré de légères pentes dans sa partie sud et que l'on peut se rendre d'un bout à l'autre de la commune en 15 minutes.



Courseulles s'organise autour de grands axes de circulation, permettant d'accéder aux différents points de la ville dans des délais acceptables, quel que soit son lieu de départ.

SCÉNARIO : CARTOGRAPHIE DES FLUX PROPOSÉS



RÉORIENTER LE FLUX AUTOMOBILE

Le cœur de ville doit être réservé aux habitants, aux touristes et aux visiteurs. Pour cela, la circulation de transit doit être renvoyée en périphérie. Par exemple, un automobiliste venant de Ver-sur-Mer ne devrait pas traverser le centre-ville pour aller à Bernières-sur-Mer.

ADAPTER LA VITESSE

La vitesse pourrait être adaptée selon l'objet des voiries ; 50 km/h pour les rues de transit, 30 km/h dans les zones résidentielles, voire 20 km/h pour certains espaces à partager.

PRÉSERVER LES TROTTOIRS

Chaque nouvel aménagement de rue devra mettre aux normes les trottoirs existants. Dès maintenant et en concertation avec les riverains, afin de rendre aux piétons les trottoirs sans qu'il soit nécessaire d'effectuer des travaux, il faudrait ne plus autoriser le stationnement mi rue/mi trottoirs, pour cela, la mise en sens unique de certaines rues peut être envisagée.

INSCRIRE LE VÉLO DANS LA VILLE

Il faudra prendre en compte la création des boucles cyclables (intercom, départementale), relier les différents quartiers et donc, favoriser là où cela est possible la pratique du vélo, par le marquage au sol et la création d'espaces partagés.

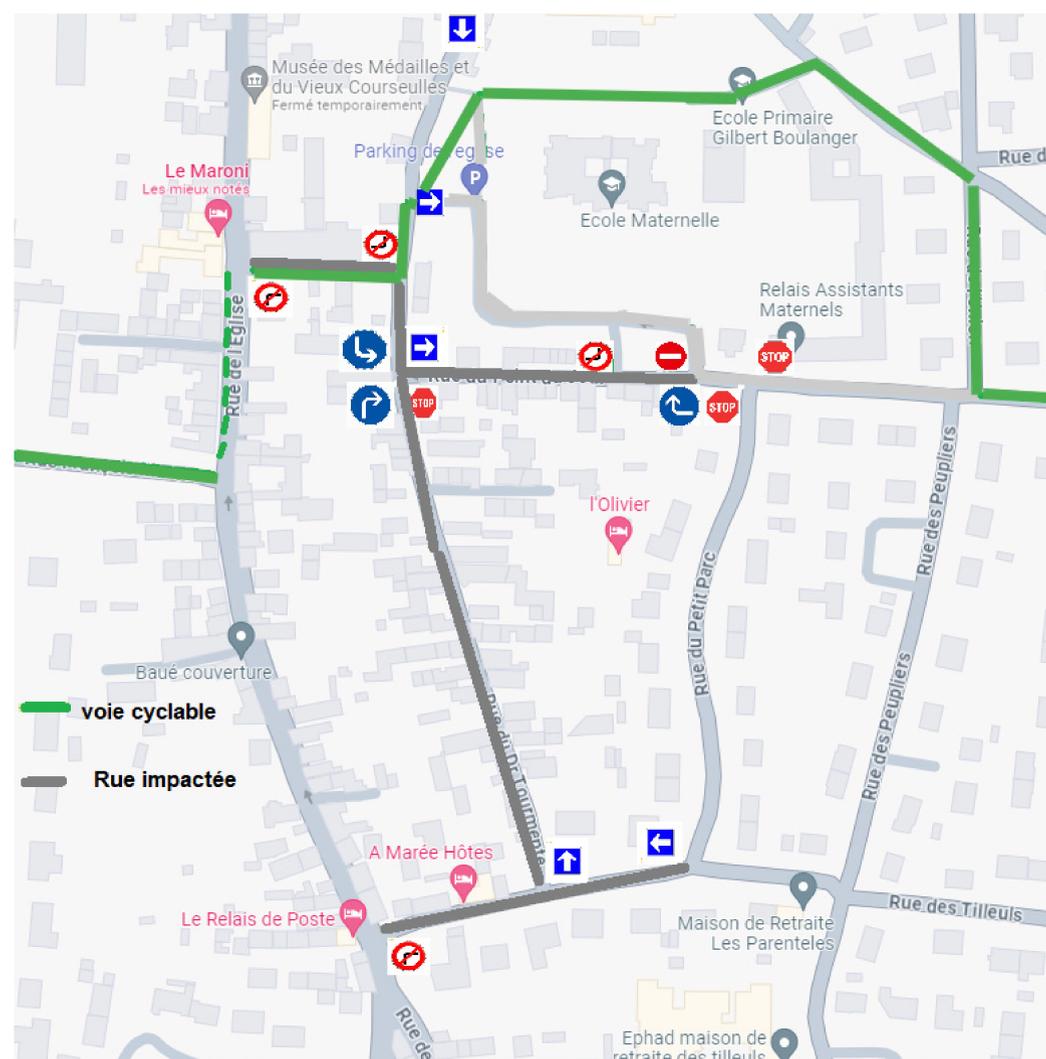
3 EXEMPLES D'APPLICATION DU RÉFÉRENTIEL SLD

1. LA RUE DES TENNIS

Sur la base du SLD et après des échanges avec les riverains, l'aménagement de la rue suit les principes suivants :

- mise aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite) des trottoirs
- conserver en partie le double sens
- ralentir la vitesse des véhicules
- créer des stationnements sur la voirie et supprimer le stationnement sur les trottoirs
- créer une voie douce est/ouest
- création d'espaces végétalisés

2. LA RUE DU DOCTEUR TOURMENTE



Après échange avec les riverains, les objectifs retenus sont :

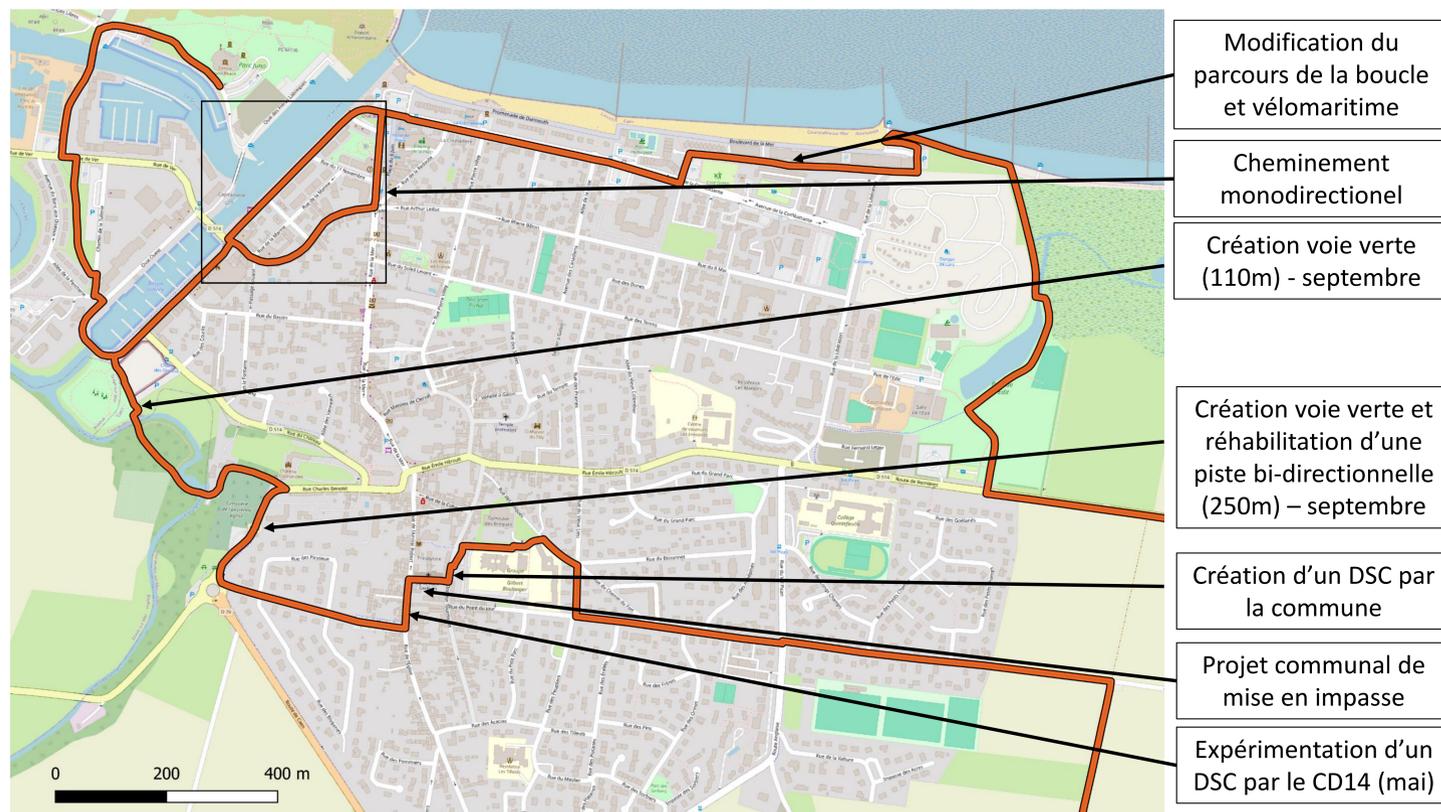
- la réduction de la vitesse
- la suppression de la circulation automobile rue de l'Abbé Bourdon en préservant les places PMR
- l'intégration de la boucle touristique départementale 13
- la suppression de la circulation de transit nord/sud
- la création de stationnement clairs et sécurisés

Le projet proposé repose essentiellement sur une modification des sens de circulation.

3 EXEMPLES D'APPLICATION DU RÉFÉRENTIEL SLD

3. LA BOUCLE TOURISTIQUE DÉPARTEMENTALE 13

Le département du Calvados a pour objectif de créer plusieurs boucles touristiques à destination de la pratique à vélo dont l'une sur le territoire de Cœur de Nacre. Il s'agit donc d'intégrer cette boucle dans les principes du Schéma Local de Déplacement de la Ville.



LES PRINCIPES DE TRAVAIL AVEC LES DIFFÉRENTS PARTENAIRES POUR PARVENIR À UN PROJET COHÉRENT

Après échange avec les riverains, les objectifs retenus sont :

- la coordination de 3 projets parallèles de mobilité en vélo : le département du Calvados, l'intercommunalité de Cœur de Nacre, la ville de Courseulles-sur-Mer.
- la mise en cohérence d'un projet global de circulation en vélo sur le territoire et sur la ville.
- une facilitation de la pratique du vélo par la création de stationnements dédiés sur les points d'usage de la ville
- l'accès à la ville du nord au sud mais aussi d'est en ouest
- favoriser la pratique courante de mobilités douces en réponse à une demande croissante des familles
- mettre en valeur une topographie favorisant la pratique des mobilités douces

