

Planification de la mise en œuvre du droit à la mobilité dans l'Orne

Rappel des intérêts de disposer d'un service de transport efficace :

Pour les citoyens en particulier	Pour la collectivité et le société en général
<ul style="list-style-type: none">- la mobilité pour ceux qui ne conduisent pas (jeunes, vieux, autres)- offrir une alternative rentable à la voiture individuelle notamment pour les trajets domicile-travail ou de loisir- accueillir des touristes (qui peuvent venir en train ou bus sans encombrer les rues)- favoriser la mobilité active au bénéfice de notre santé	<ul style="list-style-type: none">- diminuer le nombre d'usagers de la route (en retirant de la circulation le maximum de personnes qui ne roulent ni pour le plaisir, ni pour le travail)- diminuer le nombre d'accidents sur la route par une offre de mobilité alternative pour les personnes alcoolisées ou fatiguées- libérer des espaces urbains jusque là réservés au stationnement => possibilité d'aménager des espaces de vie dans les cœurs de ville- faire revivre les centres-villes en y amenant facilement tous ceux qui veulent y aller- diminuer la pollution due aux véhicules individuels => un geste pour la planète

La mise en œuvre du droit à la mobilité pèsera sur les finances publiques. Il sera donc nécessaire de phaser les travaux en avançant pas à pas. Chaque étape aura des externalités positives pour un nombre croissant de citoyens, d'entreprises et de collectivités. La mobilité n'est pas un sujet isolé, la mise en œuvre du droit à la mobilité doit se faire en concertation avec et en soutien des projets urbanistiques des territoires.

Le financement de ce programme de mise en œuvre peut être fait par 4 biais complémentaires :

- les **subventions nationales et européennes** : il existe plusieurs programmes nationaux et européens en faveur du développement des territoires et des nouvelles mobilités. Une analyse des subventions disponibles doit être réalisée pour diminuer la facture pour la collectivité.

- l'**augmentation des recettes fiscales par l'amélioration de l'attractivité du territoire** : un territoire riche en mobilité est un cadre de vie qui attirera de citoyens et entreprises augmentant ainsi la population active et donc les recettes fiscales disponibles.

- la **publicité** : les transports en communs doivent laisser des espaces possibles pour des annonceurs. La publicité est un moyen facile de financer des travaux, certes au prix d'une certaine pureté esthétique mais sinon, que les esthètes paient !

- la **vente de titres de transports** : les citoyens utilisateurs réguliers bénéficieront de tarifs subventionnés dans le cadre des offres d'abonnement. Les recettes de la vente de titres de transports occasionnels, notamment aux touristes, seront toujours bienvenues pour financer la mobilité de tous.

Quels travaux pour la mobilité dans l'Orne ?

Mobilité 1 : le vélo

Les travaux et projets de véloroute portés par le département de l'Orne doivent être continués et encouragés. Cependant, il ne faut pas négliger l'aménagement des voies d'accès aux véloroutes. Ainsi, il est important que le département et les communautés de communes veillent à bien assurer un accès sécurisé aux véloroutes depuis les villes, villages et bourgs.

Les principes généraux d'aménagement émis dans le cadre du droit à la mobilité doivent servir de guide aux aménageurs. Rappel des principes :

Court terme (<5 ans) : aménagements cyclables sécurisés (bande de peinture, signalisation, espace partagé) dans les localités de plus de 1 000 habitants et sur les axes les reliant. Aménagement de places de stationnement au ratio minimal de 1 place vélo pour 2 places voiture.

Moyen terme (5-10 ans) : aménagements cyclables sécurisés (bande de peinture, signalisation, espace partagé) dans les localités de plus de 250 habitants. Identification et aménagement à minima (isolation de la circulation générale) de chemins de desserte agricole en vue d'en faire des routes cyclables accessibles aux seuls agriculteurs. Aménagement de places de stationnement au ratio minimal de 1 place vélo pour 1 place voiture. Mise en place d'une offre de vélo en libre service.

Long terme (>10 ans) : aménagements cyclables sécurisés (bande de peinture, signalisation, espace partagé) dans toutes les localités. Construction d'un réseau de pistes cyclables sur le modèle du RAVeL wallon et s'appuyant sur les routes de desserte agricoles aménagées précédemment. Amélioration de l'offre de vélo en libre service.

Mobilité 2 : le bus

Les actions de court termes peuvent être menées en moins de 3 ans :

1. Rentrée 2025 : toutes les lignes exploitées par des cars (car régional et car TER) doivent être reprises en réseau unique et avec une fréquence d'un bus toutes les 2 heures sur toutes les lignes (hors lignes spéciales pour les marchés) du lundi au dimanche de 6h à 21h.
2. Année 2025-2026 : réflexion sur l'ajout de nouvelles lignes pour desservir les principales communes non encore desservies. Doit être considérée comme principale commune, toute commune considérée comme un pôle de développement ou de vie dans les cadres des PLUI locaux.
3. Rentrée 2026 : instauration d'une desserte horaire en heure de pointe (matin de 7h à 9h . midi de 11h à 13h et soir de 16 à 18h) sur toutes les lignes du lundi au samedi.
4. Année 2026-2027 : lancement des travaux pour une refonte des lignes en lien avec les besoins de mobilité locale et touristique

5. Rentrée 2027 : instauration d'une fréquence de base d'un car toutes les heures sur toutes les lignes de 7h à 22h du lundi au samedi.
6. Rentrée 2028 : en lien avec les intercommunalités, tout le territoire doit avoir une possibilité de transport à la demande soit par ligne de buse à la demande ou par une desserte directement chez l'habitant.
7. Rentrée 2029 : ajustement des lignes
8. Rentrée 2030 : refonte des lignes pour correspondre aux besoins de mobilités locales et pour disposer d'une offre de mobilité attractive pour les touristes.

Court terme (<5 ans) : toute ligne (car régional, car TER) actuellement exploitée doit voir passer 1 car/bus desservant tous les arrêts toutes les heures de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Des car/bus ne desservant que les localités principales (>500 habitants) peuvent circuler en renfort aux heures de pointes les jours ouvrables. Déploiement d'un service de transport à la demande par le biais de taxis collectifs privés.

Moyen terme (5-10 ans): réorganisation des lignes au besoin afin de répondre au niveau de desserte suivant : toute localité de plus de 100 habitants agglomérés doit être reliée toutes les 2 heures au chef-lieu de son intercommunalité et à la gare la plus proche si distante de moins de 15km ; toute localité de plus de 250 habitants agglomérés doit être reliée toutes les heures au chef lieu de son intercommunalité et à la gare la plus proche si distante de moins de 15km ; toute localité de plus de 750 habitants agglomérés doit être reliée toutes les demi-heures au chef lieu de son intercommunalité et à la gare la plus proche si distante de moins de 15km ; tout chef lieu d'intercommunalité doit être relié toutes les heures aux chefs-lieux d'intercommunalités voisins. L'offre doit être cadencée de 5h à 23h les jours ouvrables et de 6h à 22h les dimanches et jours fériés. Développement d'une offre de transport à la demande publique interopérable avec une offre privée de taxis collectifs. Aménagements de pôles d'échanges au niveau des gares ferroviaires et des centres-villes (au besoin).

Long terme (>10 ans) : amélioration de la desserte au besoin (ouverture de nouveaux arrêts, renfort des lignes). Ajout de lignes sur les autoroutes et voies expressives et desservant toutes les heures les gares ouvertes de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés.

Mobilité 3 : le train

D'ici 2028, la ligne Caen-Alençon doit voir passer 1 train omnibus toutes les heures de 6h à 22h. Au moins 1 train sur deux doit être prolongé au Mans. La ligne Paris-Granville doit voir passer 1 train omnibus toutes les 2 heures de 6h à 22h (services partiels Paris-Argentan possibles matin et soir) avec la possibilité d'une coupe-accroche toutes les 4 heures (1 train sur 2) en direction du Mont-Saint-Michel. La ligne Le Mans-Chartres doit

voir passer 1 train omnibus toutes les 2 heures avec prolongement vers Paris toutes les 4 heures (1 train sur 2).

D'ici 2035, une gare nouvelle devrait être ouverte à Mondeville (au niveau du centre commercial et de la zone d'activité) sur la ligne Caen-Alençon pour permettre la desserte des zones d'activité de l'est de Caen.

Court terme (<5 ans) : toute ligne actuellement exploitée doit voir passer 1 TER desservant toutes les gares ouvertes toutes les 2 heures de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Des trains express ne desservant que les gares principales peuvent circuler en renfort aux heures de pointes les jours ouvrables.

Moyen terme (5-10 ans): toute ligne exploitée doit voir passer 1 TER desservant toutes les gares ouvertes toutes les heures de 5h à 23h les jours ouvrables et de 6h à 22h les dimanches et jours fériés. En complément, 1 TER accéléré ne desservant que les gares principales toutes les 2 heures de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Développement d'une offre nationale inter-ville (hors TGV) de jour et de nuit avec desserte d'au moins 3 trains de jours entre 6h et 21h et 1 train de nuit à destination unique 3 fois par semaine.

Long terme (>10 ans) : amélioration de la desserte TER au besoin (ouverture de nouvelles gares ou de nouvelles lignes). Passage de la desserte nationale de jour à 1 train inter-ville toutes les 2 heures de 6h à 21h les jours ouvrables et de 8h à 21h les dimanches et jours fériés. Passage de la desserte nationale de nuit à 1 train inter-ville de nuit toutes les nuits.