

Pôle d'échanges de LISIEUX

Analyse diagnostic orientations – 16 décembre 2010

Sommaire

Introduction - contexte régional

DIAGNOSTIC URBAIN

Site urbain – hydrologie et topographie

Organisation urbaine – identification des quartiers

Trame parcellaire

Trame bâtie

Trame paysagère

Trame viaire

Organisation urbaine – les pôles urbains

Organisation urbaine – pôles économiques et commerciaux

Organisation urbaine – pôles culturels et religieux

Organisation urbaine – Pôles administratifs et médicaux

Organisation urbaine – Pôles scolaires et sportifs

Evolution urbaine de Lisieux

Légende Evolution urbaine de Lisieux

Evolution urbaine de Lisieux – gare centre ville

Projets urbains sur le quartier gare

DIAGNOSTIC MOBILITE

Desserte ferroviaire du PEM de Lisieux

Données ferroviaires – Fréquentation de la gare

Données ferroviaires – Fréquence d'utilisation de la gare

Données ferroviaires – Montées/Descentes hebdomadaires

Données ferroviaires – Origines/Destinations des voyageurs TER

Part modales de rabattement-diffusion (Trafic TER mars 2010)

Projets ferroviaires

Mise en accessibilité PMR du PEM

Desserte du pôle d'échanges de Lisieux

Desserte routière régionale

Structure routière de la ville

Plan de circulation quartier gare

Véhicules Particuliers - Offre de stationnement public

Véhicules Particuliers – Circulation et stationnement autour du PEM

VP – dysfonctionnements constatés

Transports en commun urbain et interurbain

Cars départementaux : les Bus Verts

Plan du réseau Bus Verts

Desserte de Lisieux par les cars départementaux (Bus Verts)

Desserte des cars départementaux depuis la gare

Bus urbains : Lexobus

Plan du réseau Lexobus

Desserte bus urbains depuis la gare SNCF

Transports en commun et taxis – Situation actuelle

Transports en commun et taxis – Dysfonctionnements constatés

Piétons / vélos

Piétons / vélos – Accessibilité à l'échelle du quartier de la gare

Piétons / vélos – Situation actuelle

Piétons / vélos – Dysfonctionnements constatés

SITE ET INTERMODALITE

Pem actuel

PEM actuel - Synthèse des accessibilités

PEM actuel - Fonctionnement de la gare

Données foncières

Occupations/Utilisations des emprises

Données réglementaires secteur gare

Le PPRI

SYNTHESE DU DIAGNOSTIC

Synthèse des dysfonctionnements à l'échelle du PEM

Synthèse des dysfonctionnements à l'échelle du quartier de la gare

Enjeux urbains et mobilités

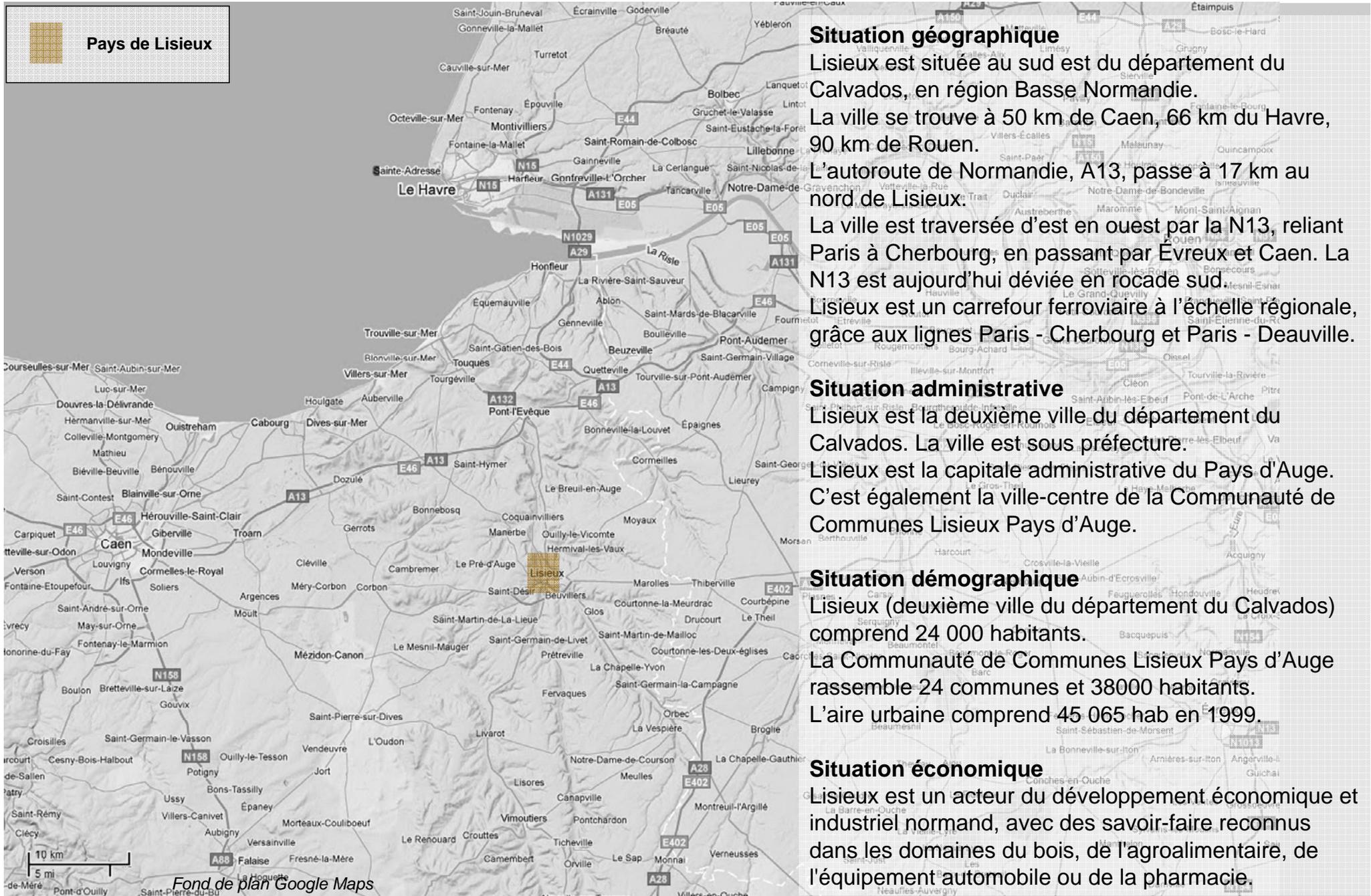
Orientations de programme du pôle d'échanges

Orientations d'aménagements moyen terme

Orientations d'aménagements long terme – impact tgv

Orientations d'aménagements long terme – sans impact tgv

Rappel_Le PPRI secteur gare

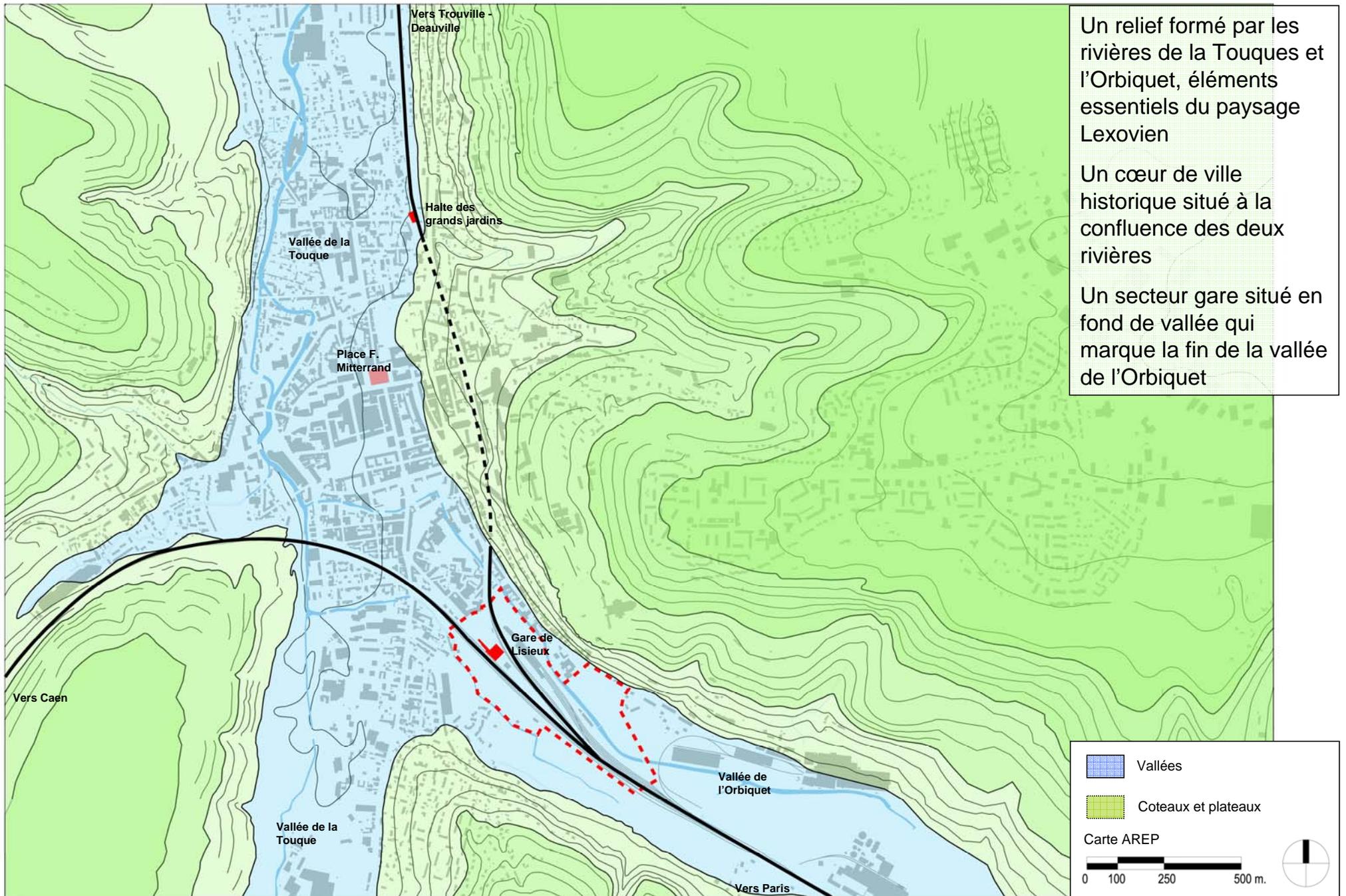


DIAGNOSTIC URBAIN

A l'échelle de la ville

A l'échelle du quartier de la gare

Site urbain – hydrologie et topographie

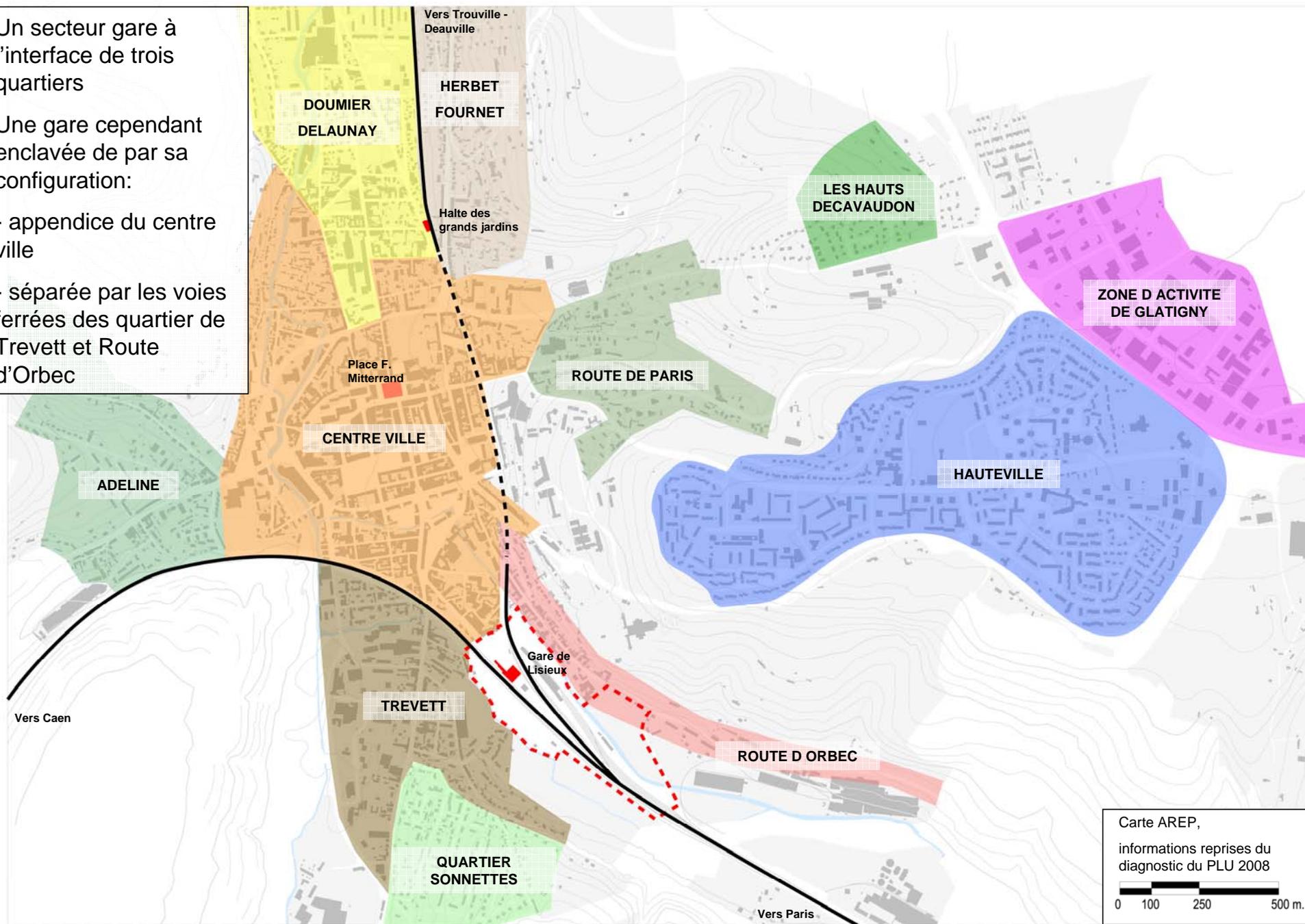


Organisation urbaine – identification des quartiers

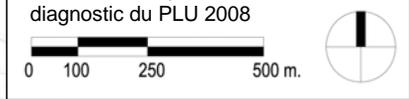
Un secteur gare à l'interface de trois quartiers

Une gare cependant enclavée de par sa configuration:

- appendice du centre ville
- séparée par les voies ferrées des quartier de Trevett et Route d'Orbec

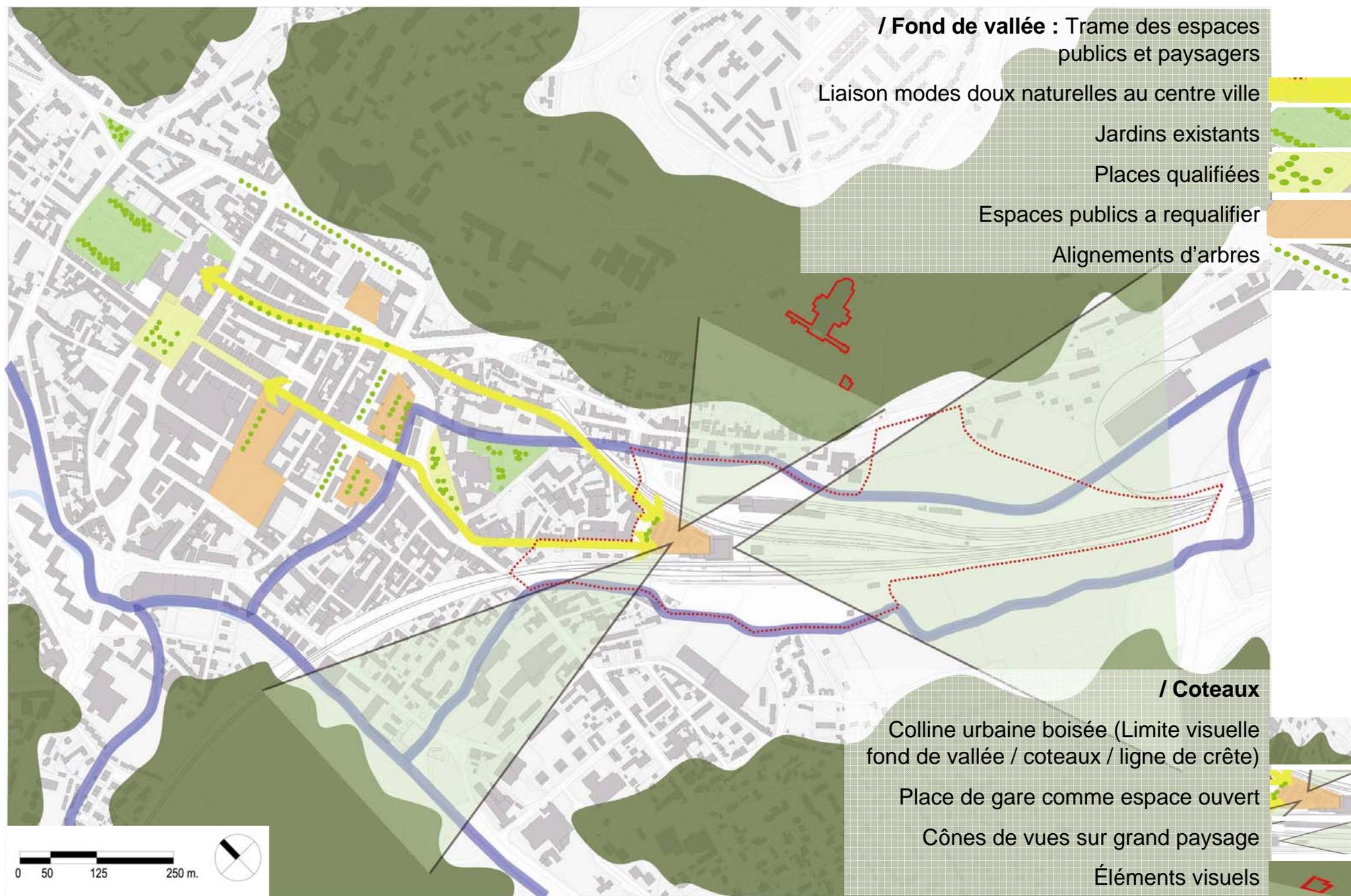


Carte AREP,
informations reprises du
diagnostic du PLU 2008







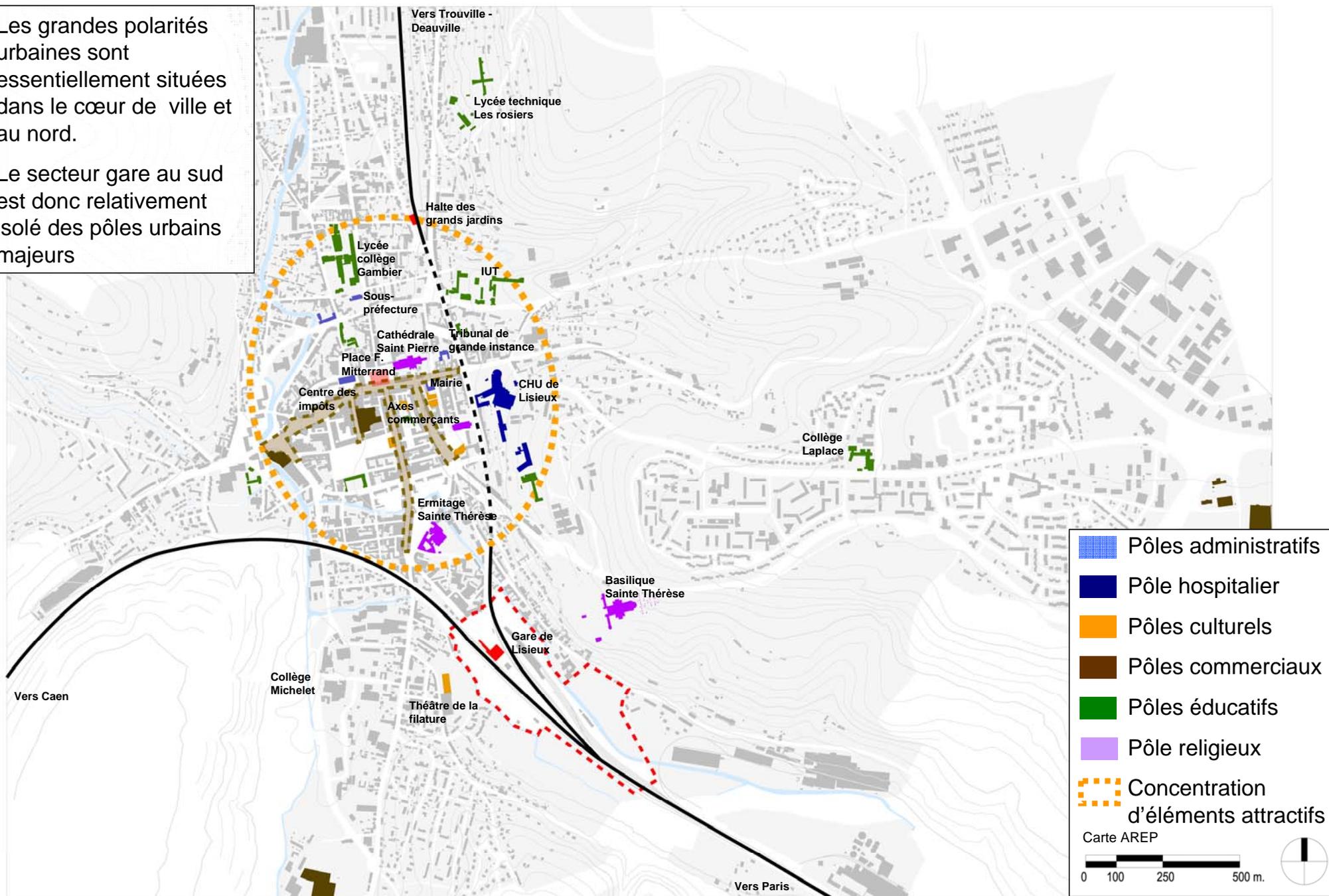




Organisation urbaine – les pôles urbains

Les grandes polarités urbaines sont essentiellement situées dans le cœur de ville et au nord.

Le secteur gare au sud est donc relativement isolé des pôles urbains majeurs

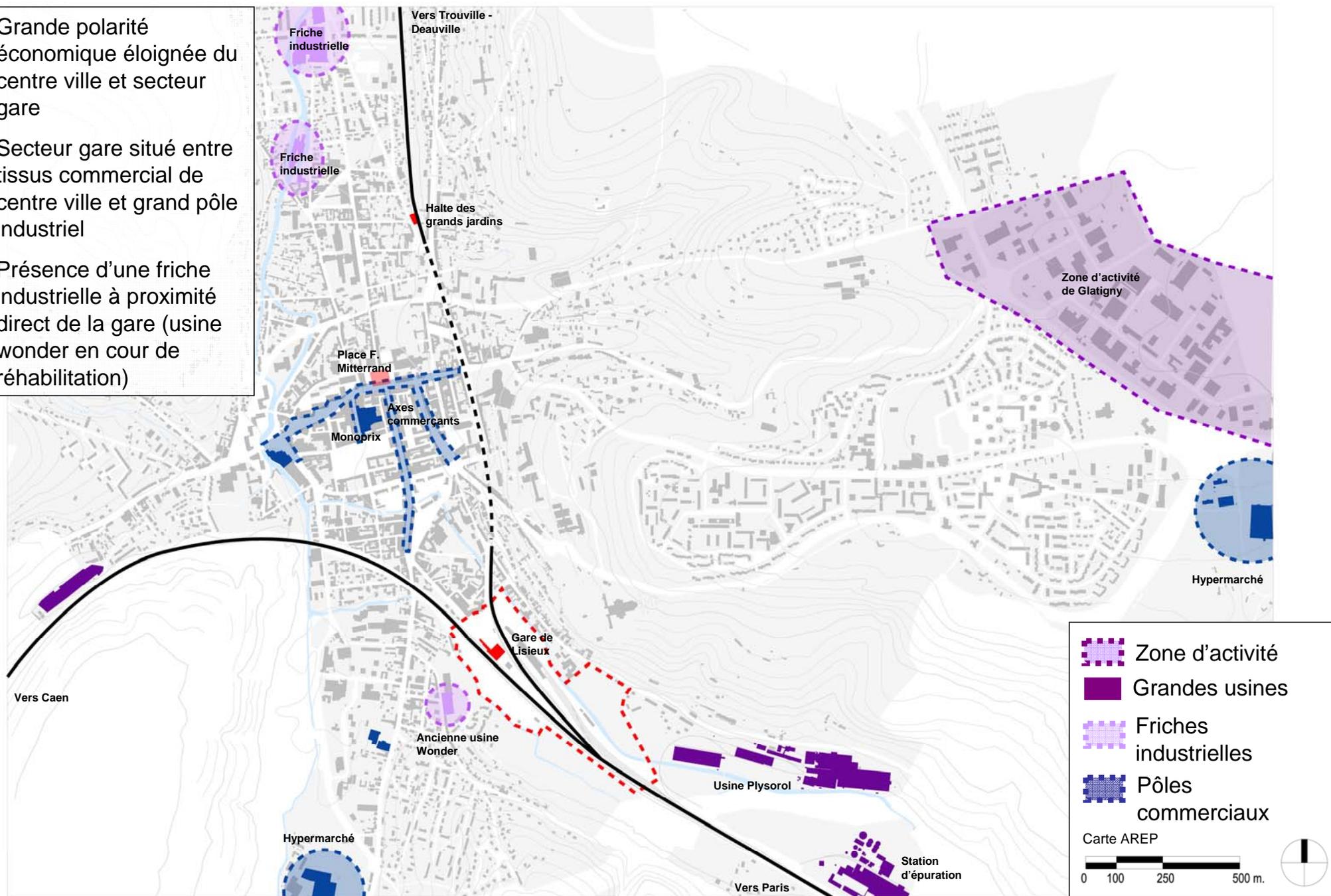


Organisation urbaine – pôles économiques et commerciaux

Grande polarité économique éloignée du centre ville et secteur gare

Secteur gare situé entre tissus commercial de centre ville et grand pôle industriel

Présence d'une friche industrielle à proximité direct de la gare (usine wonder en cour de réhabilitation)



Organisation urbaine – pôles culturels et religieux

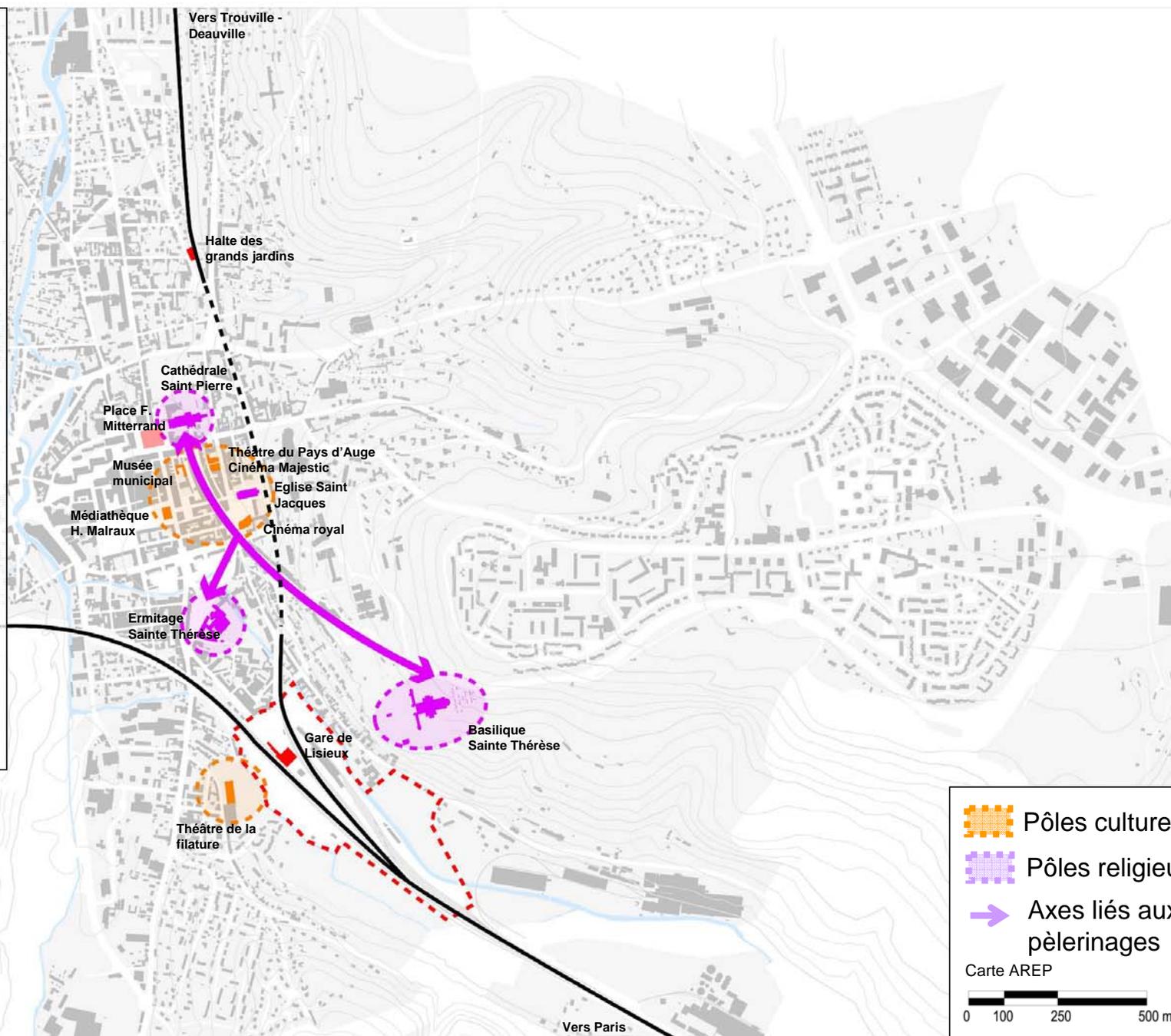
Circuits liés aux pèlerinages se font en dehors du secteur gare

Faible lisibilité des accès aux édifice religieux depuis la gare, malgré une proximité géographique de la Basilique et l'Hermitage Sainte Thérèse

Concentration des équipements culturels dans le cœur de ville

développement de nouveaux équipements culturels majeurs dans le secteur gare :

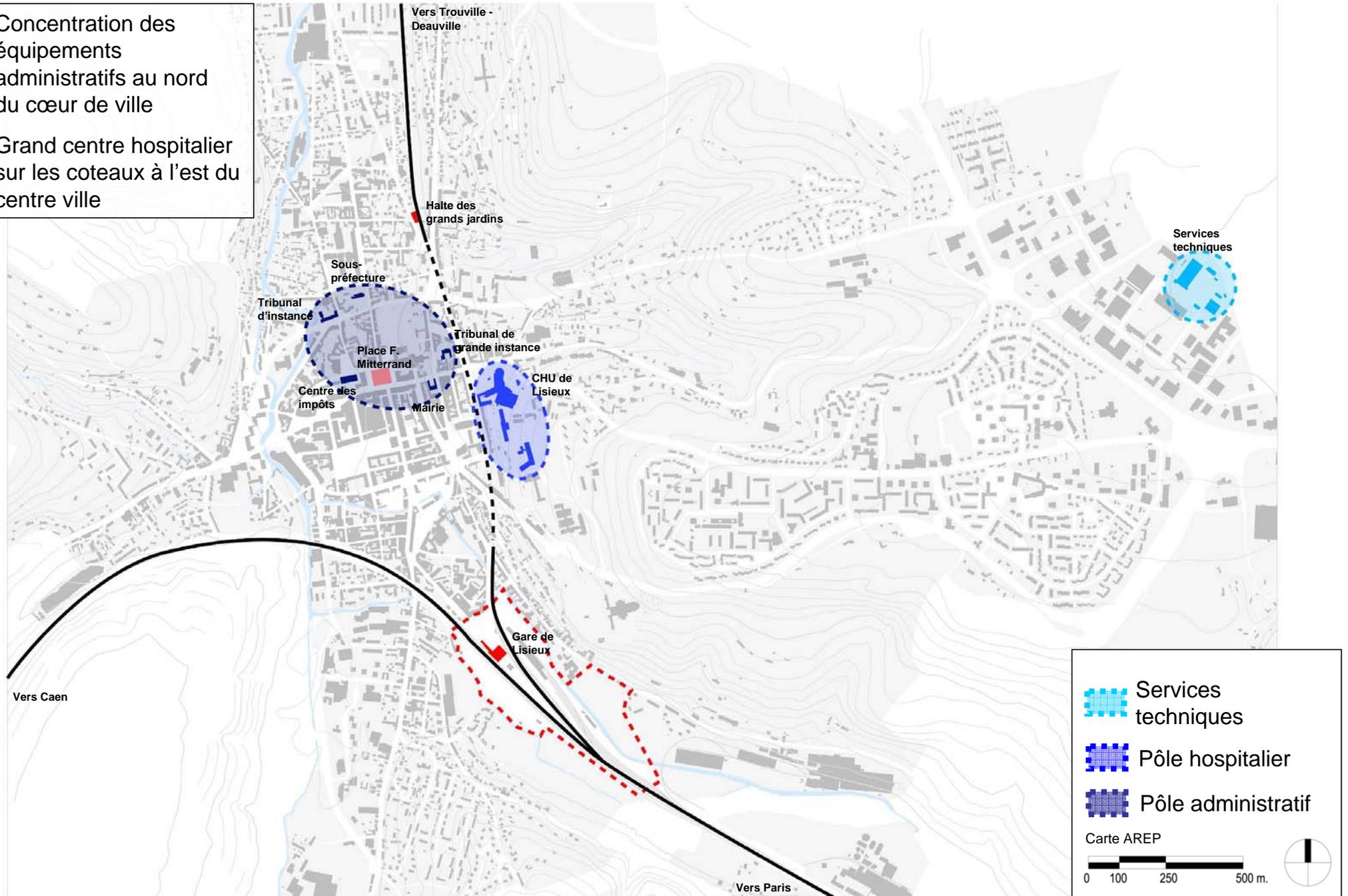
- Le théâtre de la filature
- Volonté de construire un multiplexe



Organisation urbaine – Pôles administratifs et médicaux

Concentration des équipements administratifs au nord du cœur de ville

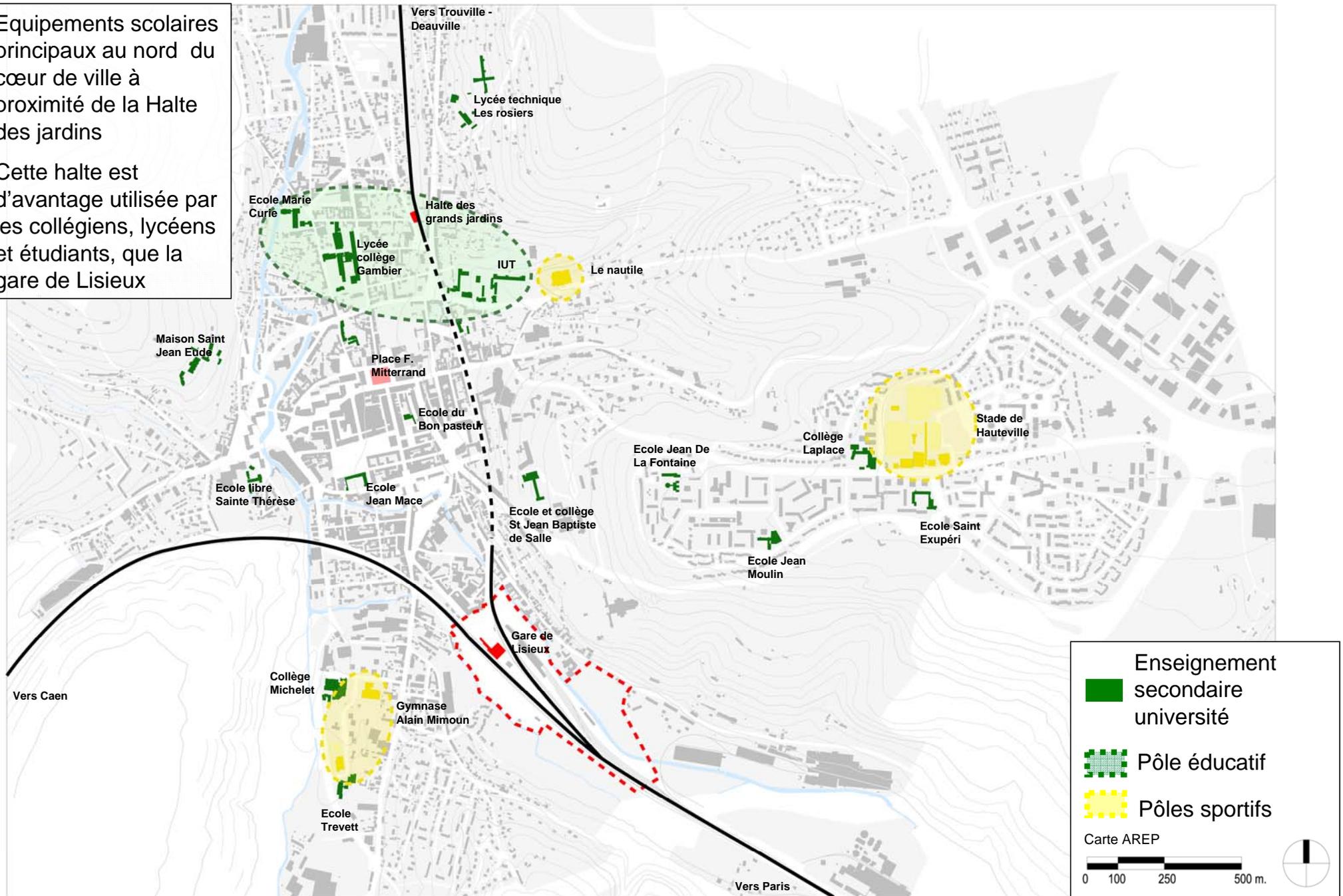
Grand centre hospitalier sur les coteaux à l'est du centre ville



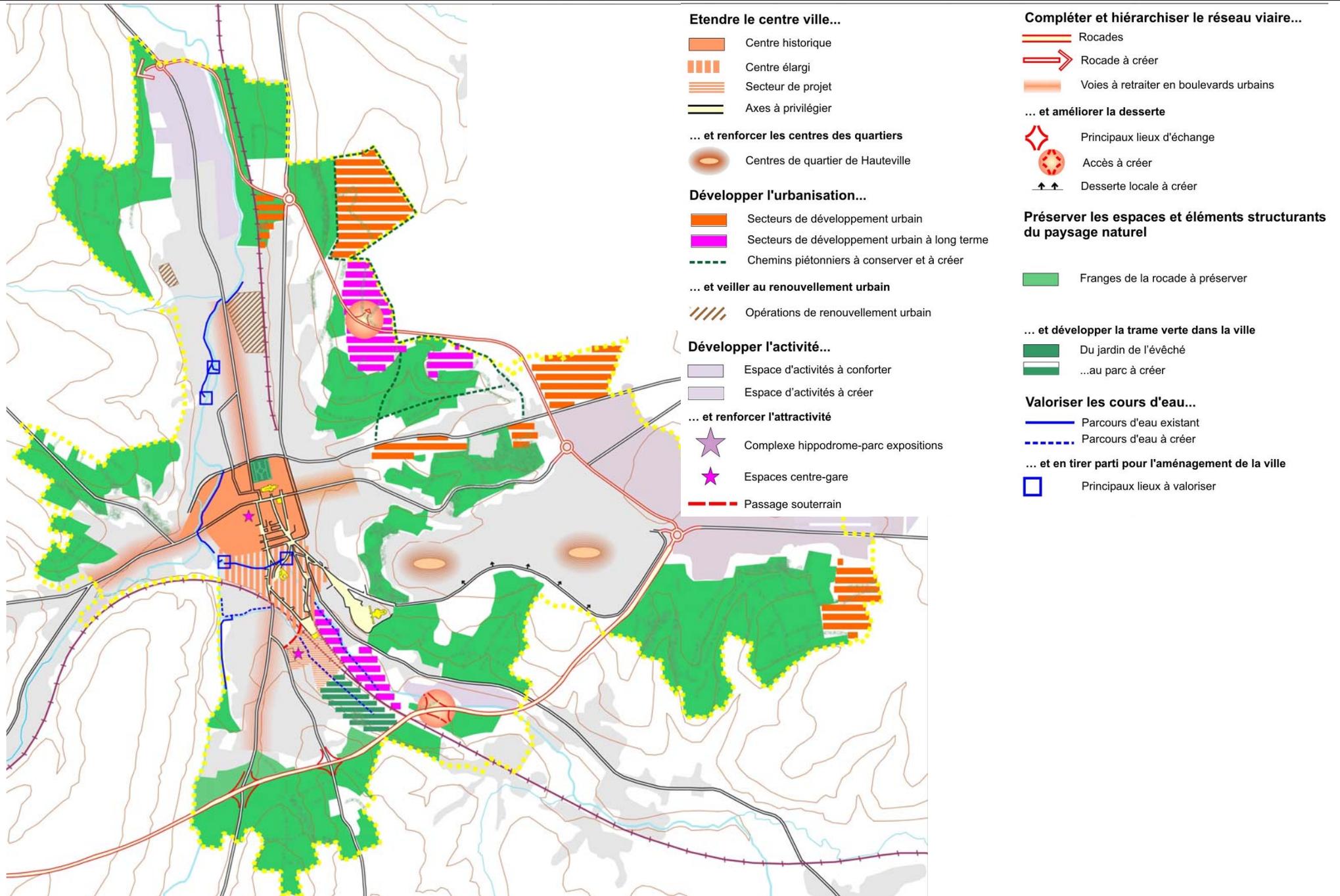
Organisation urbaine – Pôles scolaires et sportifs

Equipements scolaires principaux au nord du cœur de ville à proximité de la Halte des jardins

Cette halte est d'avantage utilisée par les collégiens, lycéens et étudiants, que la gare de Lisieux



Evolution urbaine de Lisieux



Compléter et hiérarchiser le réseau viaire...

-  Rocades
-  Rociade à créer
-  Voies à retraiter en boulevards urbains

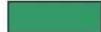
... et améliorer la desserte

-  Principaux lieux d'échange
-  Accès à créer
-  Desserte locale à créer

Préserver les espaces et éléments structurants du paysage naturel

-  Franges de la rocade à préserver

... et développer la trame verte dans la ville

-  Du jardin de l'évêché
-  ...au parc à créer

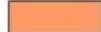
Valoriser les cours d'eau...

-  Parcours d'eau existant
-  Parcours d'eau à créer

... et en tirer parti pour l'aménagement de la ville

-  Principaux lieux à valoriser

Etendre le centre ville...

-  Centre historique
-  Centre élargi
-  Secteur de projet
-  Axes à privilégier

... et renforcer les centres des quartiers

-  Centres de quartier de Hauteville

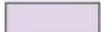
Développer l'urbanisation...

-  Secteurs de développement urbain
-  Secteurs de développement urbain à long terme
-  Chemins piétonniers à conserver et à créer

... et veiller au renouvellement urbain

-  Opérations de renouvellement urbain

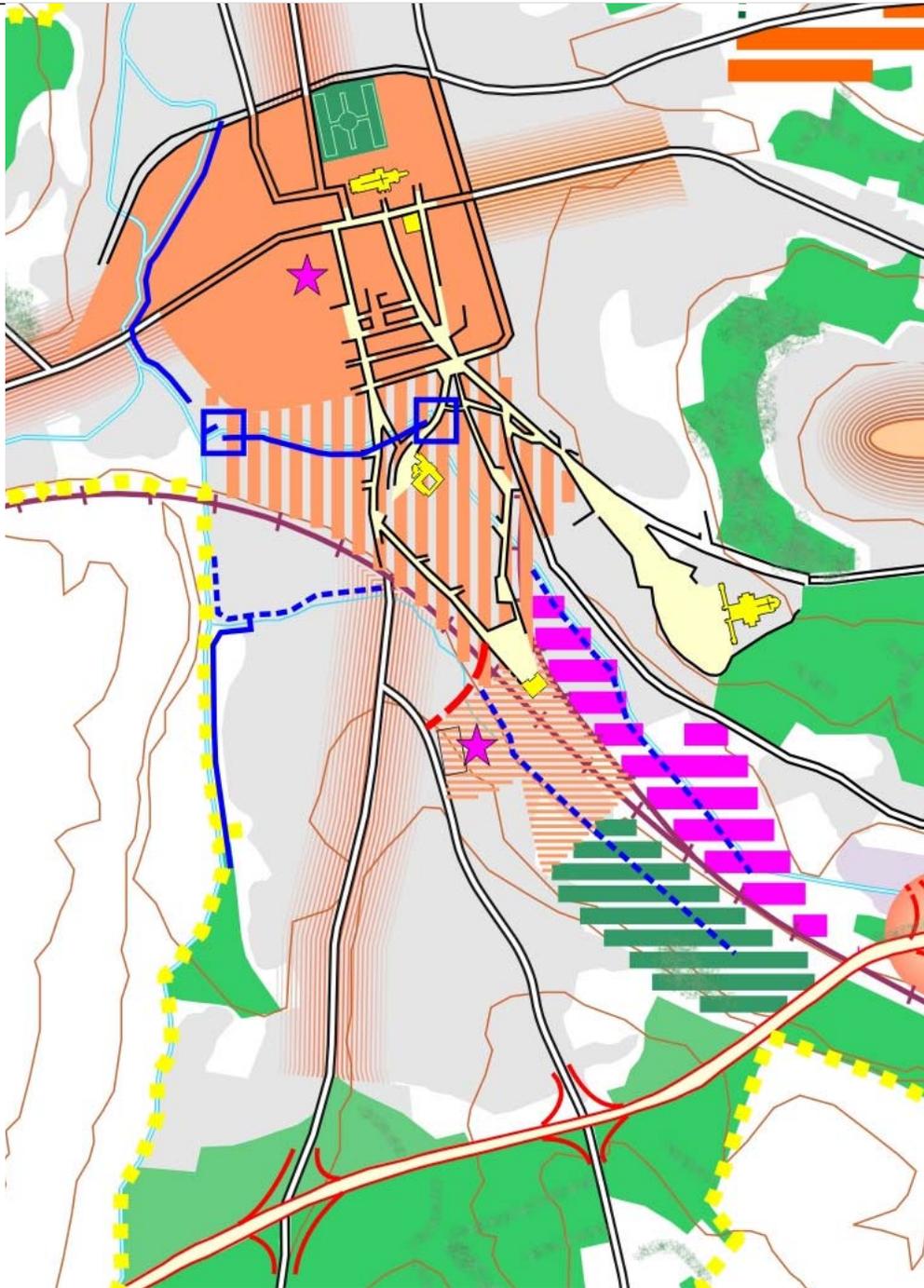
Développer l'activité...

-  Espace d'activités à conforter
-  Espace d'activités à créer

... et renforcer l'attractivité

-  Complexe hippodrome-parc expositions
-  Espaces centre-gare
-  Passage souterrain

Evolution urbaine de Lisieux – gare centre ville



Etendre le centre ville...

-  Centre historique
-  Centre élargi
-  Secteur de projet
-  Axes à privilégier Basilique cathédra, gare cœur ville

Développer l'urbanisation...

-  Secteurs de développement urbain
-  Secteurs de développement urbain à long terme

... et renforcer l'attractivité

-  Espaces centre-gare

-  Passage souterrain

Compléter et hiérarchiser le réseau viaire...

-  Voies à retraiter en boulevards urbains

... et améliorer la desserte

-  Principaux lieux d'échange
-  Accès à créer

Préserver les espaces et éléments structurants du paysage naturel

-  Franges de la rocade à préserver

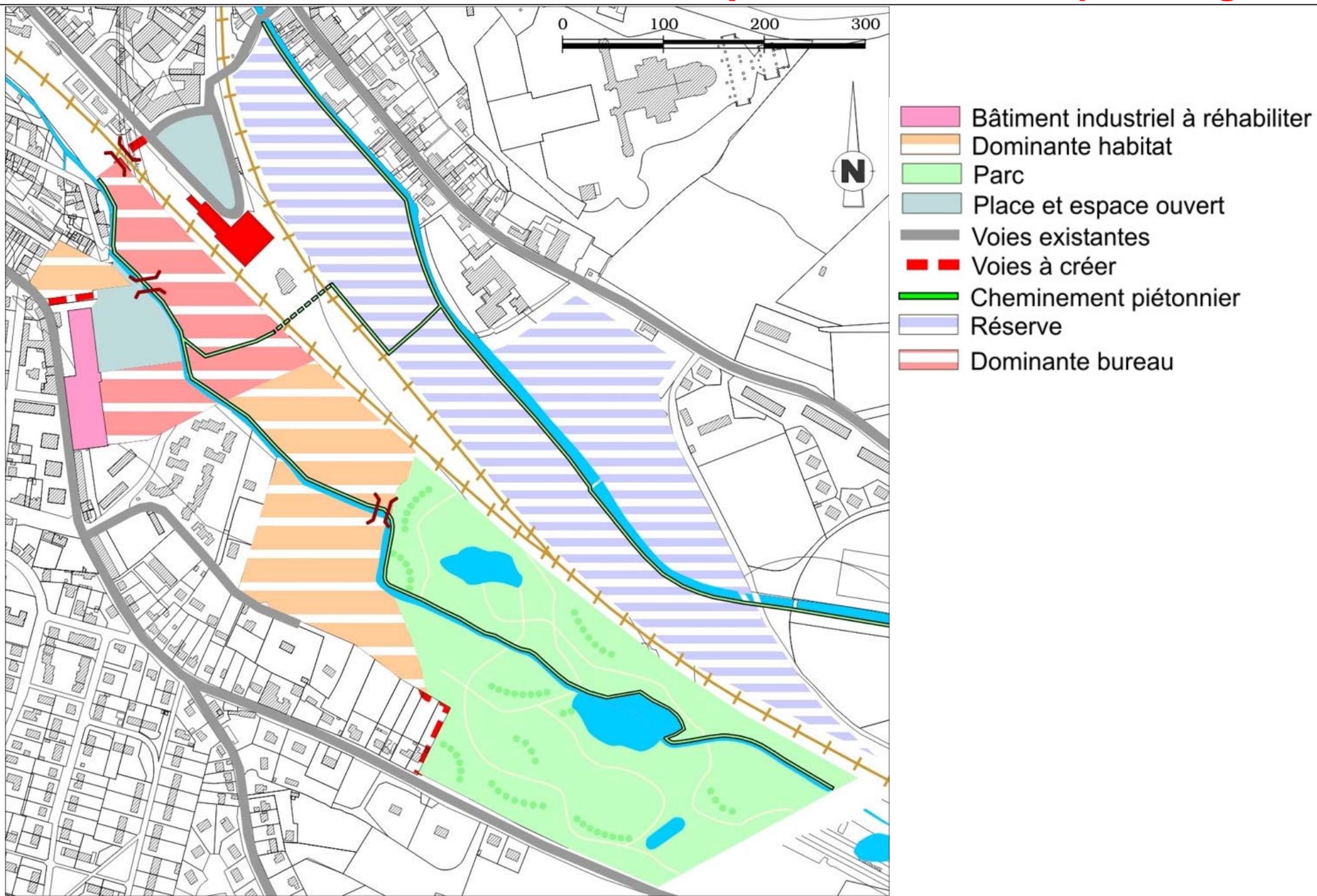
... et développer la trame verte dans la ville

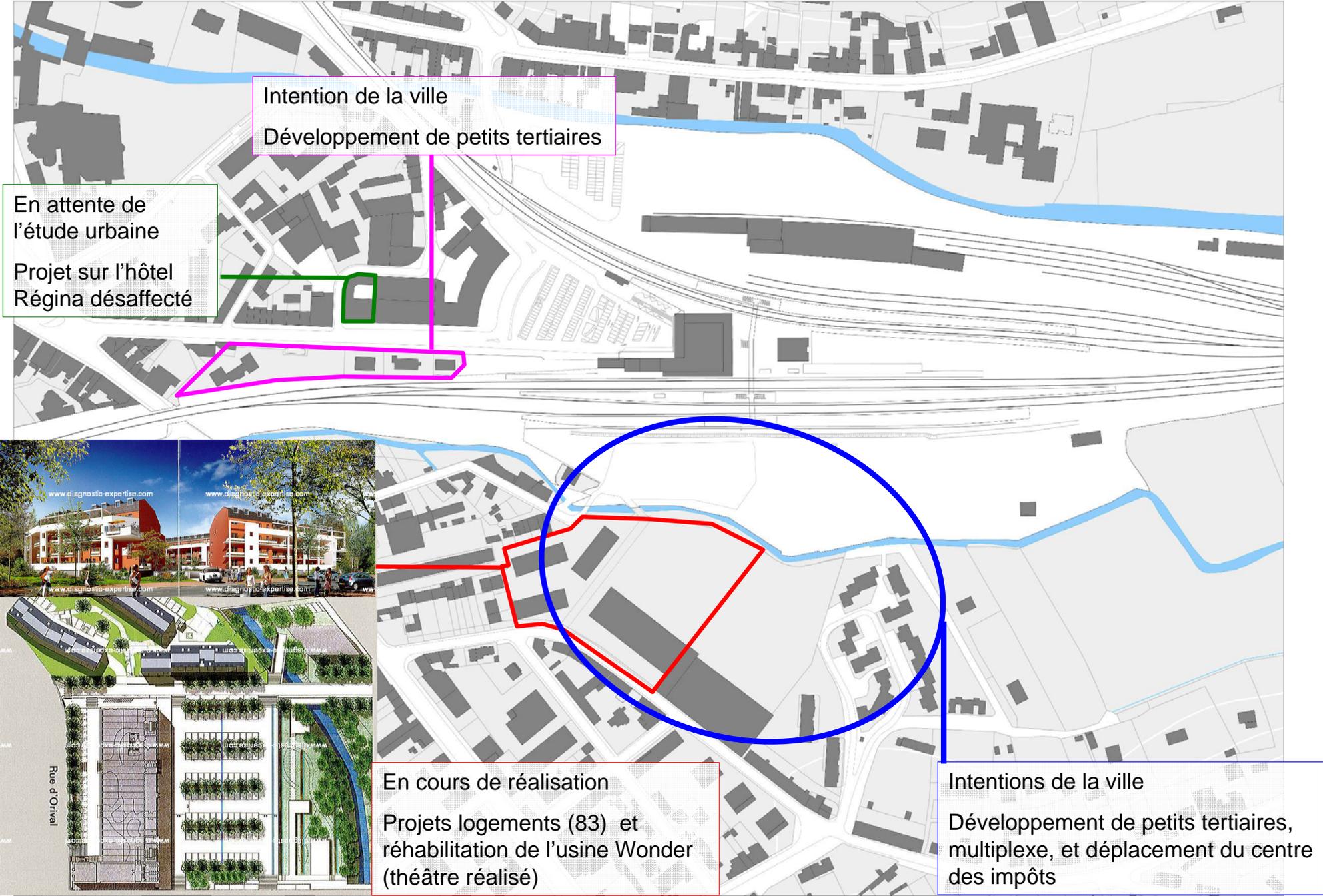
-  Du jardin de l'évêché
-  ...au parc à créer

Valoriser les cours d'eau...

-  Parcours d'eau existant
-  Parcours d'eau à créer

Projets urbains sur le quartier gare



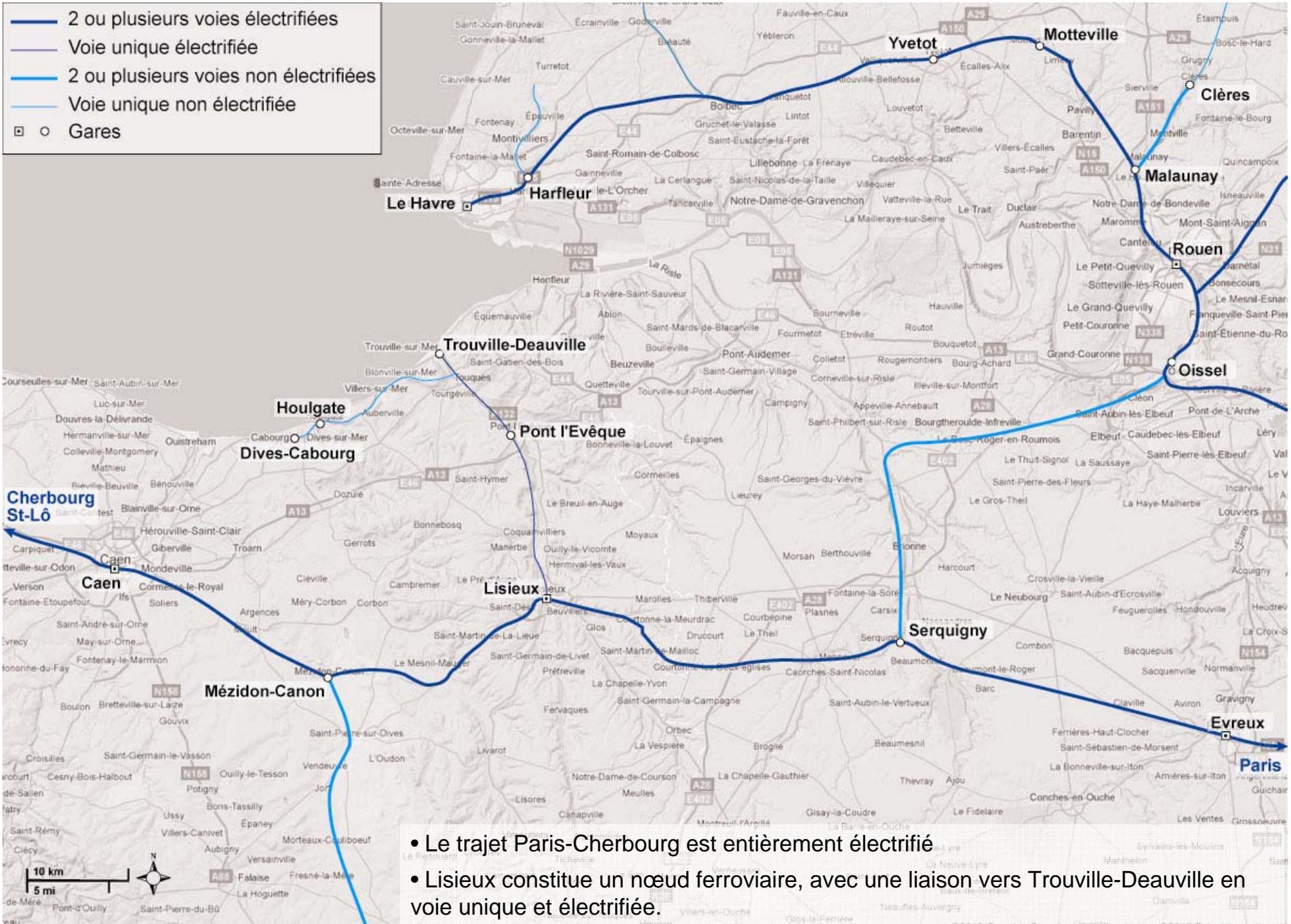


DIAGNOSTIC MOBILITE

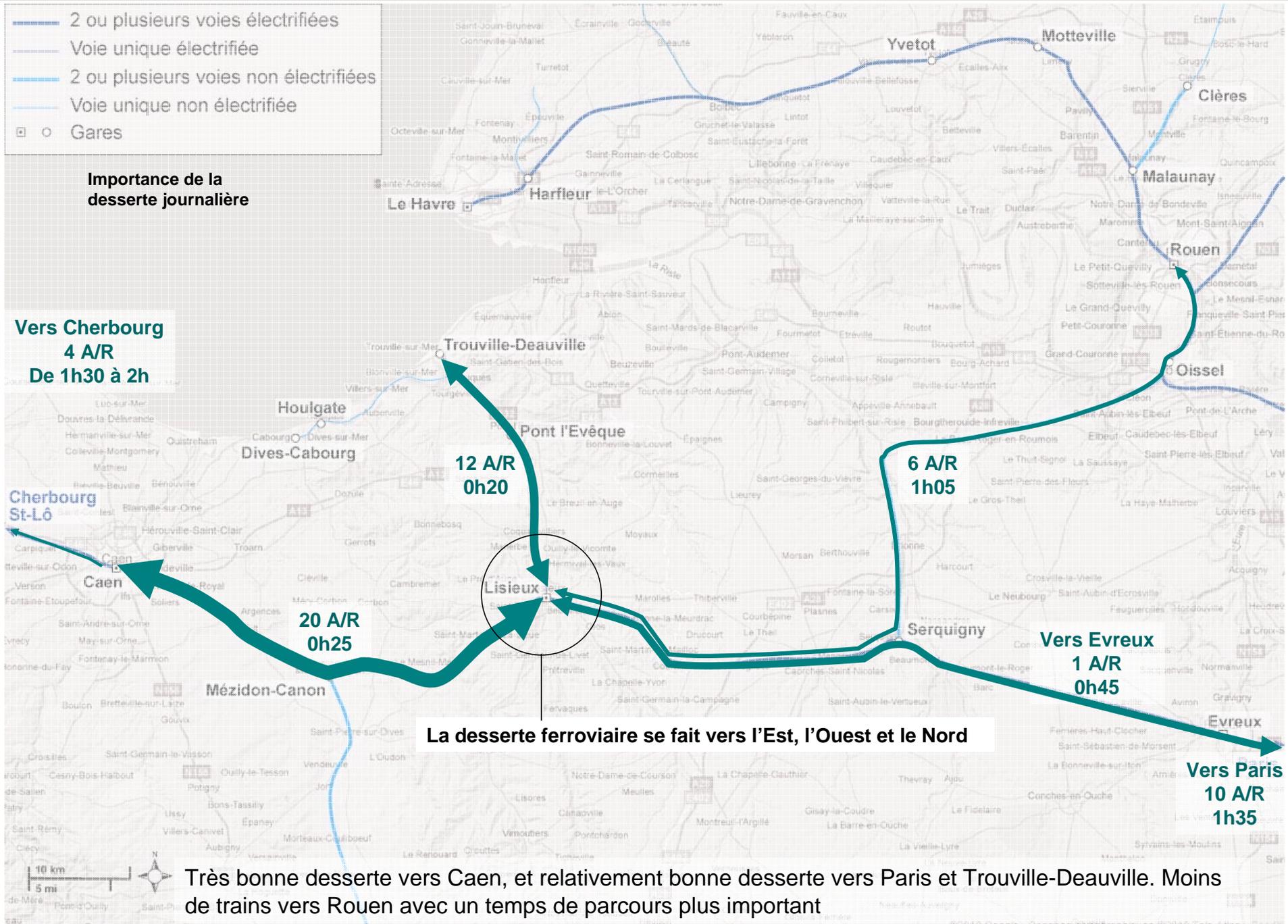
Données ferroviaires

La desserte

Les accessibilités mode à mode

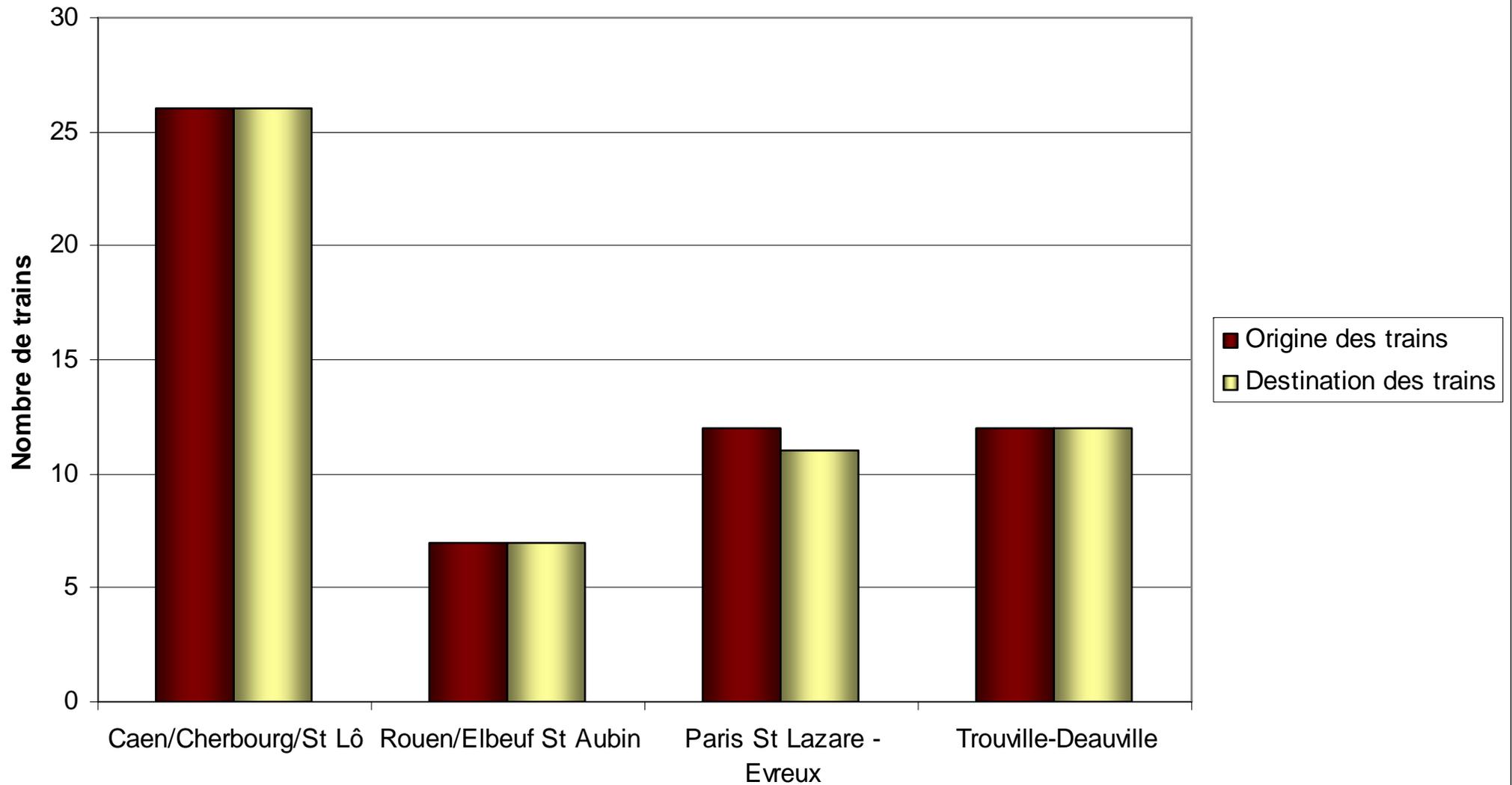


Carte AREP 2010
Fond de plan Google Maps

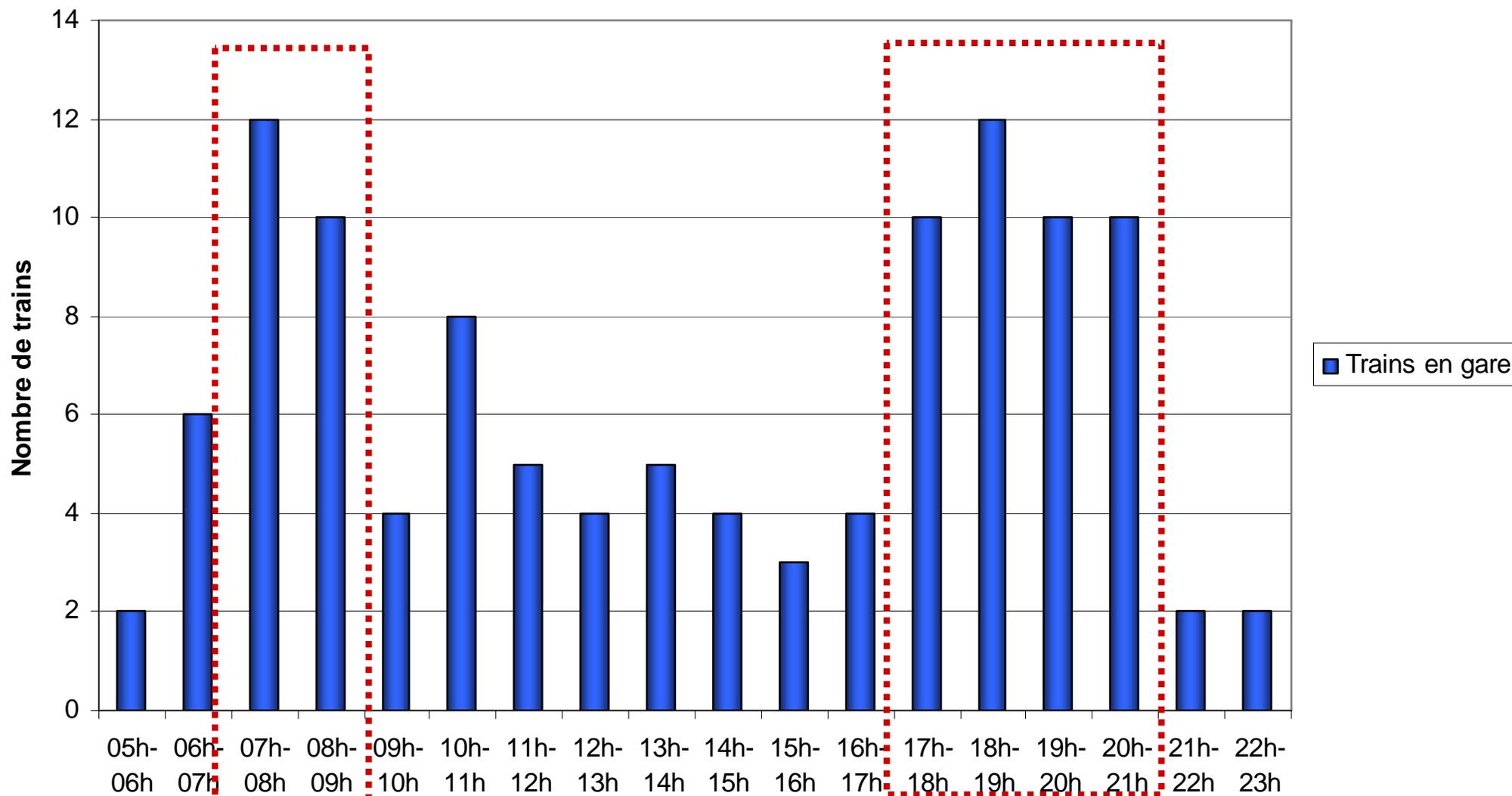


Carte AREP 2010
Fond de plan Google Maps

Desserte ferroviaire Lisieux gare en JOB (04/01/2011)

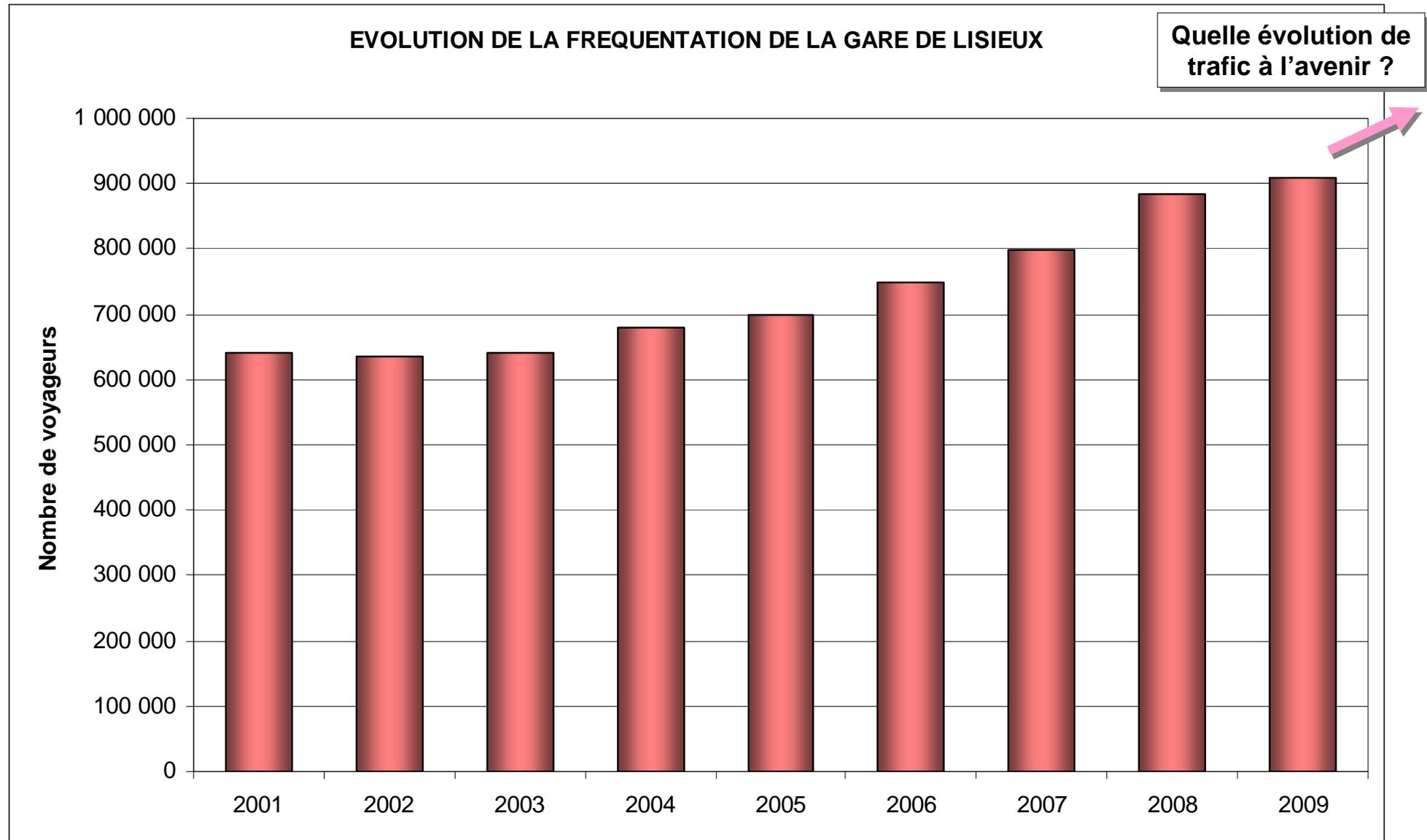


Trains en gare de Lisieux par tranche horaire en JOB (04/01/2011)



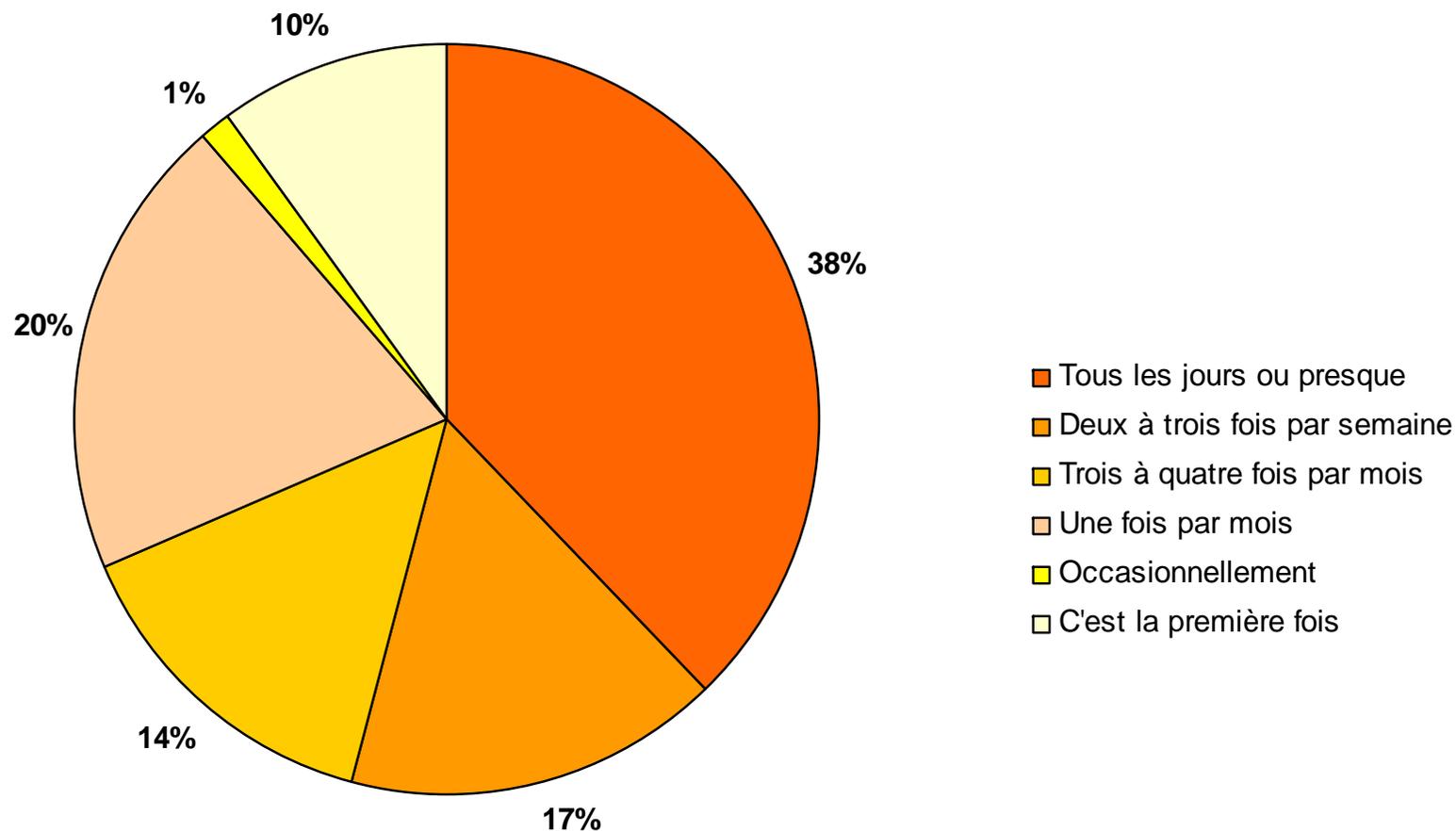
La gare de Lisieux a accueilli en 2009 près de 910 000 voyageurs (hors correspondants).

La fréquentation de la gare est en augmentation constante depuis 2001



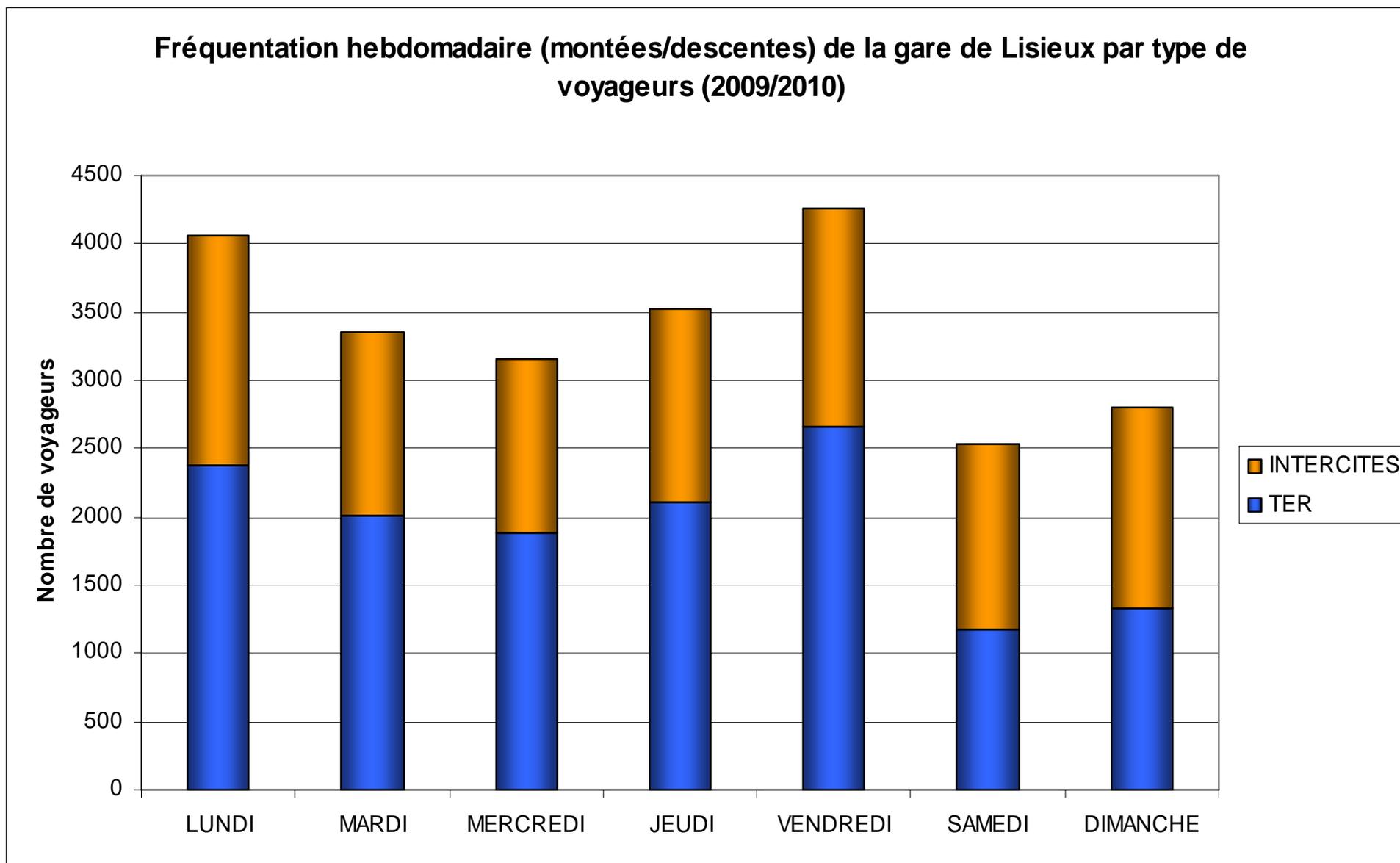
Pour le trafic TER, la gare de Lisieux est en grande partie fréquentée par des habitués, dont près de 40% sont des pendulaires qui utilisent la gare quotidiennement

Fréquence d'utilisation de la gare des voyageurs TER (Mars 2010)



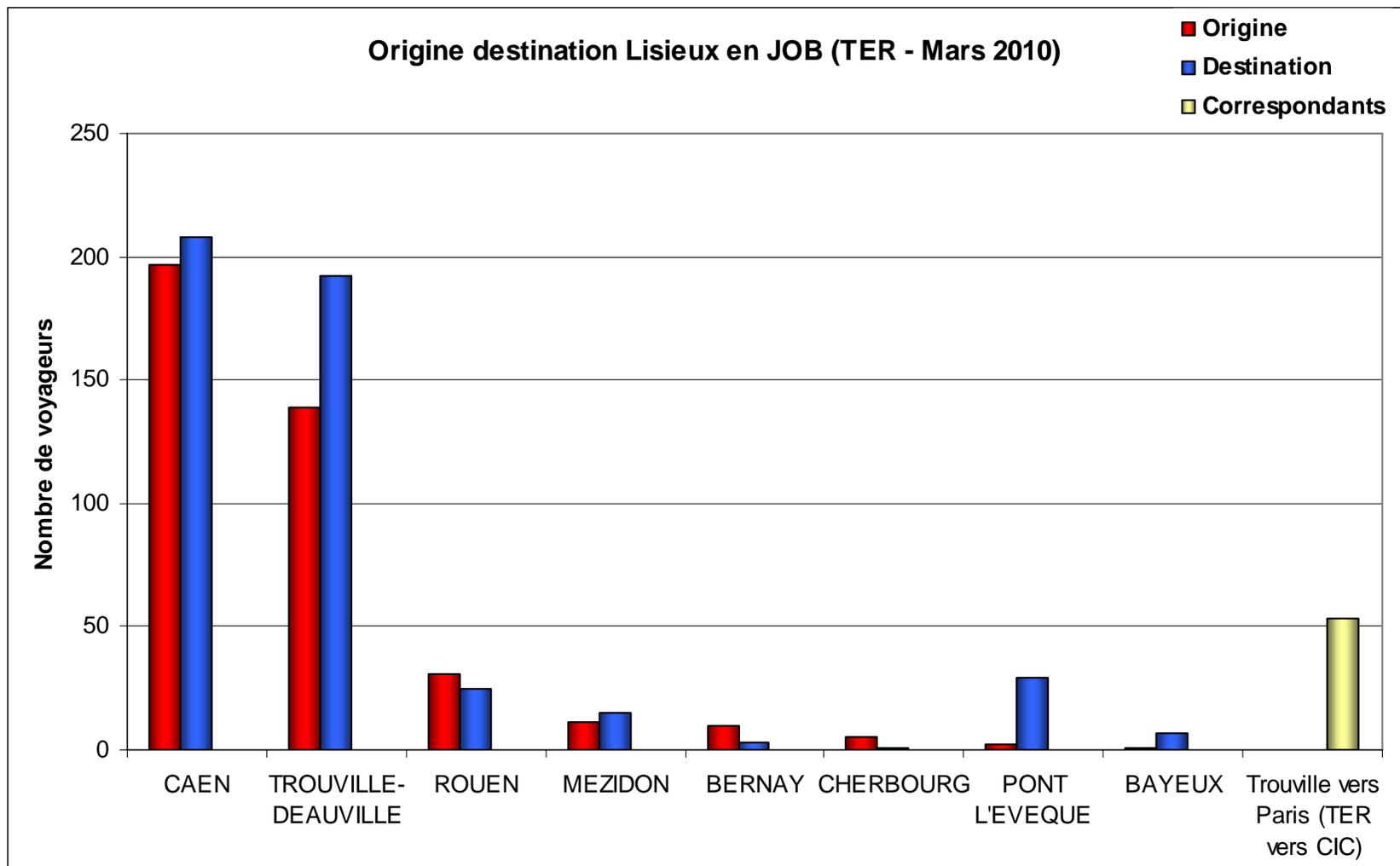
Source : Conseil Régional Basse Normandie. Cette enquête ne concerne que les voyageurs TER

Une gare dont le trafic pendulaire est affirmé : les lundis et vendredis apparaissent comme les jours de pointe dans le trafic gare (pointe d'environ 4 300 voyageurs/jours le vendredi).



Sources : données TER 2010 + estimation sur données comptage Intercités 2009

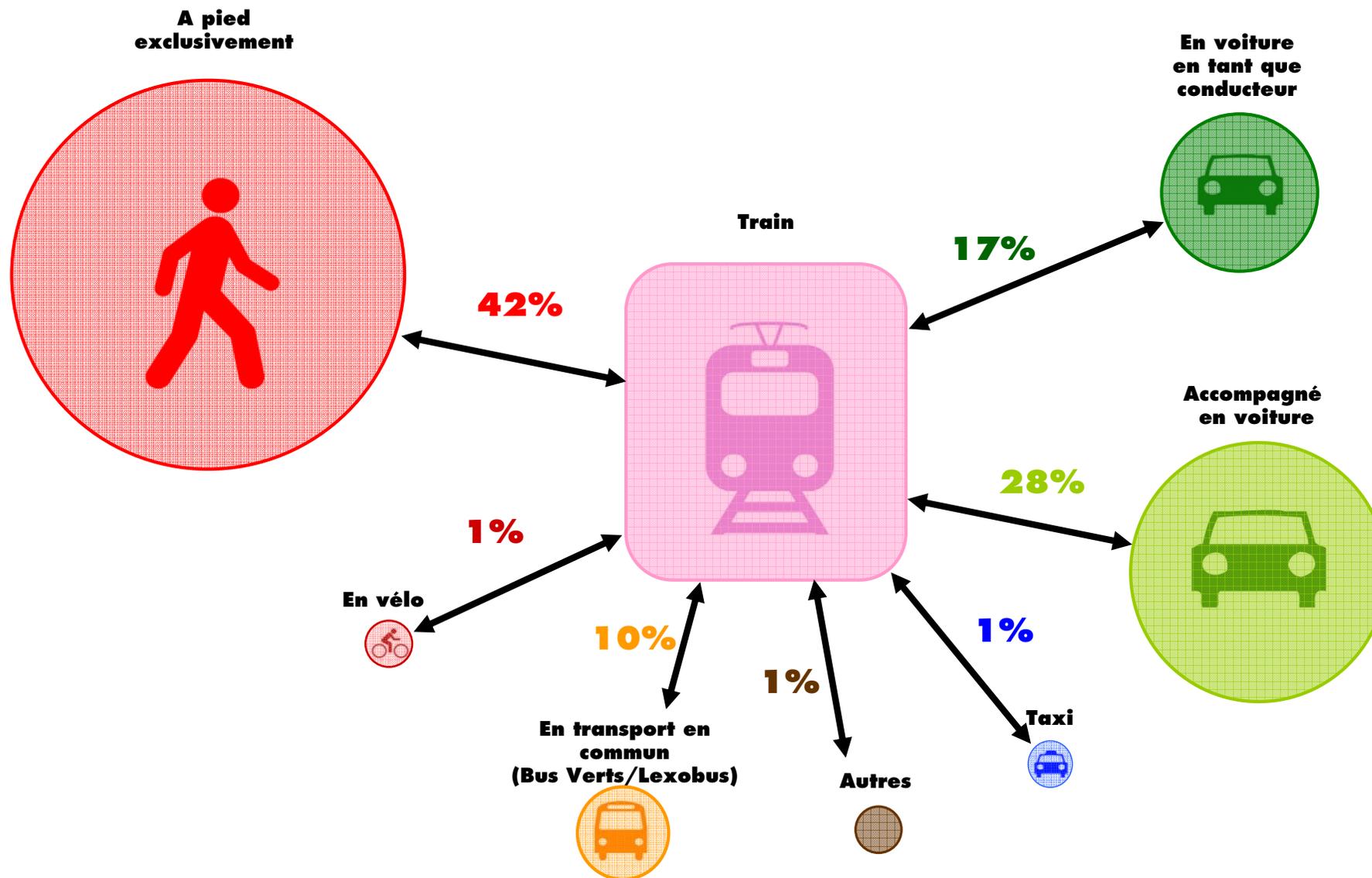
- **Caen et Trouville-Deauville constituent les deux origines/destinations principales sur le trafic TER en JOB :**
 - Présence de pendulaires qui effectuent le trajet quotidiennement
 - Les temps de parcours en train sont concurrentiels devant ceux en voiture :
 - Lisieux – Caen : 25 min en train et 45 min en voiture
 - Lisieux-Trouville-Deauville : 20 min en train et 25 min en voiture



Source : Enquête Qualité Perçue, CRBN - SCAT, Mars 2010. 876 personnes interrogées, uniquement des voyageurs TER

Part modales de rabattement-diffusion (Trafic TER mars 2010)

- Un rabattement/diffusion piéton très important et des modes doux qui occupent plus largement une place majoritaire.
- La part modale liée à la voiture de près de 35%.



Source : Enquête Qualité Perçue, CRBN - SCAT, Mars 2010. Cette enquête ne concerne que les voyageurs TER

Une étude préliminaire de **mise en accessibilité PMR** du PEM de Lisieux a été réalisé pour le compte de RFF.

Elle prévoit :

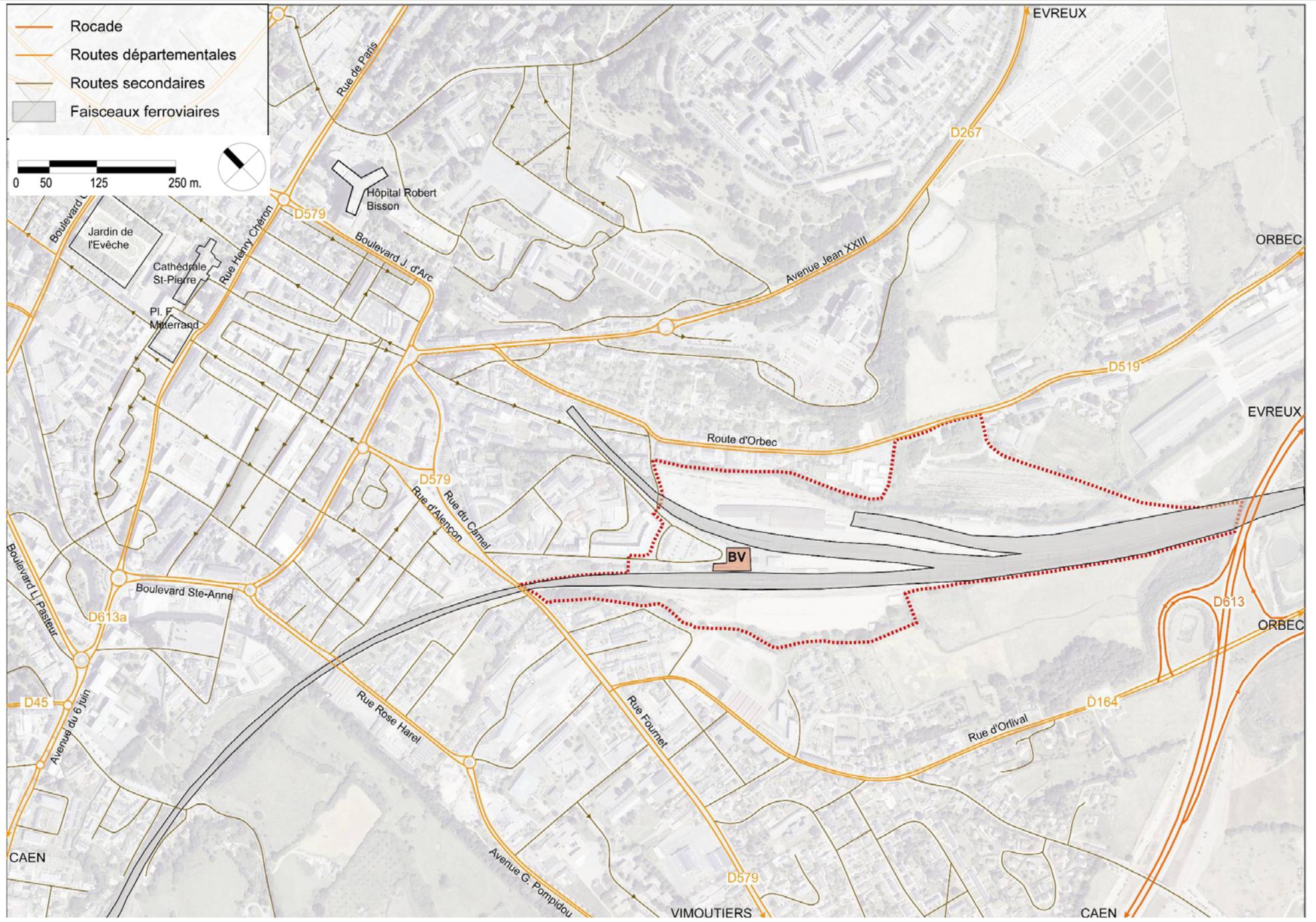
- plusieurs hypothèses pour la mise en accessibilité des quais: par des rampes ou des ascenseurs.
- la mise à niveau du souterrain
- le réhaussement des quais

Ce document précise que l'étude que nous menons n'a pas d'incidence sur le projet de mise en accessibilité du PEM

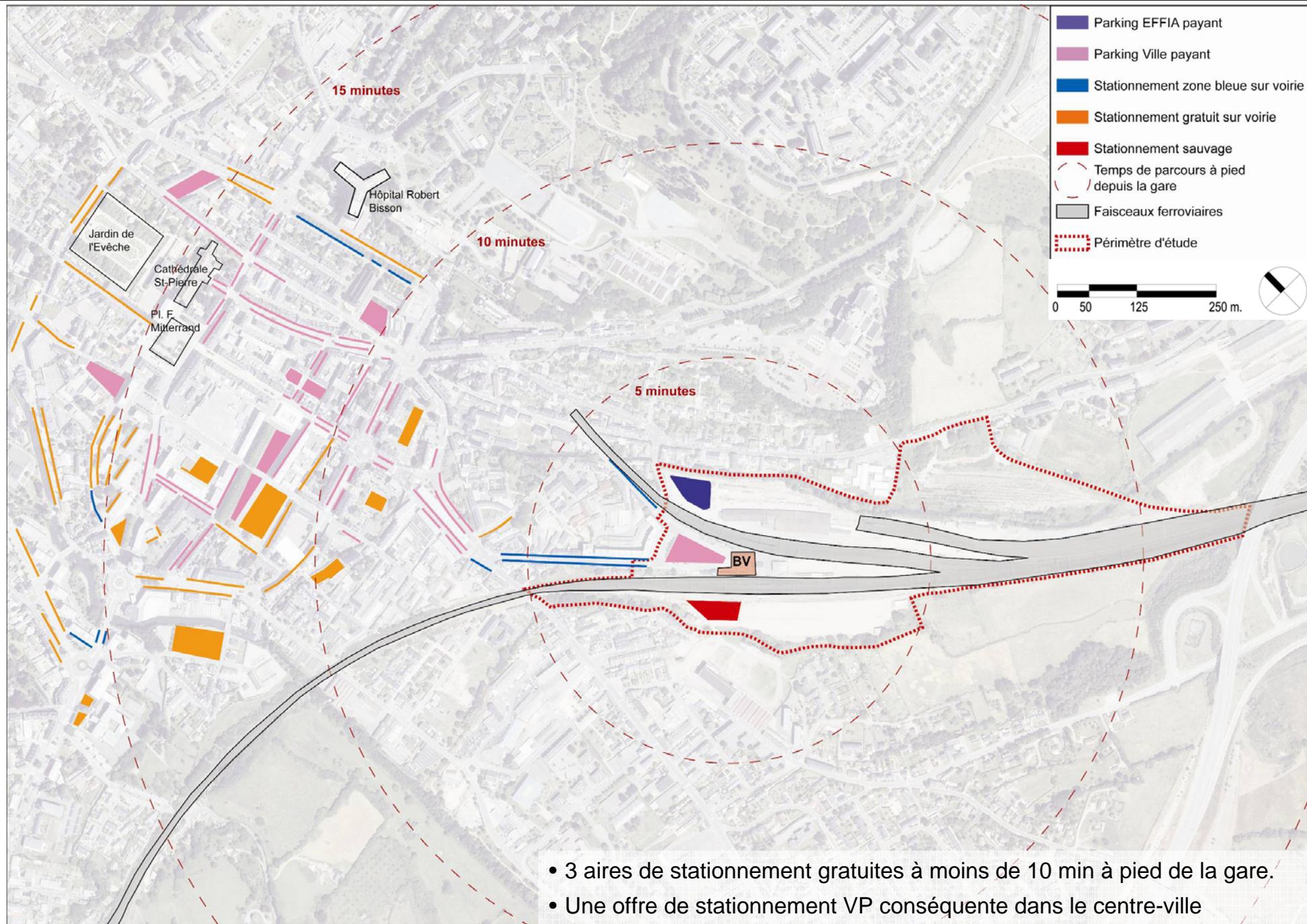


Desserte du pôle d'échanges de Lisieux

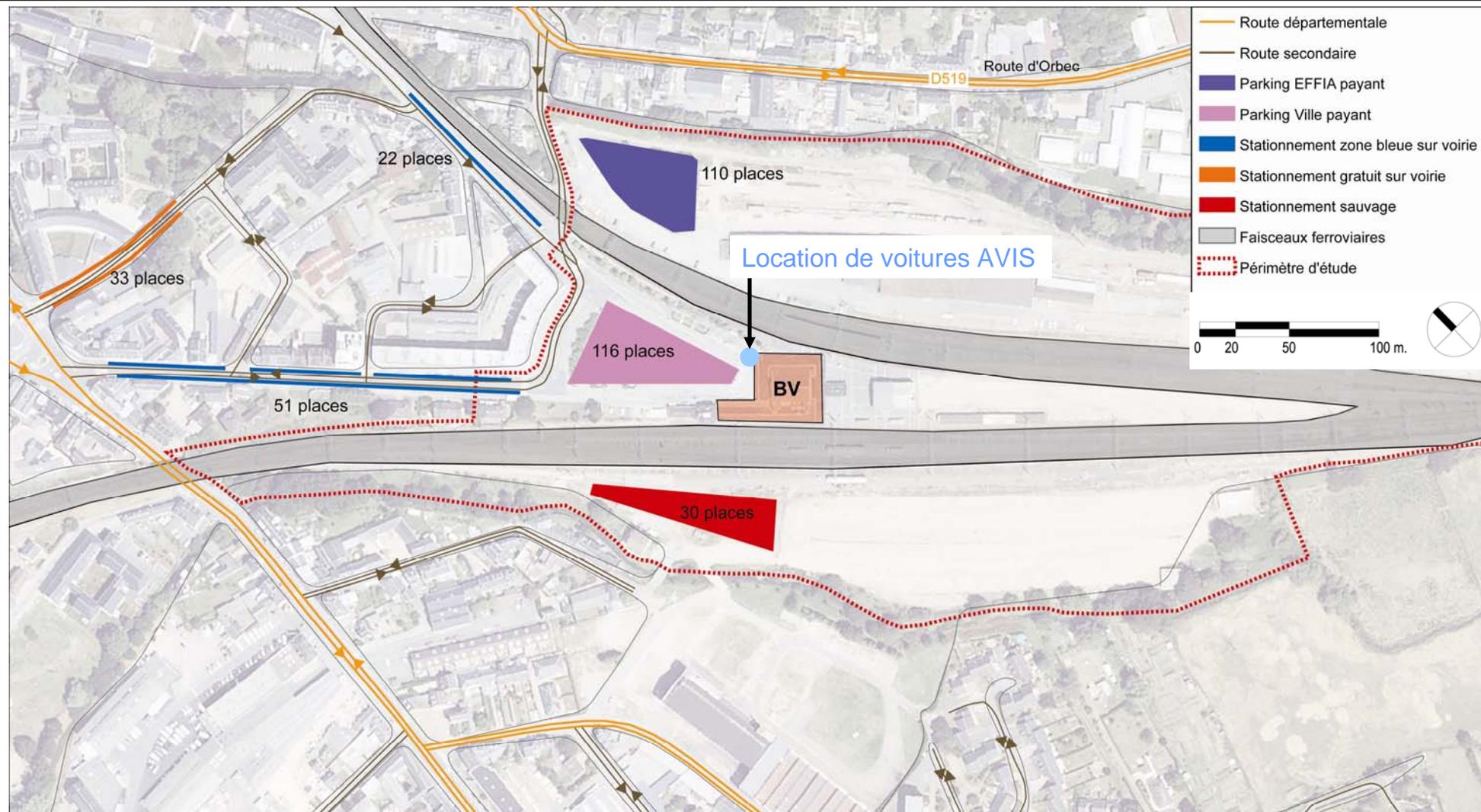
Véhicules particuliers



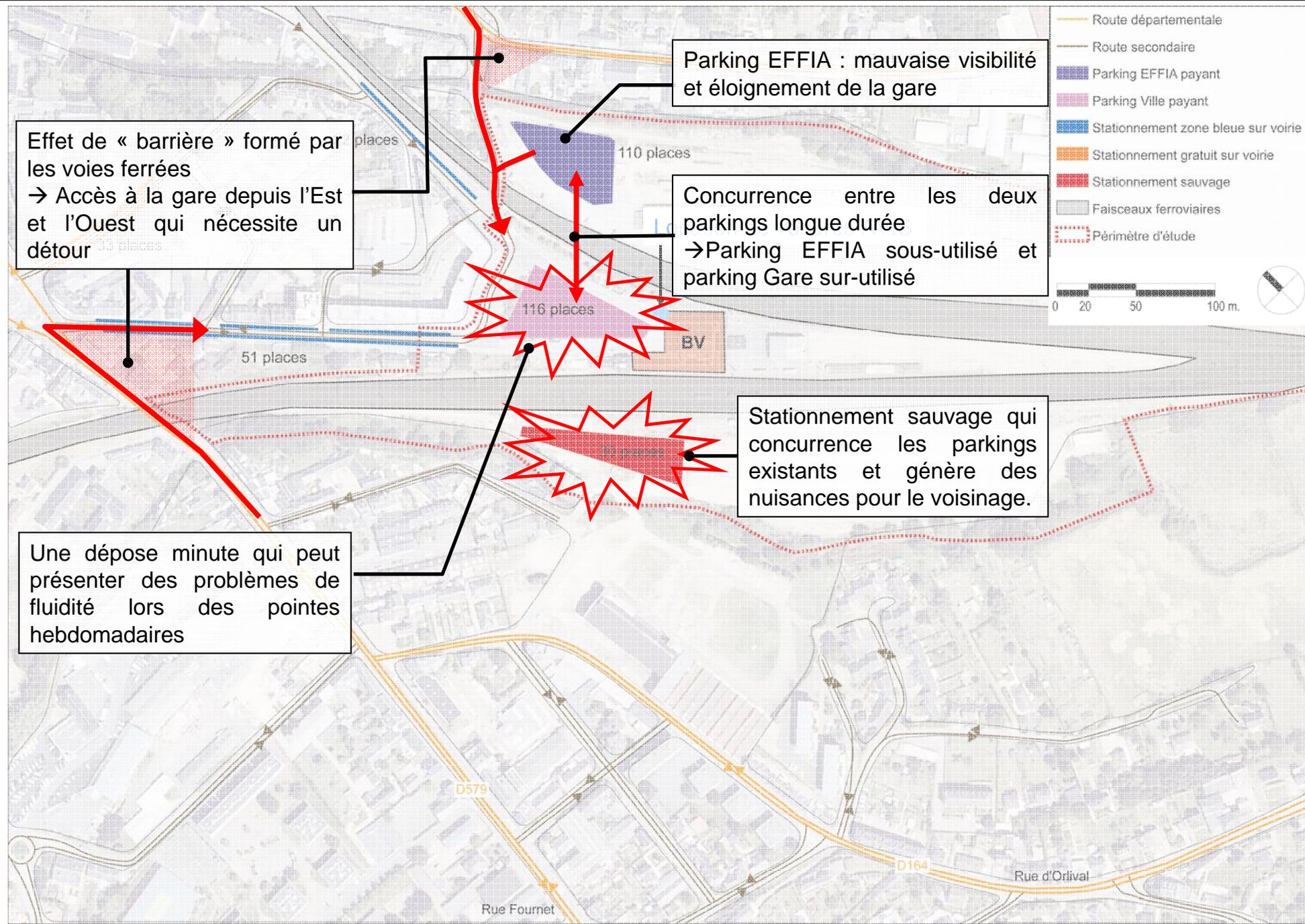
Véhicules Particuliers - Offre de stationnement public



Véhicules Particuliers – Circulation et stationnement autour du PEM



- Une offre payante de stationnement d'environ 230 places aux abords immédiats de la gare. Le taux de respect du stationnement payant constaté y apparaît comme très faible sur ces deux parkings.
 - 30 places en stationnement sauvage sont utilisées au sud-est de la gare, mais doivent être condamnées à l'avenir. Le trafic voiture occasionne des nuisances pour les riverains et un accès piétons « sauvage » aux quais.
 - Des taux de remplissage constatés d'environ : 100% sur le parking Ville, 100% sur le parking sauvage, et 50% sur le parking EFFIA.
- La demande en pointe aujourd'hui est donc de 200 places de parking environ.





Parking EFFIA sous-utilisé



Parking gare sur-utilisé



Stationnement sauvage

Transports en commun urbain et interurbain

Offre :

- 10 lignes desservent Lisieux dont :
 - 4 lignes qui desservent la gare SNCF de Lisieux
 - 5 lignes qui ne circulent qu'en période scolaire (mais ouvertes à tous)
- Circulation du lundi au dimanche, de 6h30 à 21h

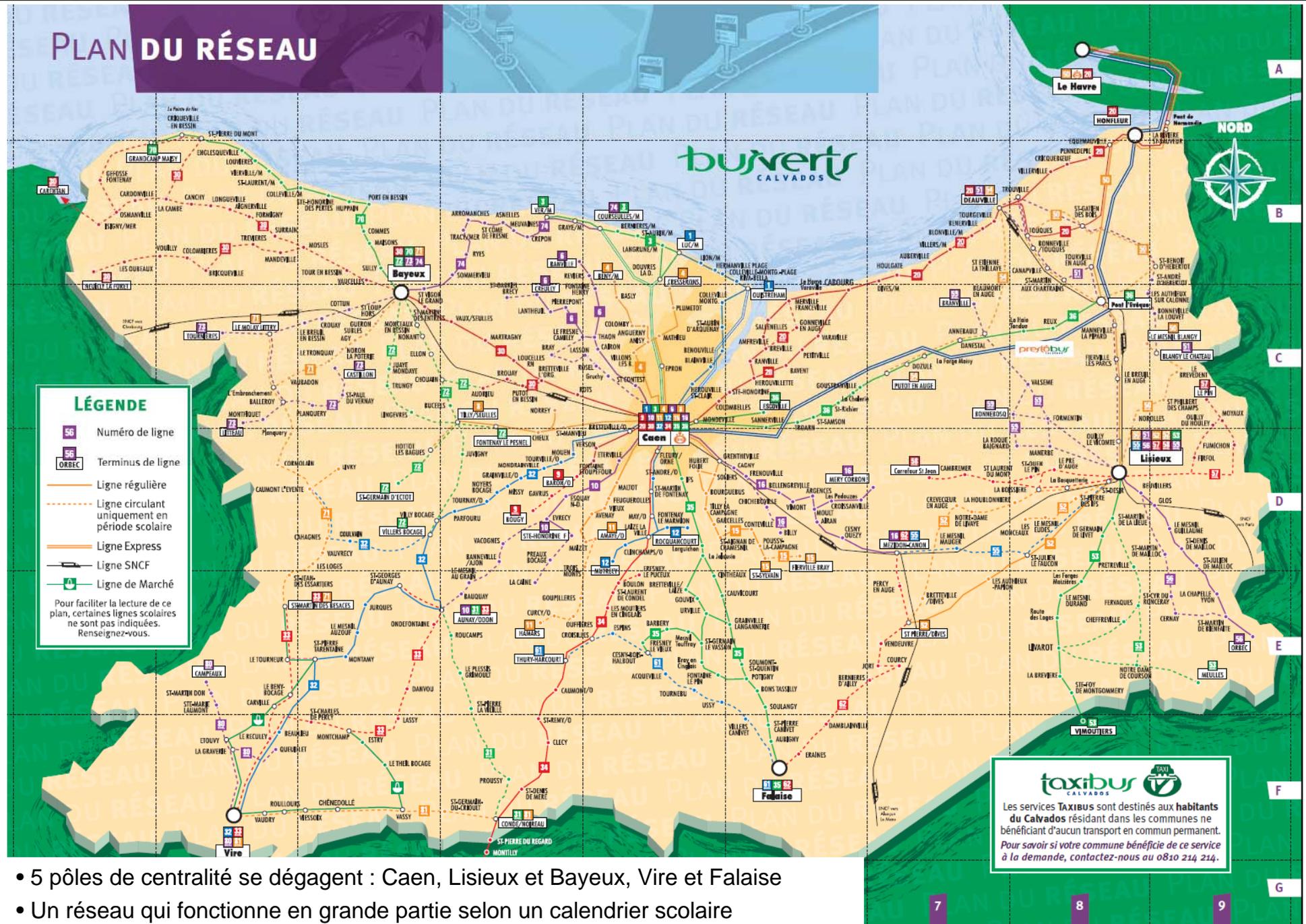
Tarifification :

- Des titres de transports avec des offres préférentielles pour les utilisateurs réguliers et pour les étudiants
- Principe de tarification zonale qui permet de payer proportionnellement à la distance parcourue

Fréquentation 2009 * :

- Près de 45 000 personnes ont pris le bus depuis un arrêt de Lisieux.
- L'arrêt « Place François Mitterrand » est le pôle principal avec 25 500 montées (soit 57% des montées).
- L'arrêt « Gare SNCF » est le pôle secondaire du réseau avec 8000 montées (soit 18% des montées).
- La ligne 56 (Lisieux - Orbec) est la plus empruntée.

* Source : KEOLIS Calvados



- 5 pôles de centralité se dégageant : Caen, Lisieux et Bayeux, Vire et Falaise
- Un réseau qui fonctionne en grande partie selon un calendrier scolaire

Desserte de Lisieux par les cars départementaux (Bus Verts)



- Desserte équilibrée sur l'ensemble des direction, bien que moindre vers l'Ouest
- La gare SNCF apparaît comme un pôle secondaire par rapport à la place François Mitterrand (qui est donc la gare routière de Lisieux)

Desserte de Lisieux par les cars départementaux (Bus Verts)

Réseau ferroviaire

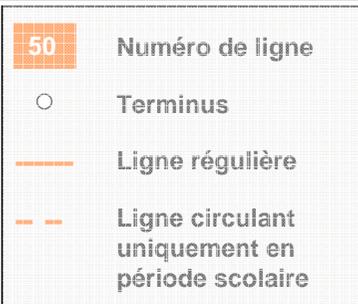


Car départementaux au départ de la Gare SNCF de Lisieux

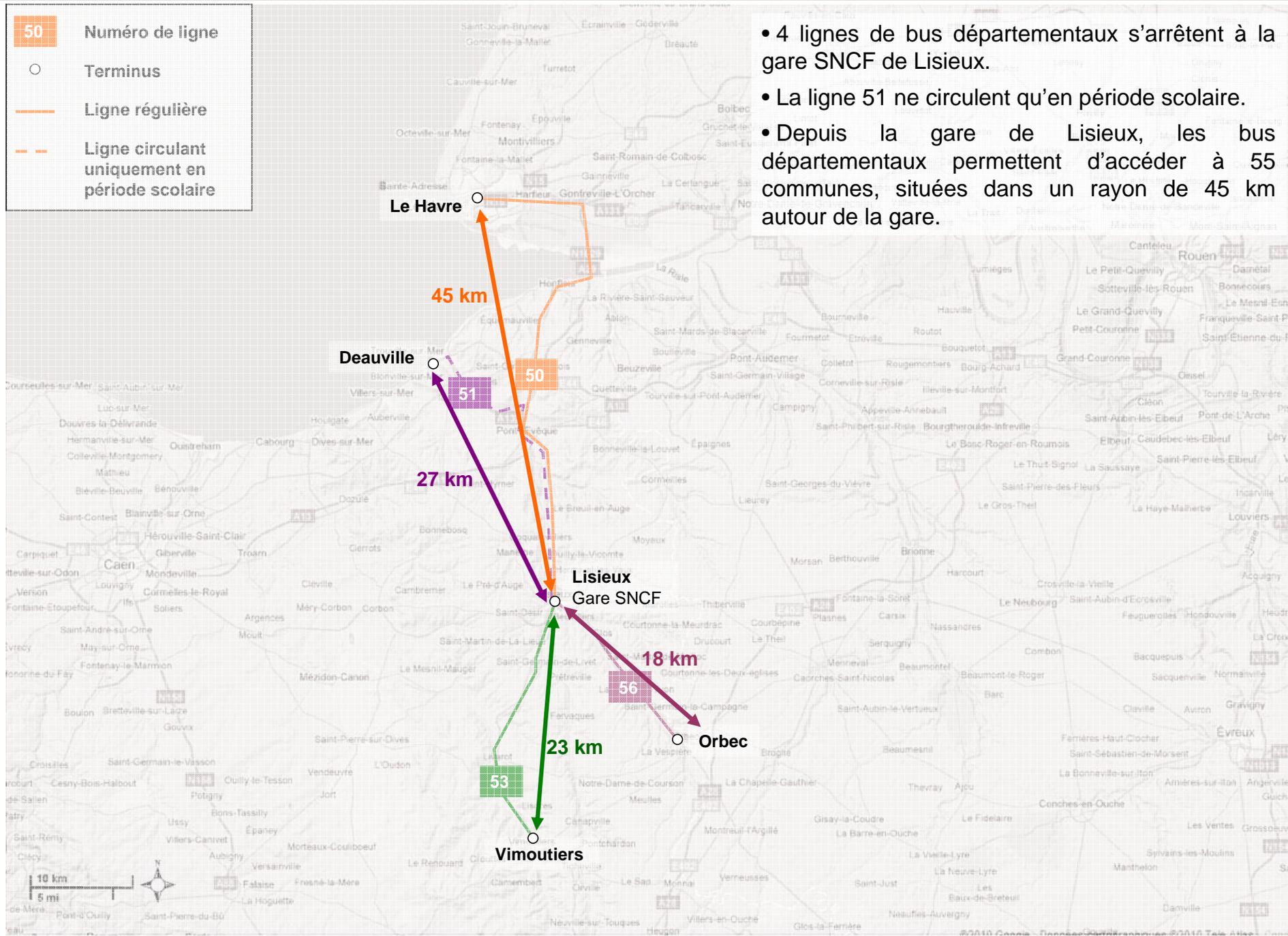


Complémentarité entre le réseau ferré et le réseau cars interurbains

Desserte des cars départementaux depuis la gare



- 4 lignes de bus départementaux s'arrêtent à la gare SNCF de Lisieux.
- La ligne 51 ne circulent qu'en période scolaire.
- Depuis la gare de Lisieux, les bus départementaux permettent d'accéder à 55 communes, situées dans un rayon de 45 km autour de la gare.



Carte AREP 2010
Fond de plan Google Maps

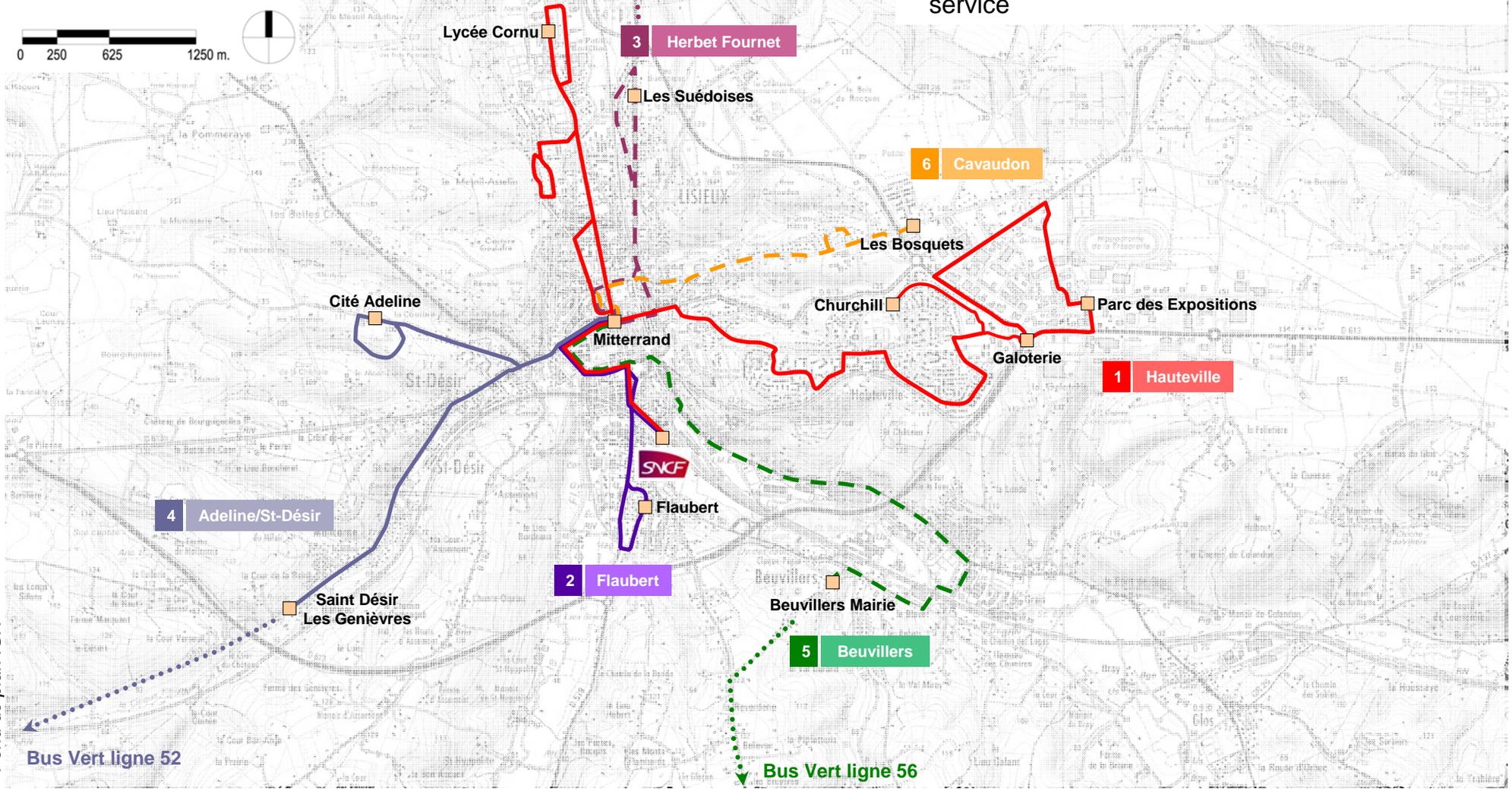
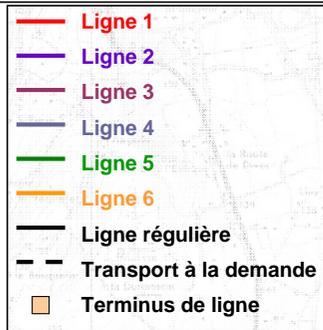
Offre :

- Des bus du lundi au samedi, de 6h à 20h (pas de service le dimanche)
- 6 lignes de bus :
 - Ligne 1 : ligne principale (95% des voyageurs). Seule réelle ligne régulière
 - Lignes 2, 4 et 6 : lignes partiellement régulières, et renforcées par les dessertes des Bus Verts et/ou par du transport à la demande*.
 - Lignes 3 et 5 : lignes entièrement assurées par les Bus Verts et par le transport à la demande.

Tarifcation :

- Des titres de transports avec des offres préférentielles pour les utilisateurs réguliers et pour les étudiants
- Une fois entrés dans l'agglomération de Lisieux, les Bus Verts sont au tarif des Lexobus

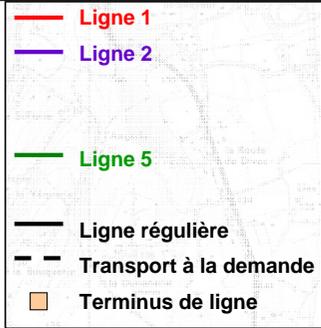
* A certains horaires, les bus ne circulent que si les passagers ont réservé le service par téléphone préalablement



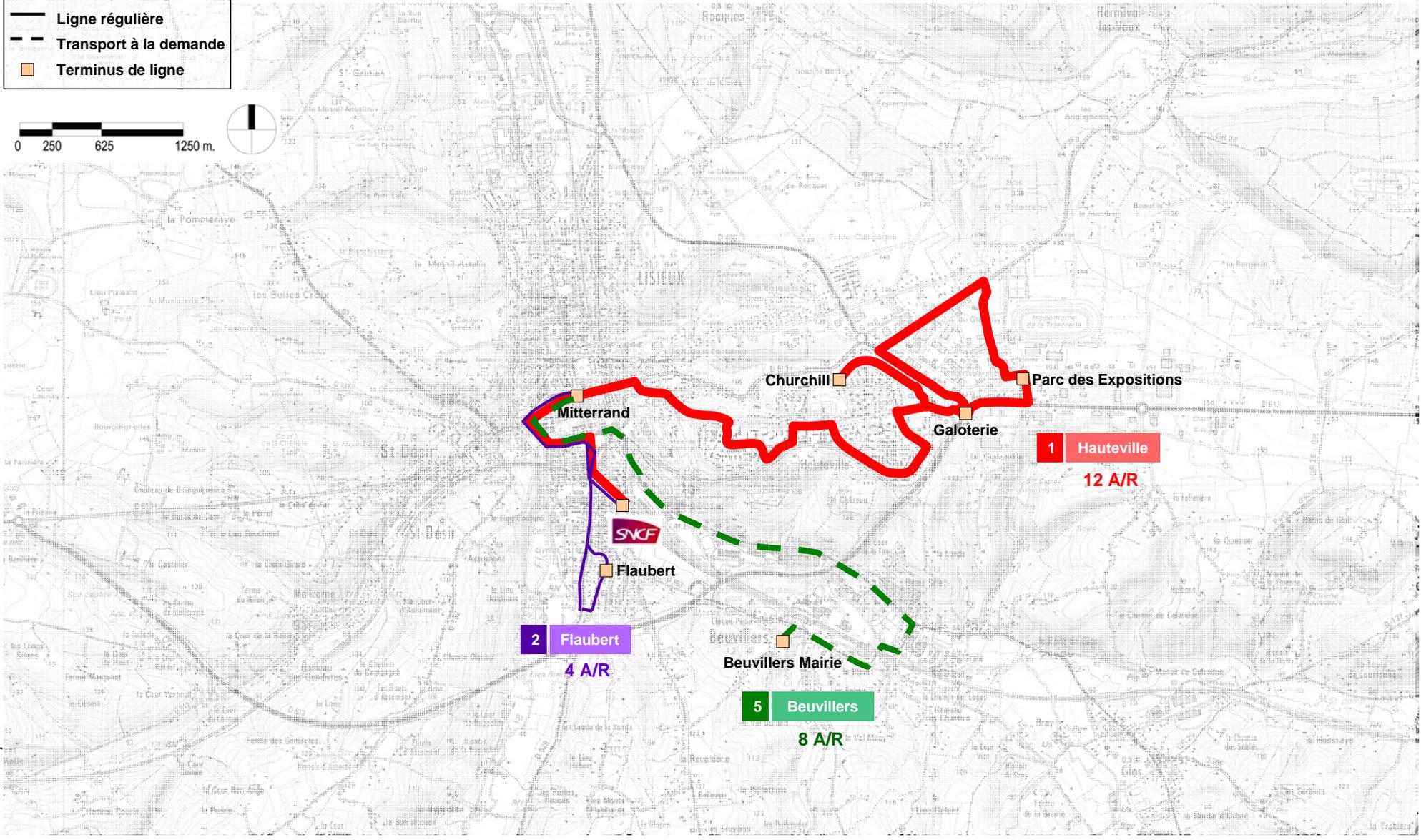
- Certaines lignes de bus urbains sont partiellement assurées (et donc prolongées) par des Bus Verts.
- Un réseau de transport urbain principalement organisé autour de la ligne 1.
- L'itinéraire de la ligne 1 présente plusieurs boucles qui permettent un meilleur maillage du territoire, mais ceci au détriment de l'efficacité du service

Carte AREP 2010
 Fond de plan IGN

Desserte bus urbains depuis la gare SNCF

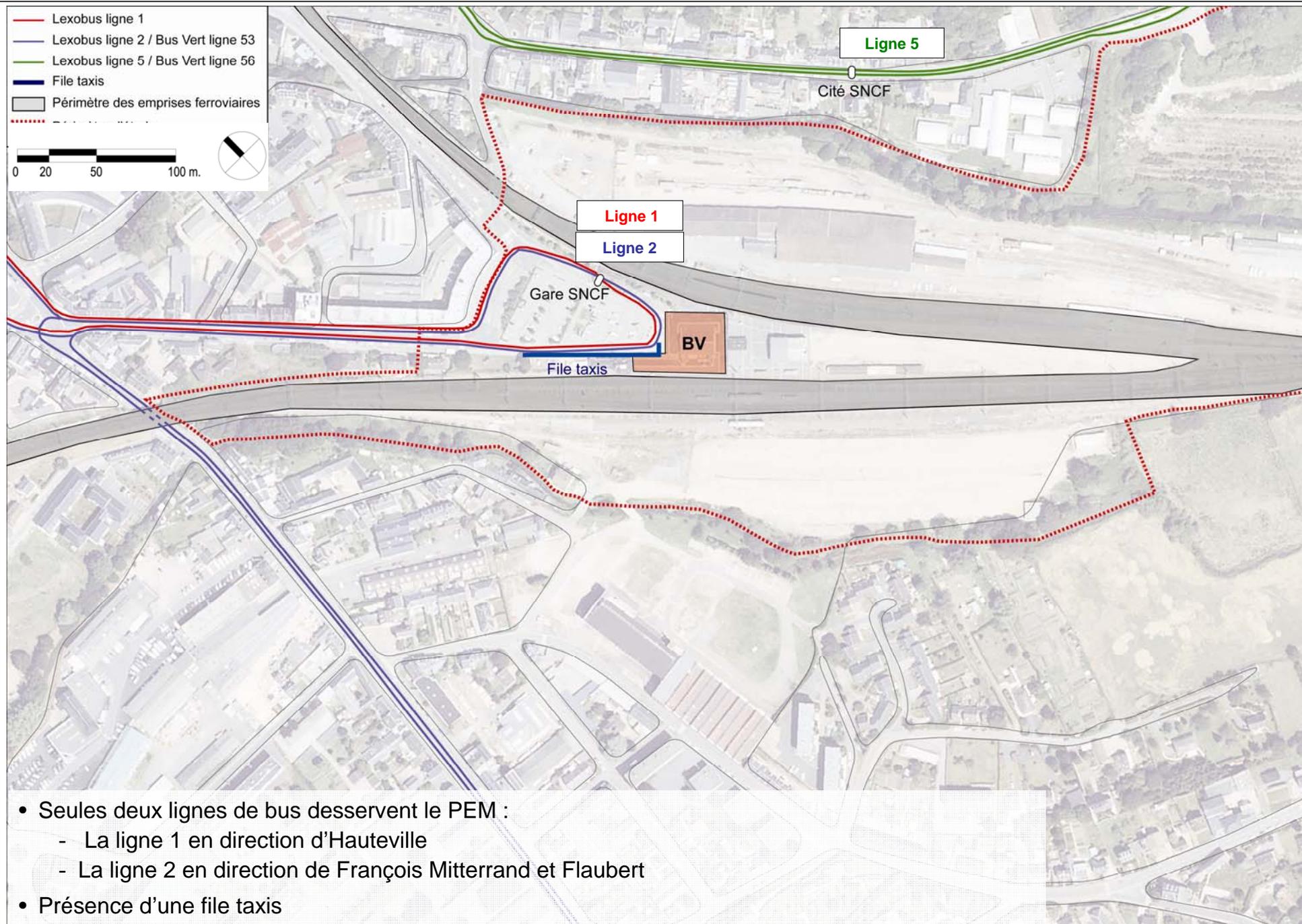


- 3 lignes de bus urbain s'arrêtent à la gare SNCF de Lisieux ou à proximité (cas de la ligne 5).
- Seule la ligne 1 a un terminus à la gare SNCF.
- Pour accéder au nord de la ville (pôle scolaire et universitaire) en bus depuis la gare, un changement est nécessaire à l'arrêt « Place François Mitterrand » (→ rupture de charge et temps de correspondance)

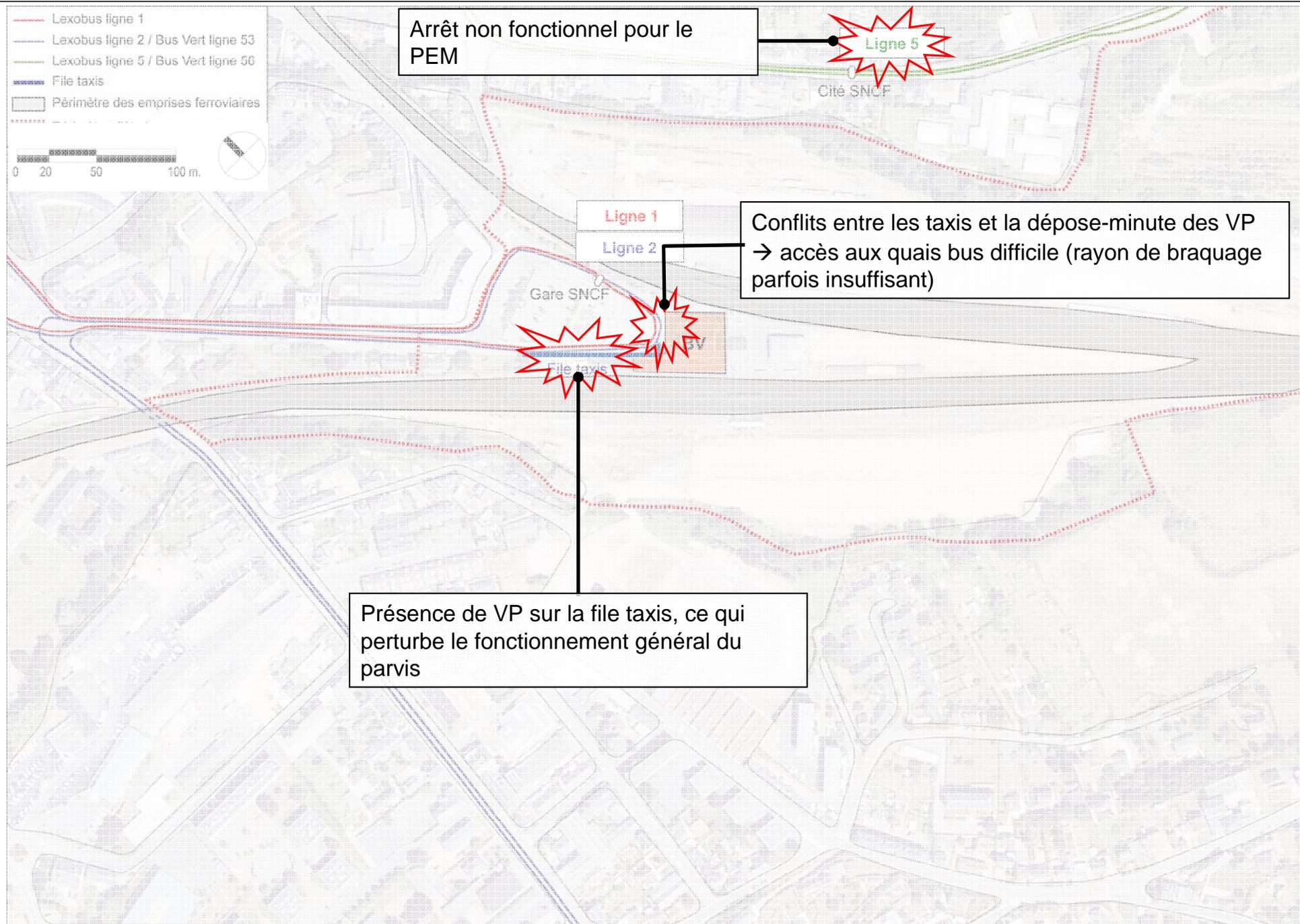


* Certains bus ne marquent pas l'arrêt à la gare SNCF

Carte AREP 2010
Fond de plan IGN



Transports en commun et taxis – Dysfonctionnements constatés





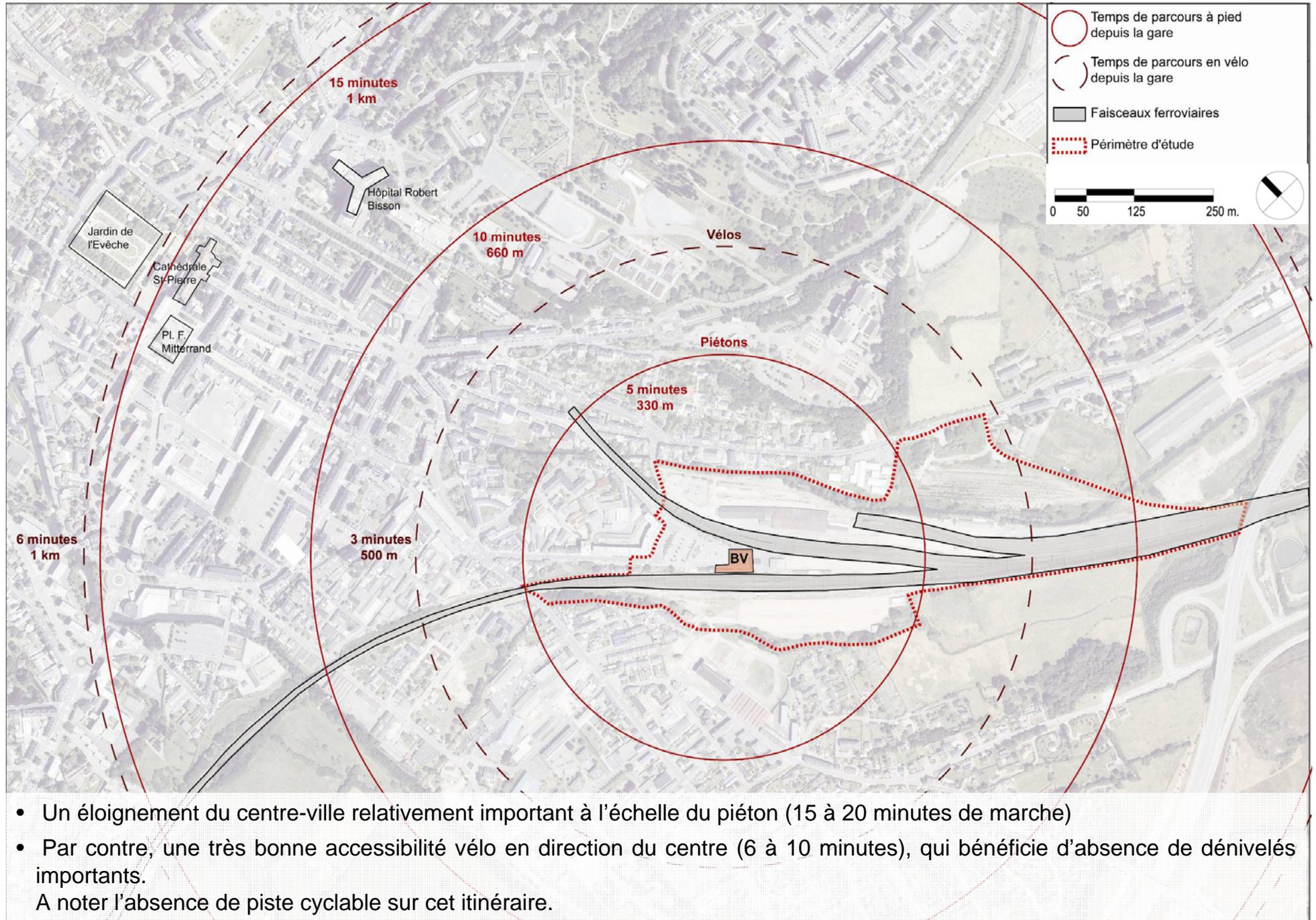
Deux quais pour la desserte bus et car sur le parvis de la gare



Dépose taxis et VP devant la gare
→ Possibles conflits d'usage avec les bus aux heures de pointe

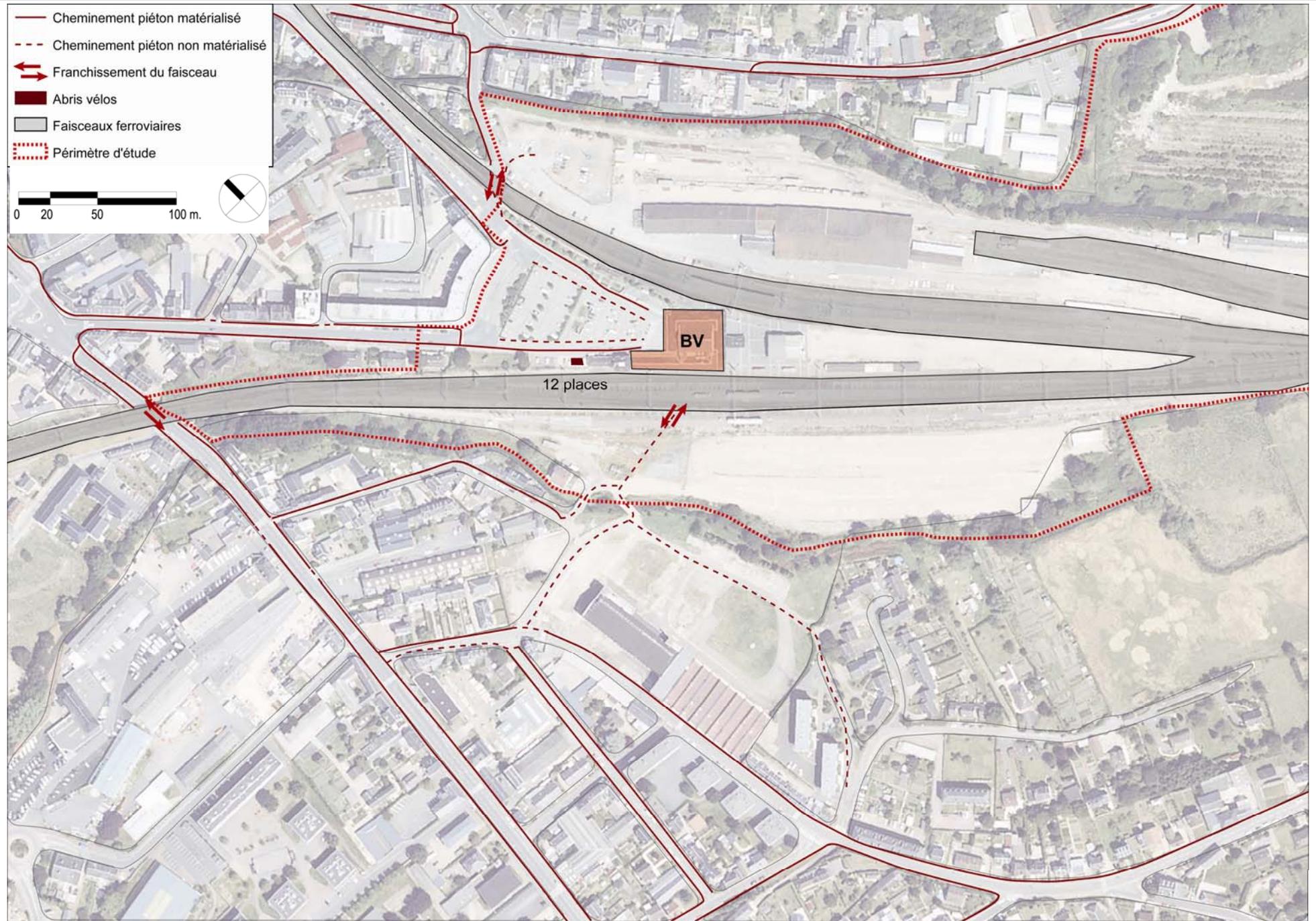
Piétons / vélos

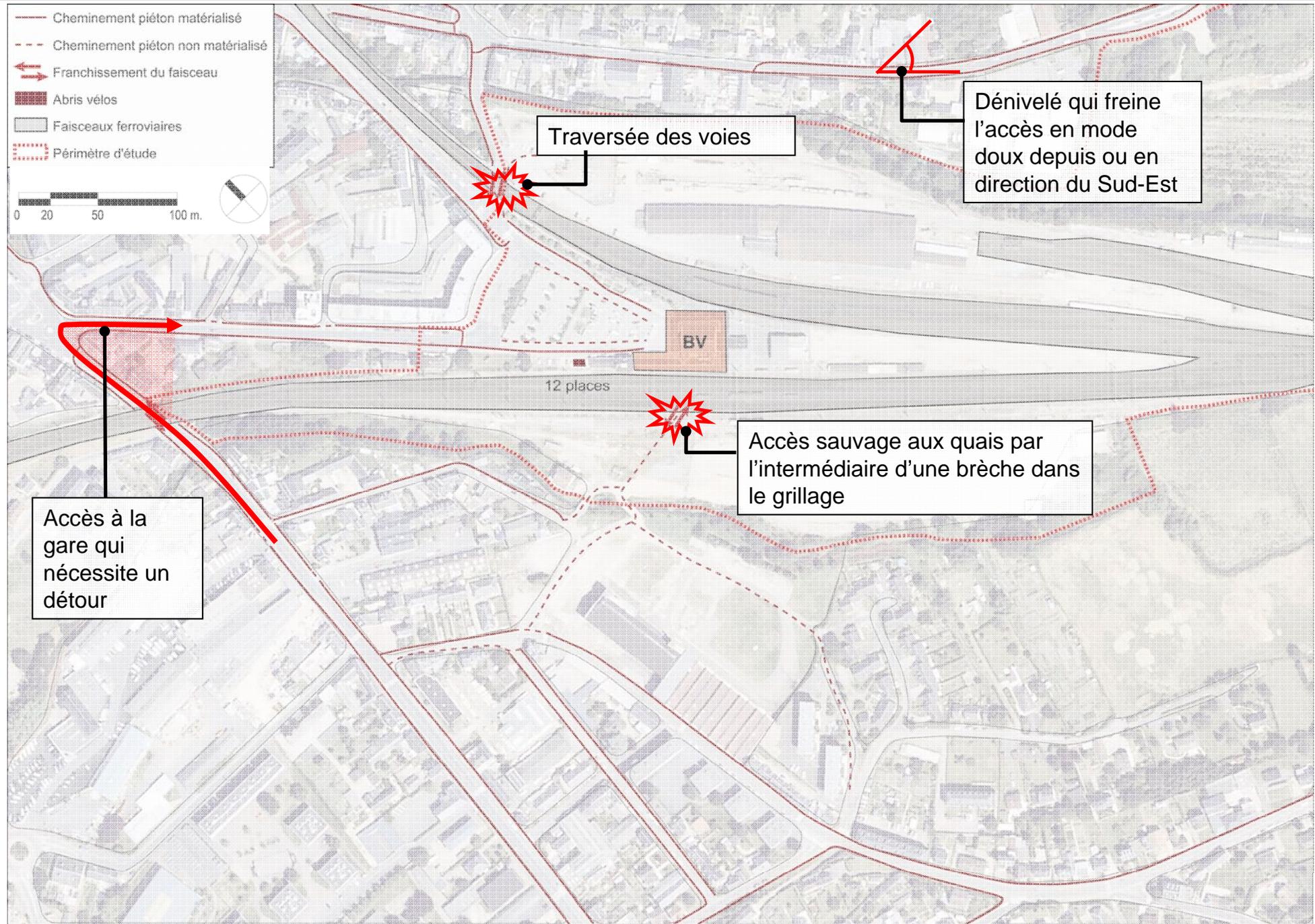
Piétons / vélos – Accessibilité à l'échelle du quartier de la gare



Vitesse moyenne utilisée : 4km/h pour les piétons et 10 km/h pour les vélos

- Un éloignement du centre-ville relativement important à l'échelle du piéton (15 à 20 minutes de marche)
 - Par contre, une très bonne accessibilité vélo en direction du centre (6 à 10 minutes), qui bénéficie d'absence de dénivelés importants.
- A noter l'absence de piste cyclable sur cet itinéraire.







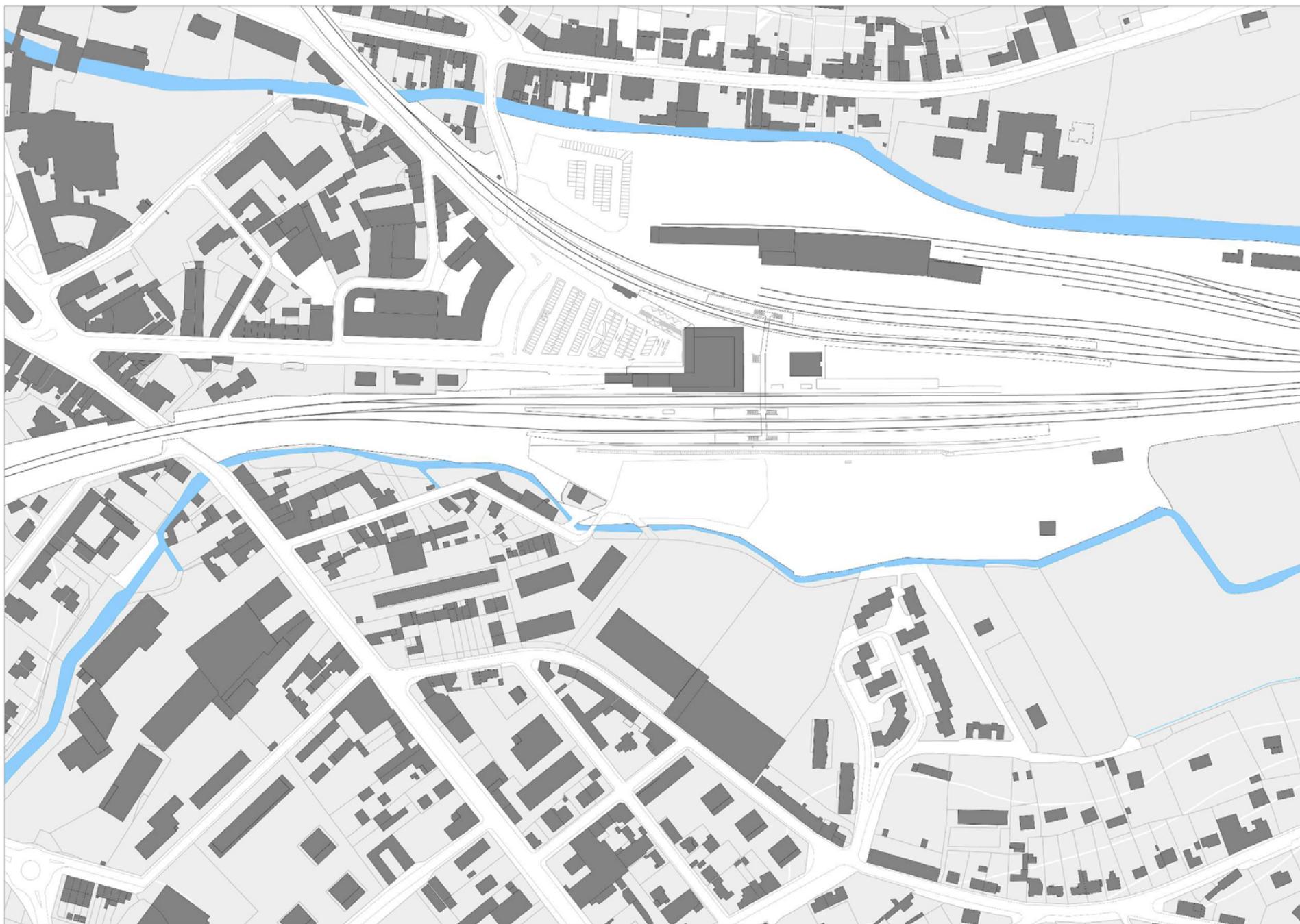
Abri vélos : aujourd'hui sous-utilisé

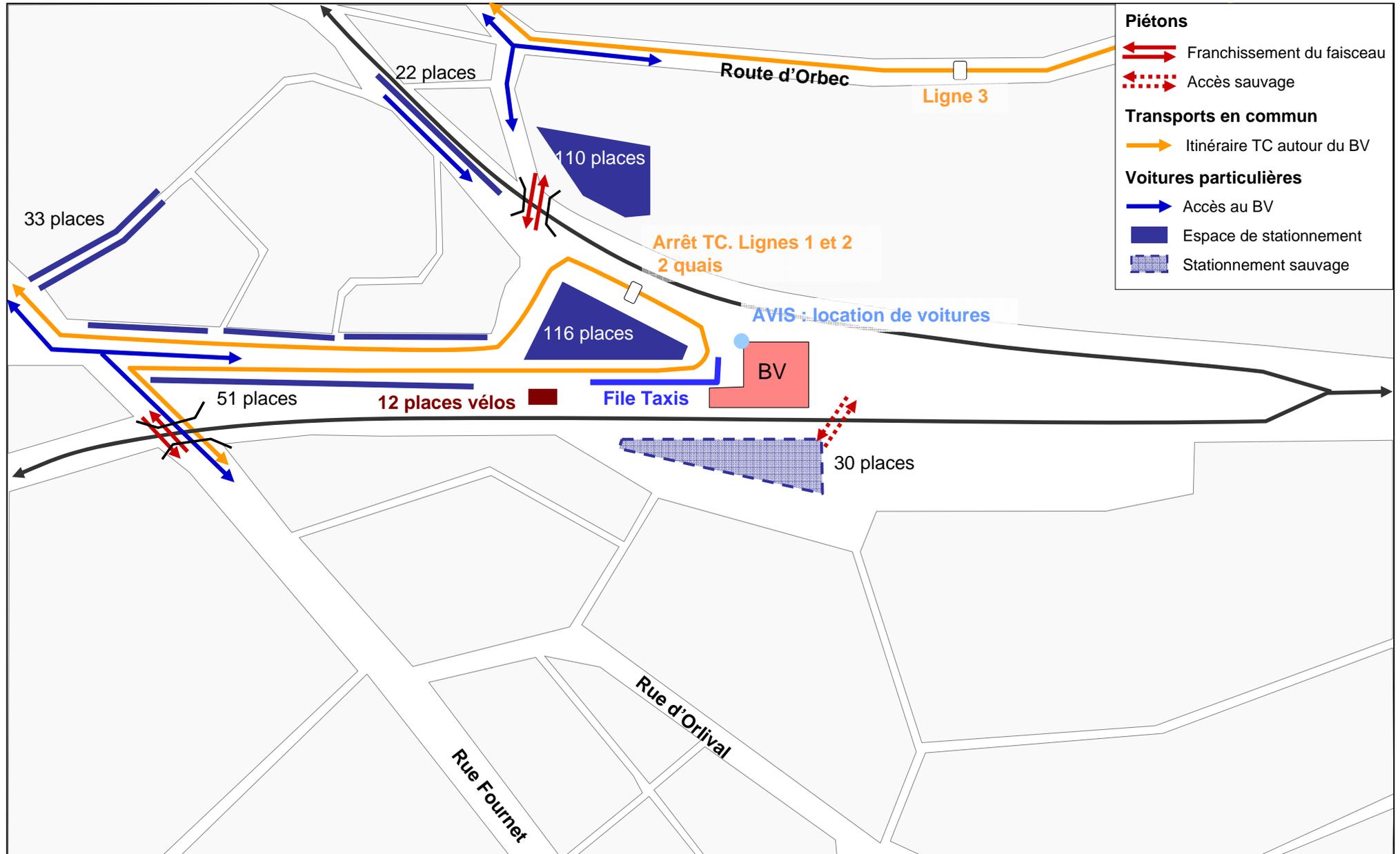


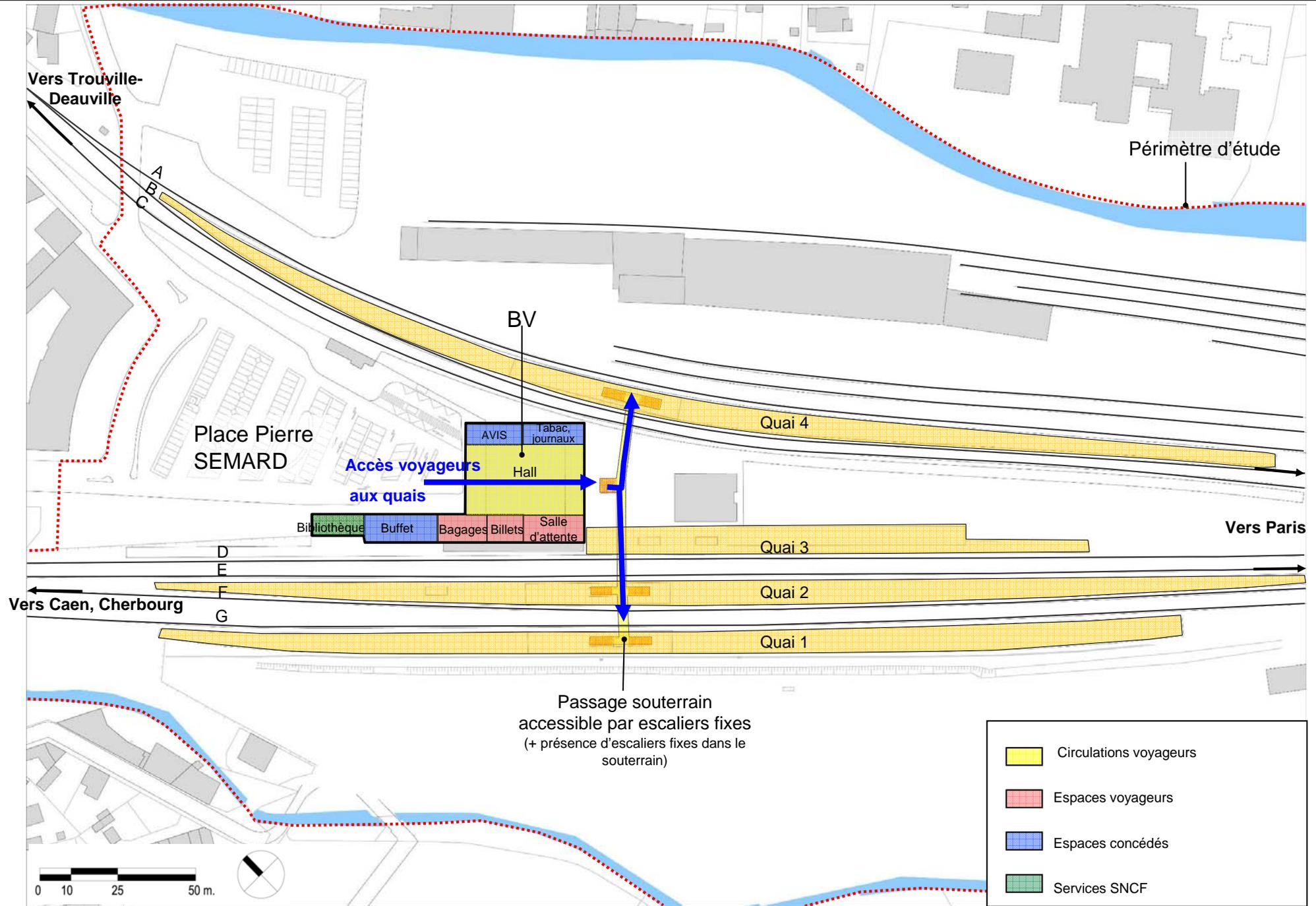
Accès sauvage aux quais

SITE ET INTERMODALITE

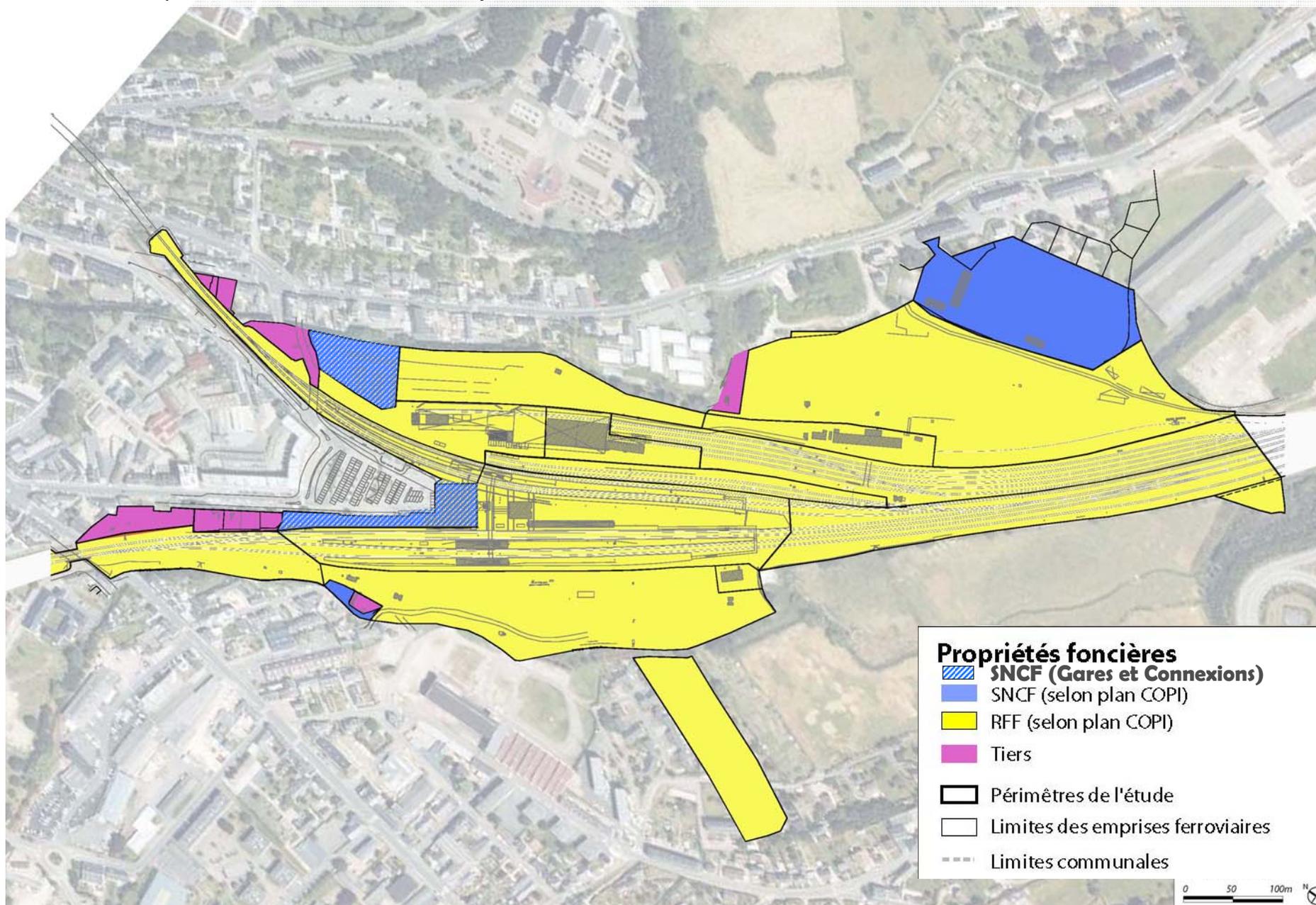
Le pole d'échanges actuel
Données foncières
Données réglementaires



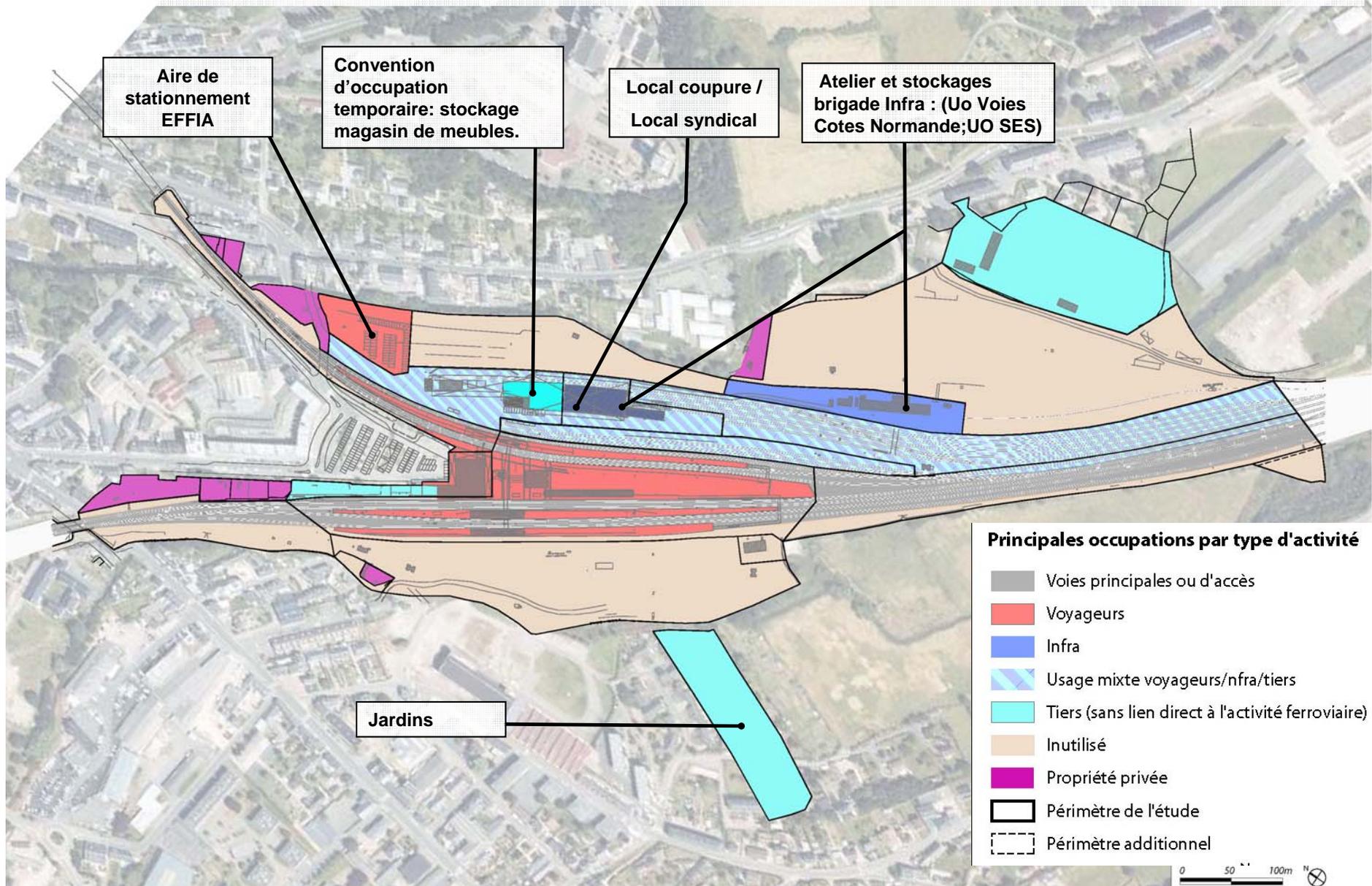


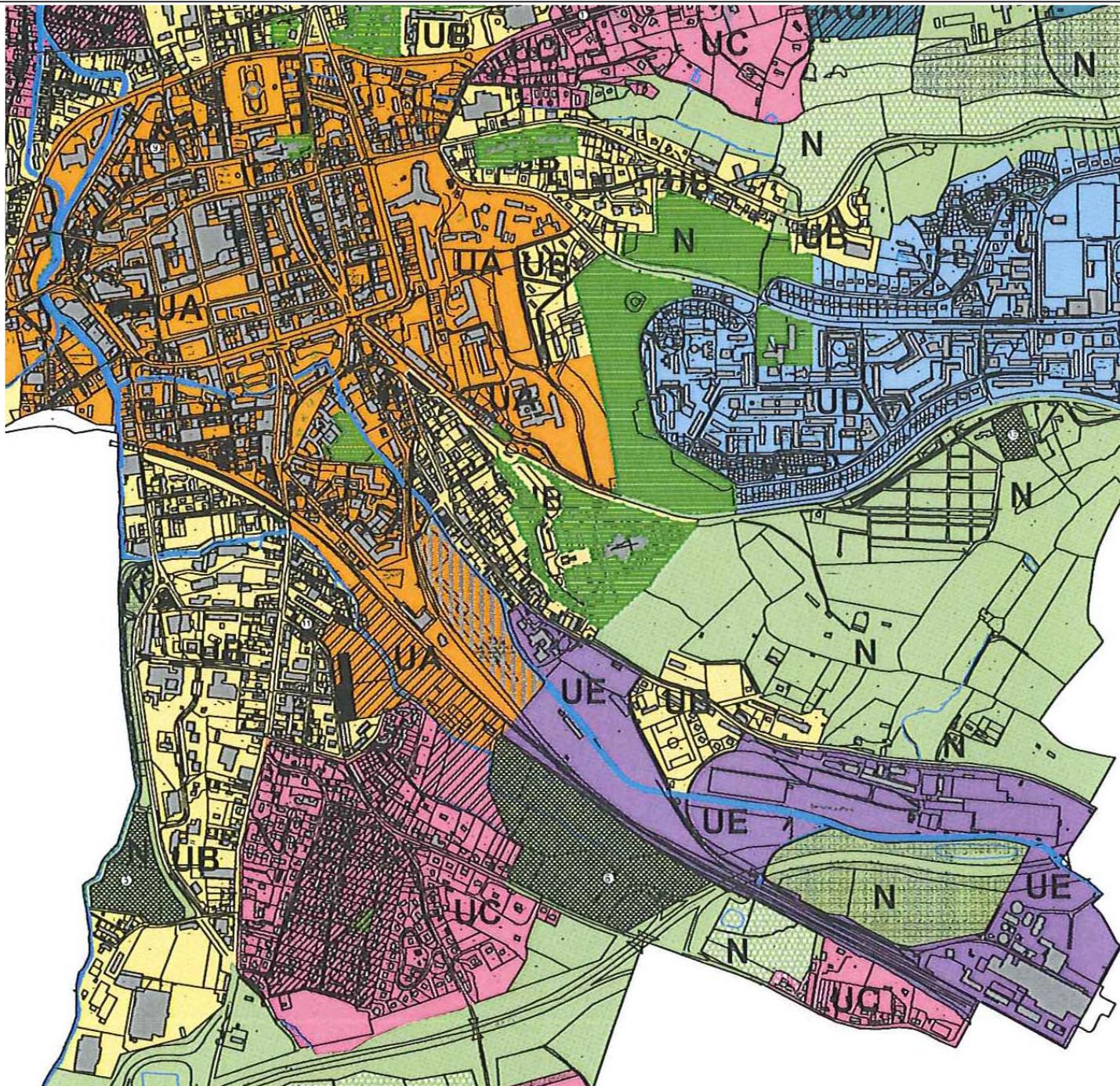


Un site sur lequel le foncier RFF est très majoritaire



- Des emprises ferroviaires sous utilisées dans le périmètre immédiat du PEM
- Présence d'une brigade Infra



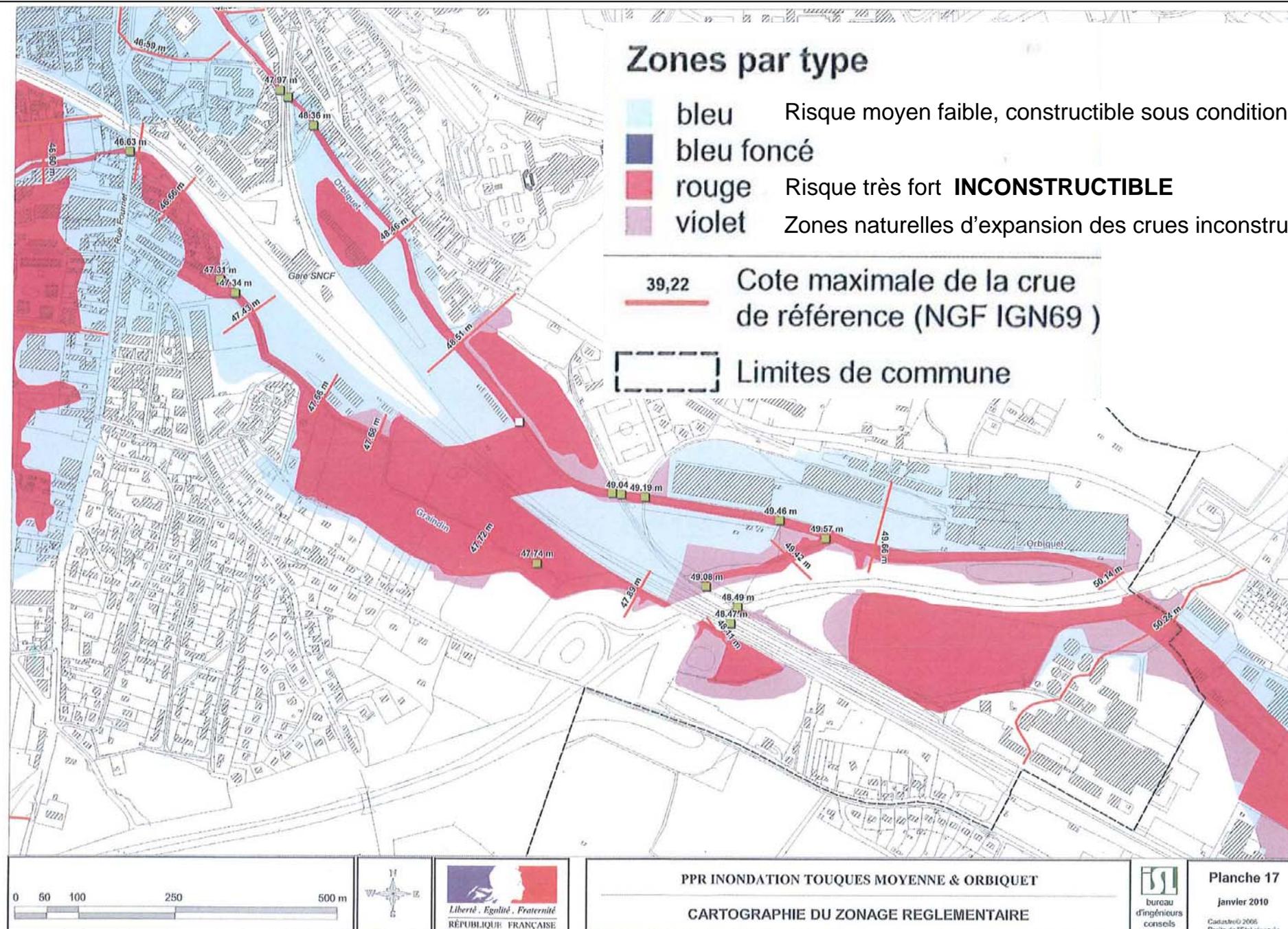


- UA - Zone du centre ville
- UB - Zones des faubourgs
- UC - Zones de Pavillons
- UD - Zone Hauteville
- UE - Zones d'activités
- AUH - Zones à urbaniser
- AU - Zones à urbaniser (à long terme)
- N - Zones naturelles

- Servitude de constructibilité limitée (art.L.123-21 du code de l'urbanisme)
- Secteurs faisant l'objet d'orientations d'aménagement
- Emplacement réservé
- Espace boisé classé
- Périmètre de protection des captages d'eau

- Eléments de patrimoine à protéger (art.L.123-1,7° du code de l'urbanisme)
- Eléments bâtis
 - Ensemble bâtis cohérents
 - Haies, chemins creux, alignements d'arbres, allées plantées
 - Arbres isolés
 - Groupes d'arbres et espaces verts

Plan plu zoomé



Le ppri

Il définit des zones de danger et des zones de précaution.
Il vaut comme servitude d'utilité publique annexé au plu.

La zone rouge

Risque les plus forts
Inconstructibilité quasi-totale
Autorisation d'extension de constructions existantes à usage d'activités sous réserve de ne pas entraver l'écoulement des eaux.

La zone violet

Risque faible
Zones naturelles d'expansion des crues à préserver
Affectation en terrains agricoles, espaces verts et de loisirs, zones humides.

La zone bleu

Centres urbain exposés à risques moyens ou faible
Développement conditionnel admis sous respect de certaines conditions.

Dispositions applicables à l'ensemble des zones :

Interdictions toutes zones :

Parkings souterrains

Autorisations toutes zones / Existant :

Accès de sécurité extérieurs,
Exploitation de camping en dehors des périodes de crues importantes = fermeture du 1er novembre au 30 avril,

Autorisations toutes zones / Futur :

Remblais et endiguements sous conditions,
Infrastructure routière et ferroviaires sous conditions,
Les aires de stationnements de surface à condition que les aménagements ne portent pas atteinte aux conditions d'écoulement et d'expansion des crues et soient réalisés, si possible, au niveau du terrain naturel. (Les haies perpendiculaires à l'écoulement des eaux devront être évitées)

Dispositions applicables en zone rouge :

Sont interdits :

Notamment des erp sanitaires et sociaux.

Sont autorisés sous conditions / futur :

Les erp autres que sanitaires et sociaux, ainsi que les locaux d'activités tertiaires ou artisanales, sous conditions (démolition reconstruction ; cote du premier plancher fonctionnel supérieure de 0,20m à celle des plus hautes eaux estimées).

Dispositions applicables en zone bleu :

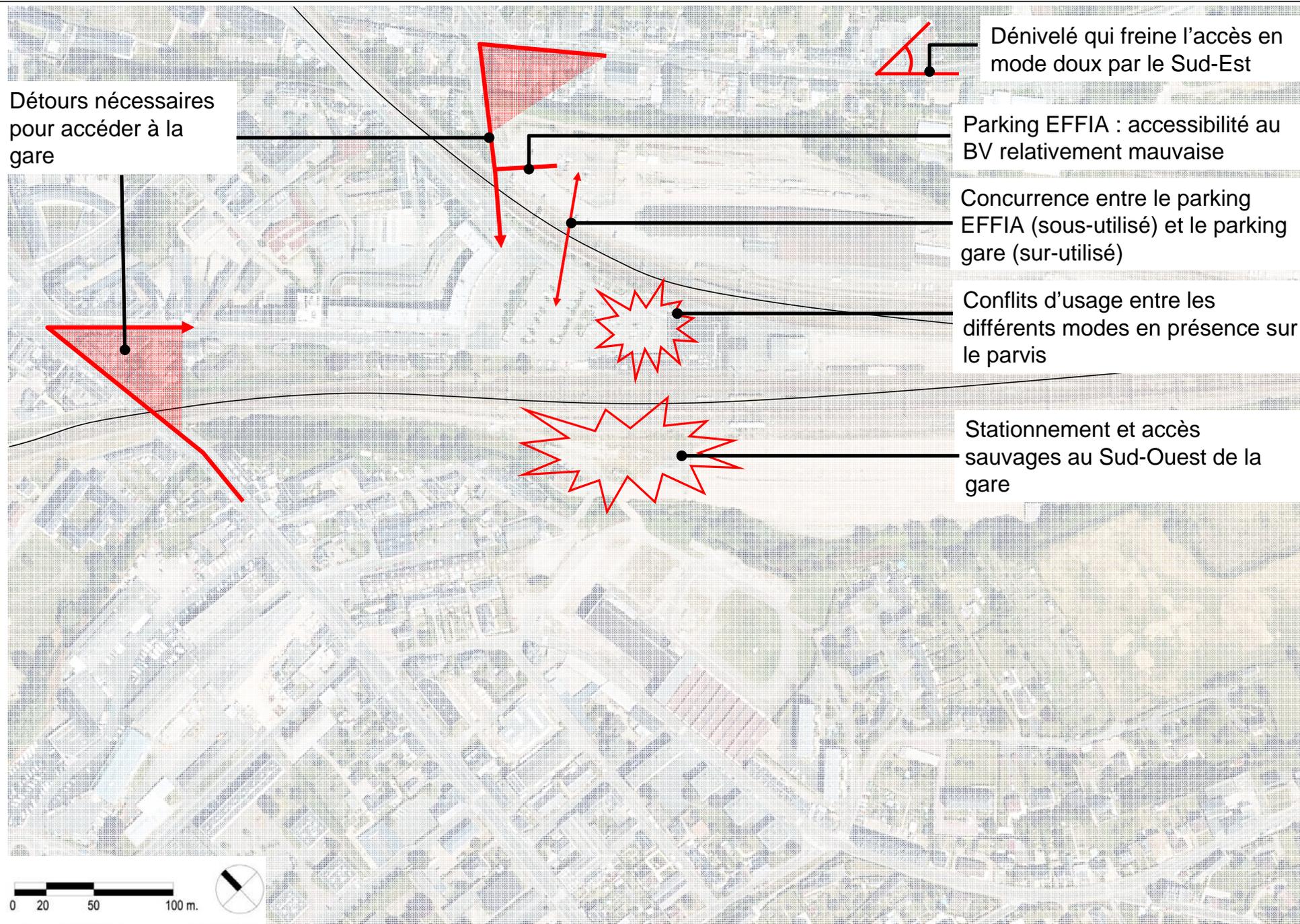
Sont autorisés sous conditions / futur :

Les constructions et reconstructions des bâtiments sinistrés sous réserves (cote du premier plancher habitable ou fonctionnel supérieure de 0,20m à celle des plus hautes eaux estimées ; implantation en zone densément bâtie ; remblais strictement liés aux constructions).

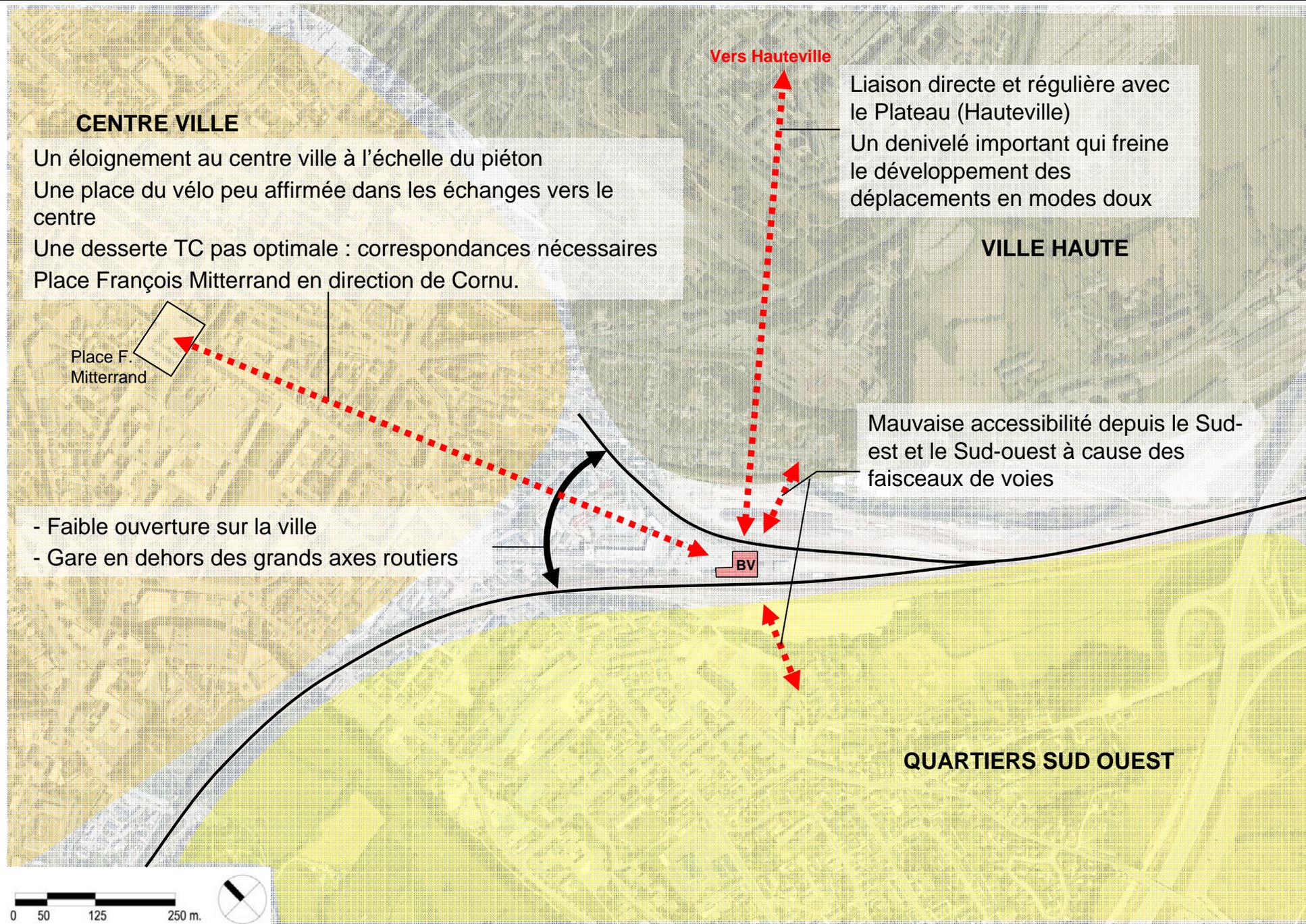
SYNTHESE DU DIAGNOSTIC

Dysfonctionnements
Enjeux urbains et mobilités
Préprogramme
Orientations d'aménagements

Synthèse des dysfonctionnements à l'échelle du PEM



Synthèse des dysfonctionnements à l'échelle du quartier de la gare



En termes de liaisons :

- Désenclaver le secteur de la gare et le pem, très peu ouvert sur le contexte, en offrant des possibilités d'accès autres que depuis seulement le centre ville,
- Relier les quartiers sud voies ferrées, en développements, au secteur nord voies ferrées, route d'Orbec, en passant par le parvis de la gare,
- Affirmer les continuités d'espaces publics de la gare au centre ville, pour : Développer l'accessibilité vélo à la gare, Améliorer l'accessibilité piétonne à la gare, notamment afin d'éviter l'accès sauvage par le sud ouest, mais reconnaître ce besoin, Renforcer les liens entre la gare et le centre-ville (faciliter les correspondances au niveau de la gare routière).

En termes de synergies :

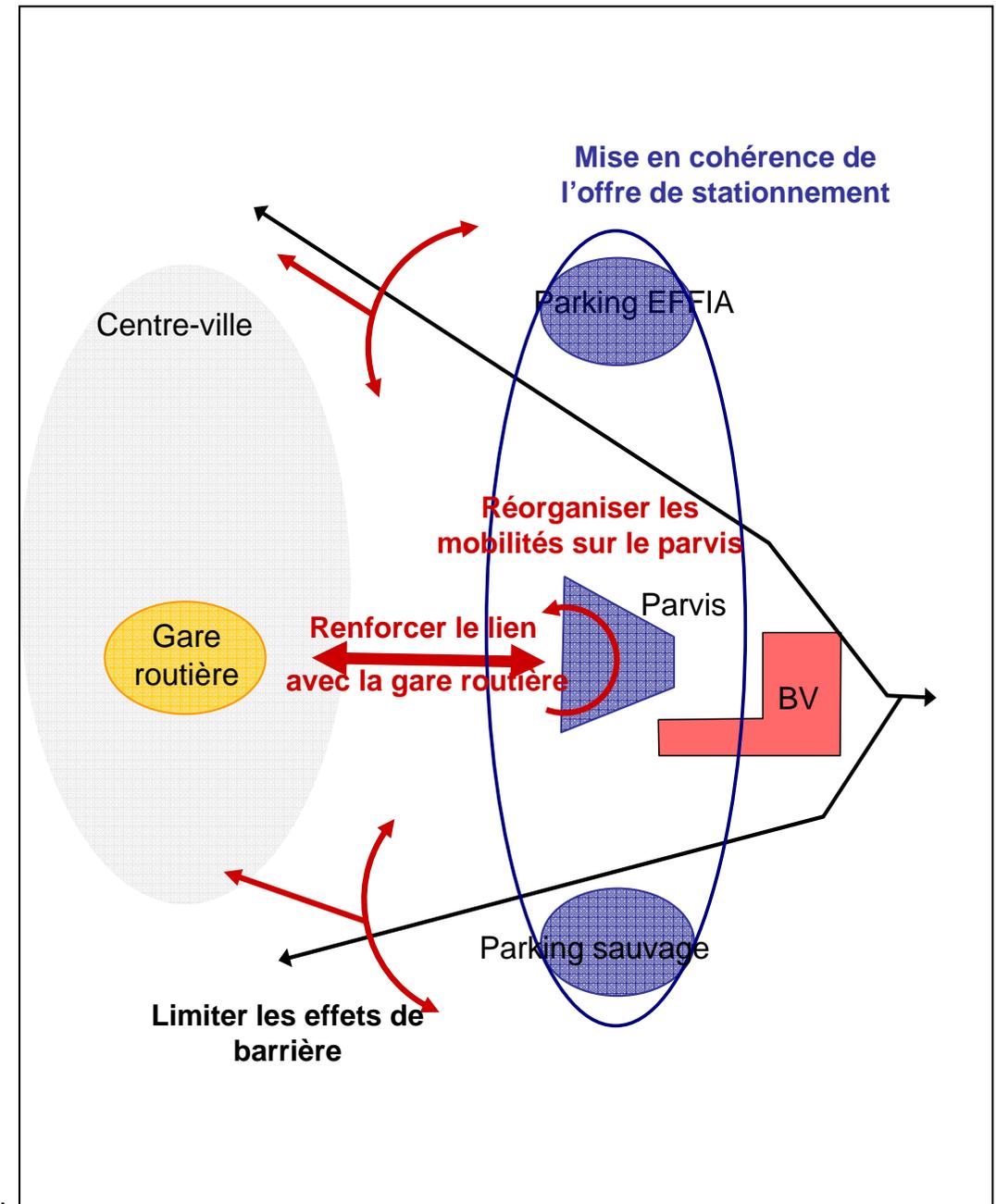
- Relier les équipements du secteur (théâtre, gare),
- Affirmer la commercialité du parvis de la gare,
- Assurer le confort et l'accessibilité des espaces d'attente en gare ainsi que les services adaptés aux correspondants.

En termes de développements :

- Participer à la revitalisation du triangle de la gare en requalifiant les espaces publics,
- Organiser les limites visuelles du grand paysage (fond de vallée / ligne de crête), et des contours des zones du ppri (secteurs constructibles / non constructibles) par les formes urbaines et les formes paysagères,

En termes de traitement d'espaces publics :

- Remédier à l'image de délaissés des espaces ferroviaires inutilisés (abords de voie ferrée), en inscrivant le site dans le paysage de fond de vallée,
- Transformer le parvis en lieu de convergence et d'attraction des cheminements depuis le centre ville, le nord, le sud,
- Améliorer le fonctionnement du parvis (limiter les conflits entre modes et améliorer la qualité de la dépose, organiser l'offre de parking afin de la hiérarchiser et de la rendre cohérente - chercher à rééquilibrer l'offre en fonction de la demande, veiller au respect de l'acquittement du prix du pk par les usagers)



▪ Encourager le développement de l'intermodalité

- Proposer des continuités urbaines au départ du parvis (vers le centre-ville) et de la gare routière : pistes cyclables, requalification de l'espace public.
- Aménager éventuellement des franchissements piétons (si montée en puissance de la desserte) afin de favoriser les rabattements et diffusions à pied
- Conforter voire augmenter la place des mobilités douces sur le parvis, afin notamment d'affirmer la place du vélo et de favoriser l'intermodalité train + vélo (accompagner d'éventuelles réflexions de la Région portant sur la possible implantation d'un système de vélos en libre service à partir de la gare SNCF).
- Renforcer la qualité de la desserte en transport public entre la gare et le centre-ville (simplifier les correspondances au niveau de la gare routière).
- Réorganiser la dépose-minute VP sur le parvis afin d'offrir un confort d'utilisation et de favoriser le covoiturage

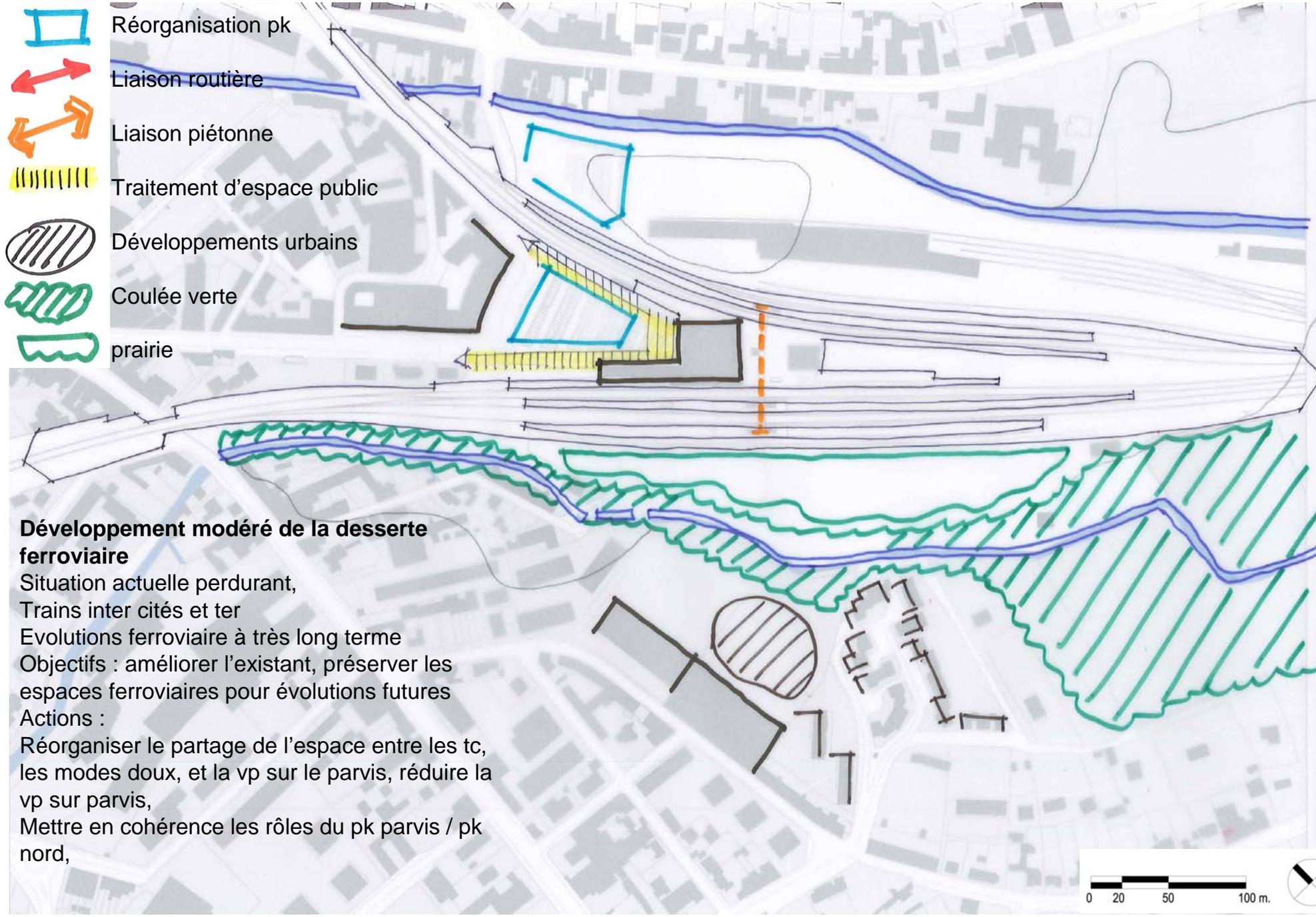
▪ Pourvoir des espaces de stationnement en rapport avec le développement de l'activité ferroviaire en gare à l'avenir

- Réorganiser l'offre actuelle en prenant en compte la suppression du parking sauvage et la montée en puissance de l'utilisation du parking EFFIA.
- Développer l'offre de parking selon un phasage progressif, afin de prendre en compte la hausse plus ou moins importante du rabattement sur le PEM en fonction des projets ferroviaires à venir.

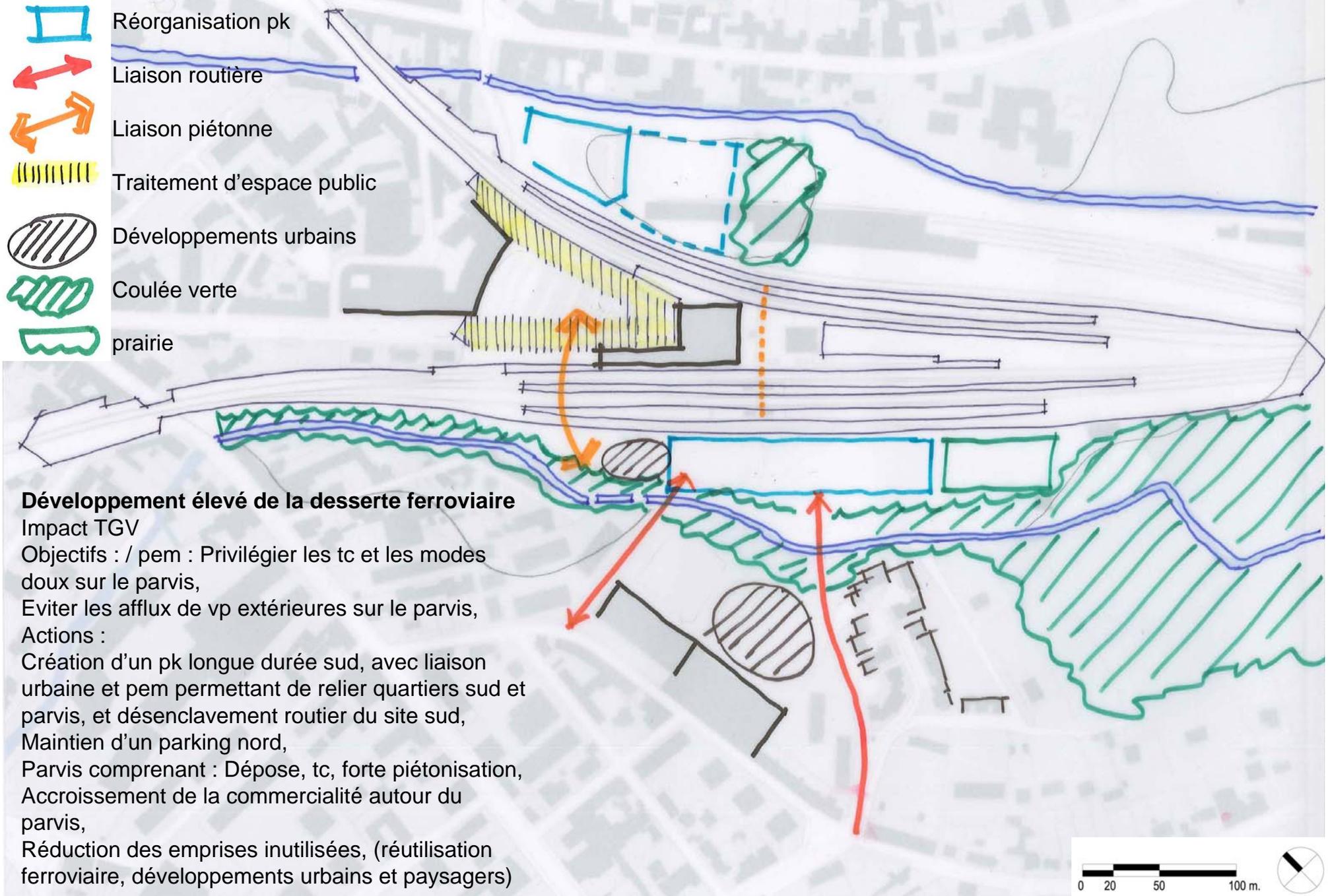
▪ Répondre aux besoins en services à l'échelle du voyageur et du quartier

- Proposer des aménagements et des services en gare en rapport avec les correspondances ferroviaires (prise en compte des rythmes hebdomadaires et saisonniers de la demande)
- Etudier le maintien d'une offre commerciale qui pourrait favoriser l'attractivité de la gare à l'échelle urbaine et lui donner un confort supérieur d'utilisation pour les voyageurs (notamment les correspondants).

Orientations d'aménagements moyen terme



Orientations d'aménagements long terme – Impact TGV



Orientations d'aménagements long terme – sans impact tgv

