

OBSERVATOIRE  
**MOBILITÉS**

Juin 2018

# RENCONTRES DE LA MOBILITÉ #2

## Les actes

Caen, le 2 fév. 2018

Photos : 1. Groupement Asyas/Tramcités/Caen la mer - 2. Aucame



**AUCAME**  
Caen Normandie

Juin 2018

# Sommaire

<b>INTRODUCTION DES DEUXIÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ</b>	<b>5</b>
<b>PRÉSENTATION DES TRAVAUX D'OBSERVATION DE L'AUCAME</b>	<b>6</b>
10 ans d'observation à l'Aucame : retour sur la construction d'un regard croisé entre urbanisme et mobilité	6
Des projets de territoire pour la Ligne Nouvelle Paris Normandie : Contribution des agences au projet LNPN	8
<b>PAROLES D'ACTEURS LOCAUX</b>	<b>10</b>
Table ronde sur « Comment repenser le lien entre urbanisme et mobilité sur notre territoire ? »	10
Interview de Michel LAFONT sur l'exemple du contrat de gare de Bretteville-Norrey, une solution pour les territoires périurbains ?	17
<b>PRÉSENTATION DE L'ACTUALITÉ MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE</b>	<b>20</b>
Présentation de l'édition 2017 du tableau de bord des mobilités	20
Point sur l'actualité mobilité des partenaires de l'observatoire	20
Point sur les publications mobilités de l'agence	22
<b>CONCLUSION DE CES RENCONTRES</b>	<b>23</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>24</b>

En partenariat avec :



L'agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole a organisé les deuxièmes Rencontres de la mobilité, le 12 février 2018, au Pavillon à Caen. Moment de restitution auprès des partenaires des travaux de l'observatoire des mobilités, ces Rencontres sont un lieu d'échanges et de partage d'informations, mais ont vocation aussi à engendrer des habitudes de travail entre les acteurs de la mobilité, et plus généralement les acteurs de l'aménagement de la région caennaise.

Ces deuxièmes Rencontres ont réuni plus d'une cinquantaine de participants, soit près du double de la fréquentation des premières Rencontres. Les personnes présentes représentaient à la fois les principaux partenaires de l'observatoire, les membres de l'assemblée générale de l'agence, ainsi que cette année, les acteurs locaux de l'aménagement et du développement local.

La liste des participants est à retrouver en annexe du présent document.

Deuxième événement du genre, le format de ces Rencontres a légèrement évolué par rapport à l'année dernière. Il n'est plus uniquement centré sur les travaux de l'Aucame, mais est construit de façon partenariale et fait intervenir plusieurs experts et acteurs locaux de l'aménagement réunis pour une table ronde.

Ces Rencontres ont de même été scindées en deux parties : une partie « actualité générale » de l'observatoire et une partie problématisée sur un sujet d'actualité.

Le thème retenu pour ces Rencontres portait sur les enjeux actuels du lien entre « **urbanisme et mobilité** ». Trois raisons ont motivé ce choix :

- il fait partie des attentes et souhaits d'études exprimés par les partenaires durant les premières Rencontres de la mobilité ;



*Le Pavillon, espace de réflexion sur la ville et ses évolutions, a accueilli les 2<sup>èmes</sup> Rencontres de la Mobilité, le 12 février dernier.*

- le territoire caennais rentre dans une phase cruciale en matière de planification territoriale (révision du SCoT de Caen-Métropole, révision du PLH et élaboration du PLUi de Caen la mer, etc.) ;
- il correspond à la teinte du programme partenarial de travail 2015-2017 de l'agence.

Au programme de ces Rencontres, trois temps distincts sont venus rythmer cet après-midi d'échanges :

1. La présentation des travaux d'observation de l'Aucame, avec une rétrospective sur dix années, des recherches et outils développés à l'agence pour construire un regard croisé sur les problématiques liant urbanisme et mobilité. Cette partie a également été l'occasion de présenter les travaux visant à étudier les projets de territoire autour des gares du projet LNPN, confiés par SNCF Réseau au

réseau des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine.

2. La tenue d'une table ronde réunissant les différents acteurs locaux en charge des grands projets urbains de l'agglomération. A travers le témoignage de leurs expériences respectives, l'objectif était de « (re)penser le lien entre urbanisme et mobilité sur notre territoire ». Cette partie s'est conclue par l'interview de M. LAFONT sur la démarche de contrat de gare menée par l'ancienne intercommunalité d'Entre Thue et Mue sur la halte de Bretteville-Norrey.

3. Une partie actualités. Cette dernière a été ponctuée par la présentation de la mise à jour du tableau de bord des mobilités de la région caennaise, et par un moment d'échanges entre les partenaires de l'observatoire pour témoigner des actions ou projets que les acteurs de la mobilité mènent actuellement sur le territoire.



Liste des organismes présents aux deuxièmes Rencontres de la Mobilité

# Introduction des deuxièmes Rencontres de la mobilité

La Sénatrice du Calvados et Présidente de l'agence, Sonia DE LA PROVÔTÉ, a accueilli les participants pour cette deuxième édition des Rencontres de la mobilité. Elle a notamment insisté sur la nécessité de mettre en cohérence les différentes politiques publiques sectorielles pour construire des espaces de vie intelligents et fonctionnels. En outre, Mme DE LA PROVÔTÉ est revenue sur le dispositif de gouvernance des observatoires de l'agence d'urbanisme. Elle a notamment annoncé la création des « comités partenariaux de suivi ». Ces comités, qui réuniront les principaux partenaires de chaque observatoire, auront vocation à suivre et aiguiller les travaux de ces derniers.

Les élus référents de l'observatoire des mobilités ont pris ensuite la parole pour introduire ces Rencontres. Barbara RAINE, vice-trésorière de l'Aucame et adjointe à Bretteville-sur-Odon, a fait un bref bilan des précédentes Rencontres de la mobilité et a mis en perspective le thème choisi pour ces Rencontres. Michel LAFONT, vice-secrétaire de l'Aucame et maire de Thue et Mue, a justifié le thème retenu pour ces Rencontres et a introduit l'ordre du jour de cet après-midi. Il a également insisté sur la place donnée aux débats dans ces Rencontres et a donc invité l'ensemble des intervenants à s'exprimer librement.



*Sonia DE LA PROVÔTÉ, Sénatrice du Calvados et Présidente de l'agence d'urbanisme, ainsi que Barbara RAINE et Michel LAFONT, élus référents de l'observatoire et administrateurs de l'agence, ont introduit ces Rencontres de la mobilité.*

## 10 ANS D'OBSERVATION À L'AUCAME : RETOUR SUR LA CONSTRUCTION D'UN REGARD CROISÉ ENTRE URBANISME ET MOBILITÉ

Xavier LEPETIT, chargé d'études mobilités de l'Aucame, a par la suite débuté le programme de l'après-midi par la présentation d'une rétrospective sur la manière dont l'agence a procédé, au cours de ses dix années d'existence, pour construire un regard croisé entre la thématique des mobilités et les questions urbaines.

De l'élaboration du SCoT de Caen-Métropole, dont le projet de territoire reposait en grande partie sur la mise en place d'un nouveau modèle de développement urbain favorable à une nouvelle mobilité plus durable, en passant par les PLH ou le PDU de Caen la mer, l'agence a accumulé de nombreuses données et connaissances en matière de mobilité, mais aussi d'habitat, de foncier, d'économie, de démographie, structurées par la suite, sous forme d'observatoires thématiques.

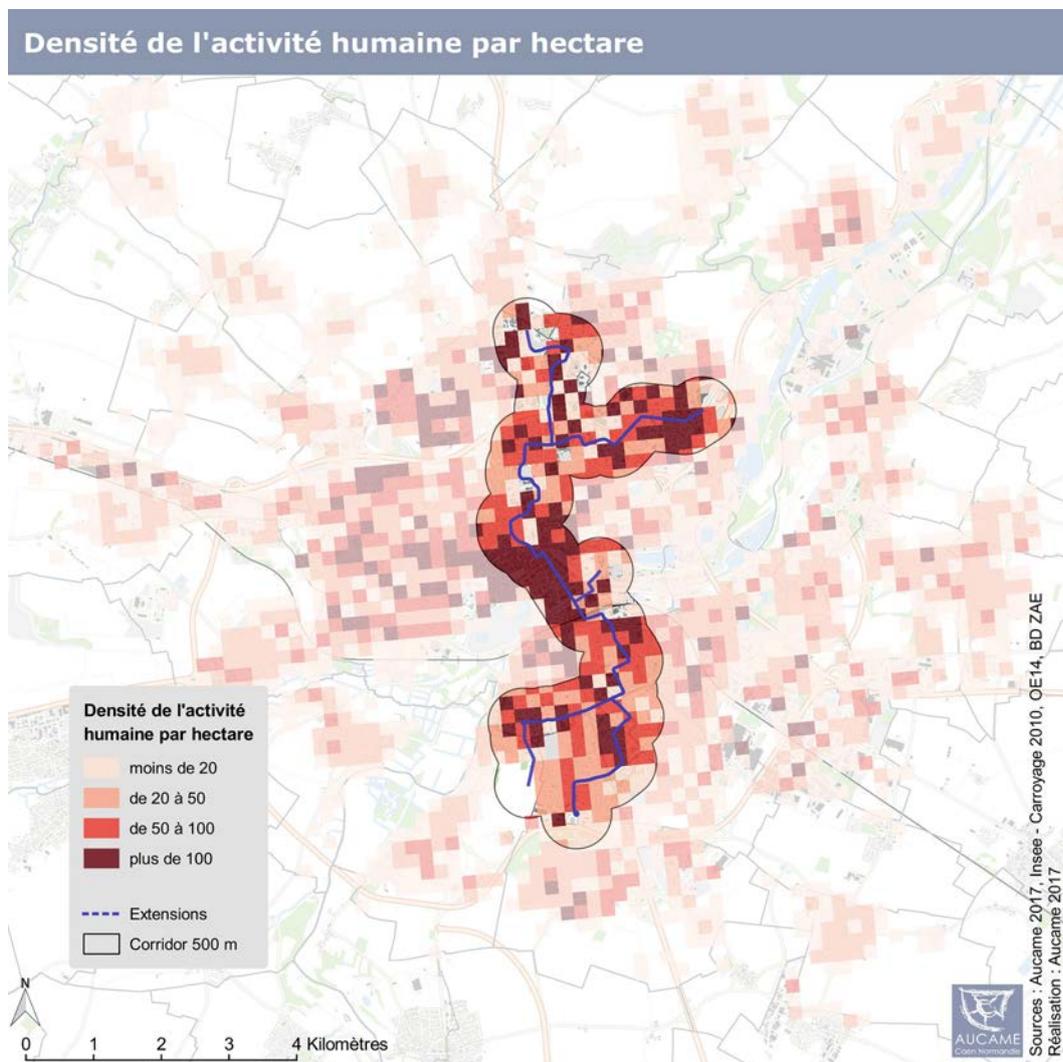
L'agence est également intervenue en assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration de l'Enquête Ménages Déplacements Grand Territoire du Calvados 2011, et a fait de son exploitation son domaine d'expertise. Il s'agit de l'élément fondateur pour l'agence qui lui a permis de mieux appréhender les comportements de mobilité des habitants de Caen-Métropole.

En parallèle, l'agence a structuré un Système d'Information Géographiques (SIG), qui permet à la fois de territorialiser les analyses, mais également de croiser les différentes thématiques et ainsi de mieux appréhender les problématiques, à la fois urbaines mais aussi de mobilité, avec une vision systémique.

En conséquence, à travers ses différents travaux, l'Aucame a investigué le lien entre urbanisme et déplacements et permis notamment de répondre aux questions suivantes :

- Existe-t-il des pratiques de mobilité différentes en fonction du type d'espace vécu ? Et si oui, quelles sont-elles ?
- Quels sont les facteurs urbains propices à l'utilisation de tel ou tel mode ?
- Quelle est l'occupation du sol, ainsi que de l'espace public, par les infrastructures de transports et leurs usages ?
- La notion d'accessibilité des territoires et la déconnexion entre espace de vie et espace de travail.
- L'adéquation entre l'offre de transport et le besoin de mobilité.

*Les différents exemples présentés et le support de cette présentation est à retrouver en annexe de ce présent document.*



*Carte montrant la densité d'activité humaine (population + emplois + effectifs scolaires) dans l'aire d'influence d'une ligne de transport collectif en site propre. Elle illustre la façon dont l'Aucame a analysé l'adéquation entre l'offre de transport existante et les besoins de mobilité.*

Cette présentation a soulevé quelques réactions de la part des partenaires, et notamment de M. ROUGÉ, chercheur à l'université de Caen Normandie. La présentation faite par l'Aucame a fait état de sa capacité à avoir une approche quantitative des faits urbains. Néanmoins, il a été peu mis en exergue l'aspect qualitatif, plus particulièrement la question de l'analyse des parcours, des itinéraires. Or, il pourrait s'agir également d'un facteur important dans le choix modal des individus, et qui permettrait d'étudier les pratiques de

mobilité sous un autre angle. M. ROUGÉ se demandait si l'Aucame prévoyait d'avoir une approche plus qualitative ou de développer des méthodes plus exploratrices (marche urbaine, approche sensible) pour appréhender cette question de qualité des espaces traversés. L'Aucame a répondu que cela faisait partie des pistes de réflexion méthodologiques pour améliorer les analyses et diagnostics de l'agence.

## DES PROJETS DE TERRITOIRE POUR LA LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE : CONTRIBUTION DES AGENCES AU PROJET LNP

Thomas BOUREAU, directeur des études à l'agence, a poursuivi le déroulement de cet après-midi avec la présentation de l'étude LNP menée par le réseau des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine pour le compte de SNCF Réseau.

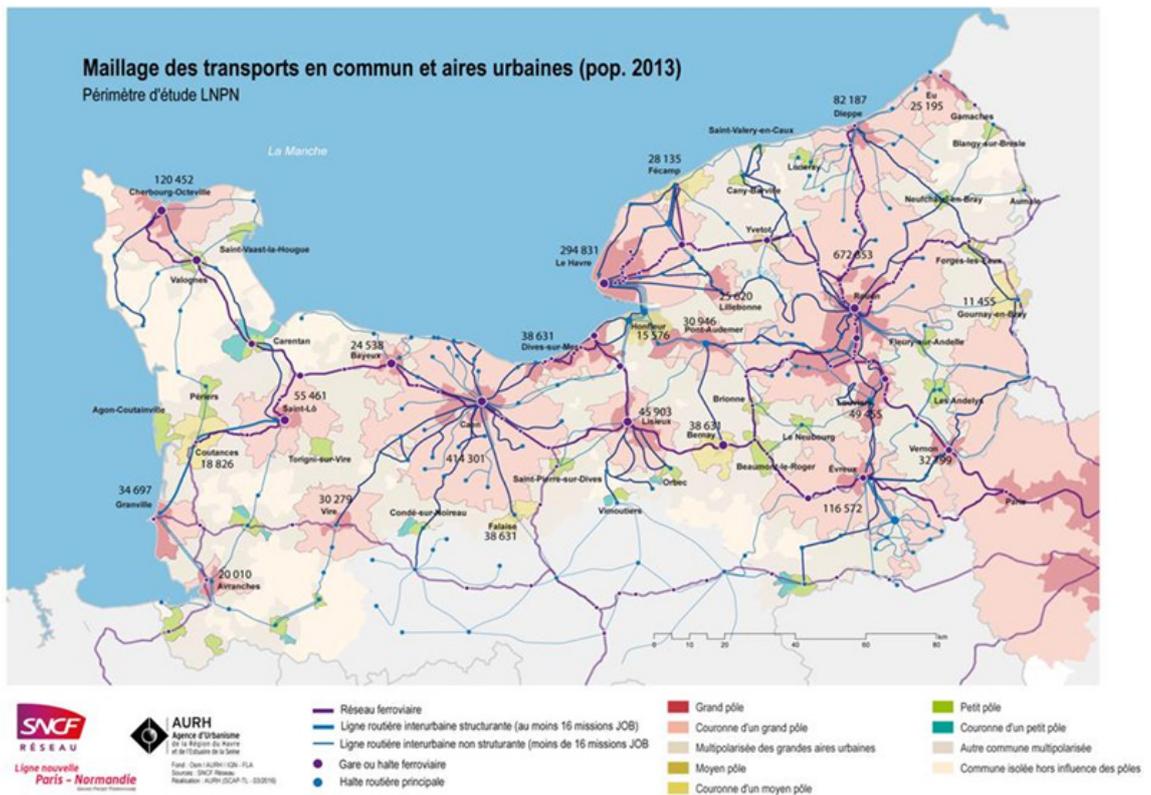
Cette étude avait pour but d'alimenter les ateliers de territoire, organisés dans le cadre de la concertation autour du projet LNP, et ainsi mieux enrichir son inscription territoriale. Celle-ci a fait l'objet de trois volets, avec, pour chacun d'entre eux, une première phase proposant un état des lieux actuel de la situation, et une seconde phase prospective quant aux effets de la LNP sur les différents volets étudiés :

- Le volet 1 concerne les dynamiques de peuplement et d'emploi des territoires impactés par le projet LNP, pour voir

comment ces dynamiques peuvent orienter le projet LNP (quantification et type de clientèle,...).

- Le volet 2 a trait à l'étude des potentiels de développement économique (en particulier immobilier tertiaire) autour des gares existantes ou envisagées, dans le cadre du développement de l'offre tertiaire à l'échelle de l'ensemble du territoire LNP.
- Enfin, le volet 3 traite des systèmes multimodaux de mobilité articulés à la LNP en Normandie, afin d'évaluer l'étendue possible des aires de rabattement autour des gares.

Cette étude permet d'avoir une autre approche du lien urbanisme-transport. Elle propose plutôt une réflexion prospective sur l'impact que pourrait avoir une grande infrastructure sur le développement et l'aménagement du territoire dans le but de l'amplifier. Elle pose notamment la question du devenir des grands secteurs de développement économique de l'agglomération



Extrait du volet 3 de l'étude LNP sur l'analyse des systèmes multimodaux autour des gares



*Territorialiser le projet LNP, quelle prise en compte des projets de territoire locaux sur la LNP ?*

tion tels que le quartier de la gare de Caen ou celui de la Presqu'Île.

Cette étude a également été le moyen de redonner la parole aux acteurs locaux et de mobiliser autour du projet LNP en mettant en évidence le lien entre les projets des territoires et l'arrivée de la LNP.

*Le support de cette présentation est à retrouver en annexe de ce présent document.*

Cette présentation a soulevé quelques questions ou précisions de la part de l'assistance quant à ce projet LNP :

- Mme HUYGUE-DOYERE, directrice de Normandie Aménagement, s'est interrogée sur le calendrier LNP, aujourd'hui en vigueur. M. BOUREAU a rappelé le phasage jusqu'ici présenté par SNCF Réseau : 2025/2030, réalisation des trois sections prioritaires « Paris-Mantes », « Mantes-Evreux » et « Rouen-Yvetot » ; post 2030, réalisation du « Y » normand. Il a également précisé que ce calendrier n'était pas définitif et que le dernier

rapport commandé par le Gouvernement après de la commission d'orientation des infrastructures, présidée par M. DURON, préconisait un décalage dans le temps et un nouveau phasage des sections à réaliser en fonction du scénario de financement retenu par le Gouvernement.

- M. TELLATI, chargé d'études auprès du CEREMA, a rappelé que le projet LNP était rentré dans la **phase de définition des fuseaux de passage prioritaires**, notamment au regard des critères écologiques.
- M. ROUGÉ, enseignant chercheur à l'Université de Caen, s'est interrogé sur l'**analyse des flux ferroviaires et leur composition**, pour mieux appréhender l'offre future de la LNP. Il a rappelé notamment la complexité des bassins et systèmes urbains traversés par le projet LNP. Il explique notamment la nécessité de prendre en compte dans l'analyse du projet l'importance de l'articulation entre les problématiques de la clientèle normande et celle du bassin parisien.

## TABLE RONDE SUR « COMMENT REPENSER LE LIEN ENTRE URBANISME ET MOBILITÉ SUR NOTRE TERRITOIRE ? »

Cette table ronde, animée par Jean-Philippe BRIAND, directeur adjoint de l'Aucame a réuni les acteurs suivants :

- Rodolphe THOMAS, Maire d'Hérouville Saint-Clair et Premier Vice-Président de Caen la mer en charge des transports ;
- Pascale HUYGUE-DOYERE, directrice de Normandie Aménagement ;
- Frédéric NORAIS, directeur du projet Tramway à Caen la mer ;
- Sébastien JEAN, Président de FONCIM-Groupe JEAN.

La diversité de ces acteurs (publics, privés, élus, techniciens...) en charge des grands projets urbains ou de mobilité du territoire a permis de mettre en lumière les différentes pratiques et visions en matière d'aménagement du territoire caennais et de témoigner des enjeux qui se posaient actuellement aux professionnels quant à la prise en compte des questions de mobilité dans leurs projets urbains. Cette table ronde avait également une portée prospective et a amené chacun des intervenants à se projeter afin d'imaginer la « ville mobile » de demain.

Les enseignements et les échanges de cette table ronde sont relativement nombreux, et il serait difficile de tous les faire ressortir. Cependant, il est possible de synthétiser le débat autour des quatre problématiques suivantes : la question centrale de la place de la voiture aujourd'hui en ville et dans nos territoires ; les grands projets de mobilité, notamment de tramway, comme vecteurs du développement urbain ; les grands principes qui guident aujourd'hui la conception de notre ville ; la nécessité, pour la ville, à devoir s'adapter aux changements de mentalité observés.



*Les participants de la table ronde « Comment repenser le lien entre urbanisme et mobilité sur notre territoire ? »*

## La place de la voiture dans la ville

Les différents acteurs présents aujourd'hui à la table ronde sont unanimes sur un point : **la voiture a toujours sa place dans la ville**. Celle-ci a été construite depuis 40 ans autour de l'automobile et a créé des habitudes de déplacements pour la population dont il est difficile de s'extraire. Le SCoT a ainsi montré que le territoire de Caen-Métropole est rentré dans un cercle vicieux en matière de développement territorial qui a permis l'essor de l'automobile et continue de l'encourager.

**116 500 voitures dans Caen la mer : 557 pour 1 000 habitants**

**Mises bout à bout, l'ensemble des voitures couvrirait 250 ha, soit 2,5 fois la surface de la prairie !**

*Extrait de l'étude « Le stationnement dans l'agglomération de Caen la mer », Aucame, 2012. (Périmètre 2011 de Caen la mer, 29 communes).*

M. JEAN et Mme HUYGUE-DOYERE confirment ainsi que ce qui conditionne l'aménagement et la commercialisation des sites aujourd'hui, c'est avant tout la visibilité, l'accessibilité et le stationnement automobile. Une entreprise cherche à être proche des grandes infrastructures routières, si possible en dehors des zones congestionnées, et avec une facilité de stationnement pour ses salariés et clients. Cette demande n'est guère différente pour les particuliers.

M. THOMAS atteste en expliquant que les écoquartiers tels qu'ils sont pensés aujourd'hui ne peuvent pas l'être sans prendre en considération la voiture, comme c'est le cas notamment dans les réflexions pour l'aménagement de la ZAC Presqu'Île Hérouvillaise. La voiture représente une forme de liberté individuelle à laquelle les gens sont toujours attachés.

Mais si la voiture a toujours une place prépondérante dans la ville, c'est également parce que l'urbanisme réglementaire lui



*La Place Saint-Sauveur de Caen au XX<sup>e</sup> siècle (source : Ouest France)*

octroie encore cette place. En effet, M. JEAN a observé que les normes de stationnement dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) obligent les aménageurs à prévoir un minimum de places de stationnement automobile par logement et donc fait prospérer l'importance de l'automobile.

L'ensemble des acteurs s'accordent à dire que la voiture a toujours un avenir dans l'espace public, mais qu'il convient de lui faire retrouver **sa juste place**. Un nouvel équilibre dans la conception des aménagements est donc à trouver entre les modes de déplacements, et même les différents usages de l'espace.

## Les grands projets de mobilité comme accélérateur de développement urbain

Pour autant, la réalisation de grands projets de mobilité, tels que la mise en place d'une ligne de tramway, est **un moyen de repenser la façon de concevoir un quartier, l'urbanisation du territoire**. Ainsi, M. THOMAS, maire d'Hérouville Saint-Clair et premier vice-président de Caen la mer en charge des transports ainsi que du projet tramway, témoigne du fait que l'arrivée du TVR (transport sur voie réservée) a catalysé le développement urbain du centre-ville d'Hérouville Saint-Clair, alors classé comme quartier ZUP. Dans le cadre du Plan de Rénovation Urbaine (PRU) d'Hérouville Saint-Clair, le tramway a favorisé la mise en place de nouveaux programmes immobi-

liers (avec comme exemple phare le quartier Prestavoine), ce qui a permis de ramener de la mixité sociale en centre-ville, et de décloisonner certains quartiers. L'arrivée du tramway a également été synonyme d'une redynamisation commerciale du centre-ville.



Vue sur le centre-ville d'Héroville Saint-Clair suite au plan de rénovation urbaine du centre-ville (source : ANRU)

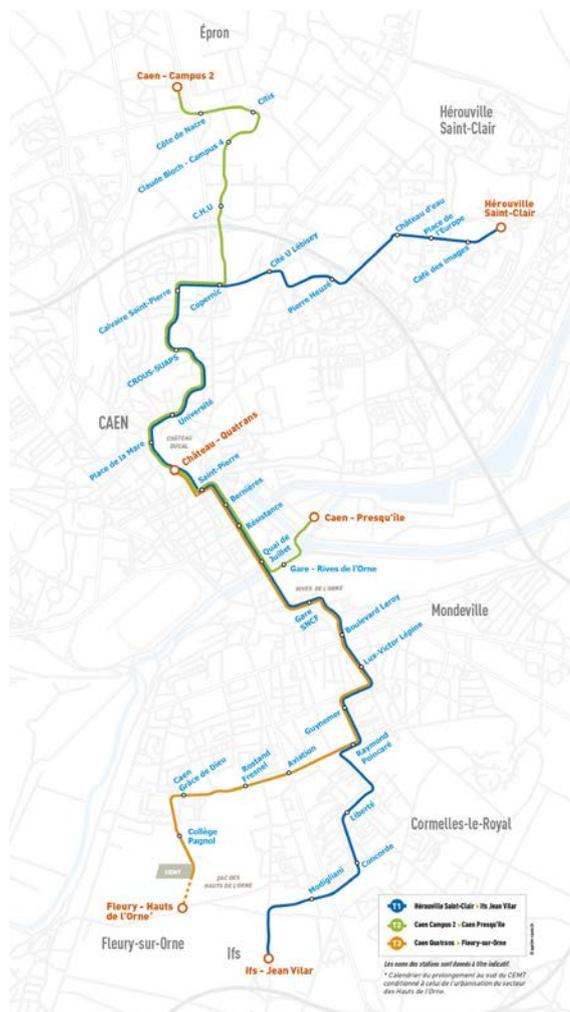
M. NORAIS abonde dans ce sens. En effet, le projet de tramferrisation actuellement porté par Caen la mer, a été le support de deux projets de réaménagement urbain de secteurs stratégiques de la ville de Caen. Ainsi, pour l'arrivée du nouveau tramway fer, le parvis sud de la gare de Caen devrait être entièrement repensé, afin de faciliter les circulations et changements de modes de transports. Le projet de tramway a également facilité la mise en place d'un projet plus vaste de redynamisation du centre-ville de Caen. Ce projet se traduira notamment par la transforma-



Perspective du projet Boulevard Maréchal Leclerc (esquisse : Agence ATTICA)

tion de la place de la République en un lieu de vie, la piétonisation et la mise en valeur du Boulevard Maréchal Leclerc ainsi que la reconquête de l'Îlot Bellivet. Le projet de nouveau tramway est au service du projet urbain afin de redonner une nouvelle image urbaine à la ville.

Outre la reconquête urbaine, le projet de tramferrisation participe également au développement de la ville. Ainsi, deux extensions par rapport à l'infrastructure actuelle vont être créées : l'une à l'ouest, desservant la Pointe Presqu'Île et le nouveau quartier des Rives de l'Orne, l'autre à Fleury-sur-Orne, desservant potentiellement le nouveau quartier des Hauts de l'Orne. Il s'agit ici d'une approche nouvelle qui vise à anticiper et concilier à la fois, la programmation urbaine d'un secteur et son niveau de desserte.



Carte du réseau de tramway en 2019 (source : Caen la mer, réalisation : Aprim)

M. THOMAS insiste aussi sur le fait que si le tramway permet un développement rapide de l'agglomération, celui-ci doit être accompagné par un réseau de bus maillant tout le territoire autour de cette colonne vertébrale, afin d'assurer un développement harmonieux de l'agglomération. C'est pourquoi M. NORAIS ajoute que l'agglomération prévoit, outre l'arrivée d'un nouveau tramway, le développement de nouveaux services de mobilité (nouveaux systèmes de vélos à assistance électrique en location et en libre-service, nouvelles navettes électriques en centre-ville) afin de favoriser la reconquête de la ville-centre par les modes alternatifs.

### Comment restructurer la ville ?

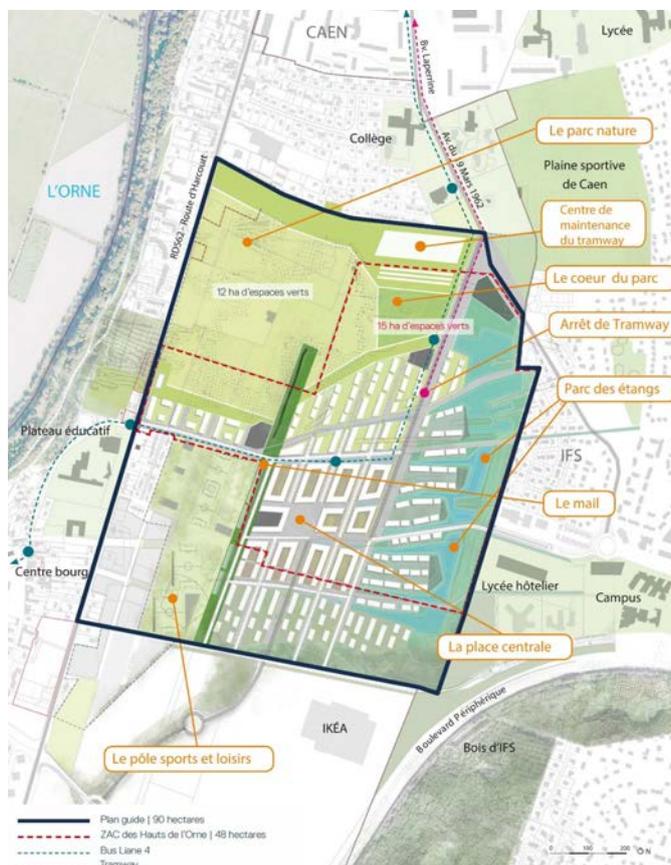
L'objectif politique, aujourd'hui, est d'orienter le développement urbain autour des axes de transports collectifs, dans le but de freiner la prolifération du modèle périurbain. C'est ce que nous témoigne M. THOMAS. Cela nécessite de penser différemment la ville et mieux l'organiser.

Une certaine unanimité se dégage entre les acteurs présents sur les principes qui doivent guider l'aménagement de la ville aujourd'hui :

- Une plus grande densité de logements autour des axes de transports pour créer des « bassins de clientèles » et permettre l'installation de systèmes de déplacements massifiés ;
- Une mixité fonctionnelle pour favoriser la vie de proximité et ainsi réduire les besoins de déplacements motorisés ;
- Une sécurisation des espaces et une fluidité des circulations, notamment pour les modes doux ;
- Des espaces extérieurs de qualité, accessibles pour tous, comme espaces de vie et de respiration ;
- Une mutualisation et un foisonnement des espaces de stationnements automobiles, afin d'optimiser la consommation foncière.

Ces principes ont pu être illustrés à partir de la présentation de quatre projets urbains : le Triangle des Crêtes à Bretteville-sur-Odon, porté par l'aménageur FONCIM, le quartier des Hauts de l'Orne à Fleury-sur-Orne porté par Normandie Aménagement, et les quartiers de la Pointe Presqu'île et du Nouveau Bassin à Caen portés la SPLA Caen Presqu'île.

Mme HUYGUE-DOYERE est intervenue sur le quartier des Hauts de l'Orne. Elle a expliqué comment la possible arrivée du tramway avait redessiné l'urbanisation de ce futur écoquartier. Prévu initialement au sud du territoire, l'urbanisation du quartier se fera finalement prioritairement au nord, autour de la possible nouvelle station de tramway. Un renfort de densité est aussi prévu afin de maximiser l'effet du tramway. Enfin, le quartier sera entièrement maillé en liaisons douces afin de favoriser une vie de proximité apaisée et connectée avec les cheminements environnants dans le but de « créer des passerelles entre les quartiers ».



Plan guide de la ZAC des Hauts de l'Orne (Source : Normandie Aménagement)

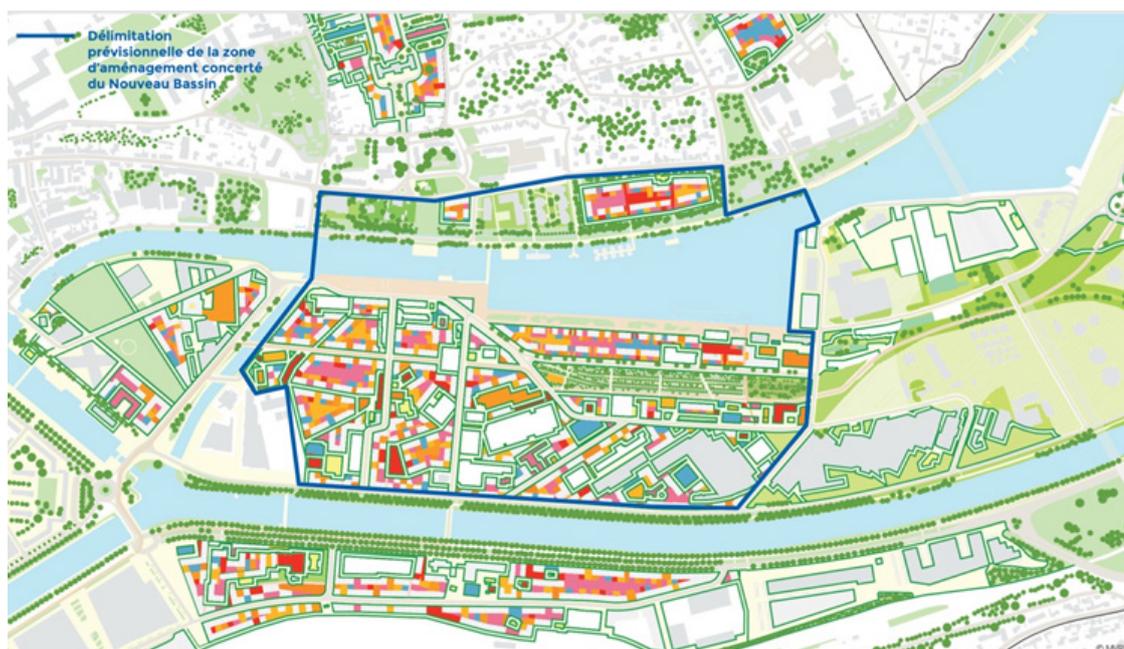


*Les projets urbains devront aujourd'hui dessiner des espaces extérieurs accessibles et de qualité, favorables à l'utilisation des modes doux - Esquisse de l'écoquartier des Hauts de l'Orne à Fleury-sur-Orne (Source : Normandie Aménagement)*

Outre les questions de densité et de mixité fonctionnelle, le groupe FONCIM, représenté par M. JEAN, a beaucoup travaillé sur les questions de stationnement automobile dans leurs projets d'aménagement. Les besoins de stationnement sont divers en fonction des usagers d'un quartier au cours de la journée : stationnement longue durée de nuit pour les résidents, stationnement longue durée de jour pour les actifs, stationnement moyenne ou courte durées pour les chalands et visiteurs la

journée. Leur objectif est de foisonner ces espaces de stationnement pour qu'ils puissent répondre aux différents usages et de mutualiser ces espaces afin d'allouer le foncier économisé pour d'autres usages (espaces verts, circulations douces, logements). Ces réflexions ont guidé les plans d'aménagements des projets des Terrasses de Fleury et du Triangle des Crêtes que porte le Groupe FONCIM.

La SPLA de Caen Presqu'Île a également travaillé sur cette notion du stationnement dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Nouveau Bassin. La directrice a partagé sa vision future de la ZAC avec la volonté de tendre vers un aménagement inspiré des villes d'Europe du Nord, où la part belle est faite aux circulations douces avec un environnement vert et agréable. Il est prévu ainsi la mise en place de zones de rencontres sur la Presqu'île pour apaiser le secteur, sécuriser les déplacements doux, et favoriser la qualité de vie des espaces extérieurs. La mise en place d'un stationnement mutualisé est également prévue pour la Presqu'île, avec l'aménagement de parkings silos à proximité des logements.



*Plan guide de l'aménagement du secteur Presqu'Île par l'agence MRDV (source : SPLA Caen-Presqu'île)*

Une question se pose encore : quelle est la distance acceptable entre le lieu de stationnement et le domicile ? Les premières réflexions de Normandie Aménagement semblent montrer qu'une distance de 300 m est aujourd'hui considérée comme acceptable.

### La ville face aux changements de mentalités

Les acteurs de cette table ronde sont persuadés que ces nouveaux principes d'aménagement fonctionneront car ils ne font que s'adapter aux **nouvelles pratiques déjà existantes des habitants et aux changements de mentalités**.

Cette évolution des mentalités se concrétise en particulier dans le changement de paradigme quant à la **perception de l'objet automobile** par les gens. Si la voiture était jusqu'ici perçue comme une propriété individuelle, elle tend aujourd'hui à devenir un **service de mobilité**. L'essor du covoiturage, de l'autopartage (formel ou informel) révèle un plus grand usage mutualisé de la voiture. Par extension, on peut imaginer que cette transformation pourra

s'appliquer aussi à la **place de parking**, jusqu'ici perçue également comme objet de propriété, et ainsi diminuer les besoins en espaces de stationnement.

Ces évolutions sociétales sont également **permises par les évolutions technologiques** et notamment l'arrivée du numérique qui a bouleversé nos modes de vie. Les nouvelles applications numériques permettent d'avoir aujourd'hui **une gestion dynamique et en temps réel de la ville**. M. NORAIS nous explique que la communauté urbaine s'est dotée d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs pour le réseau de transports collectifs urbains. Ce système géolocalise en temps réel la position des bus urbains et permet de communiquer aux usagers les prochains passages des véhicules aux arrêts et renseigner également sur les différentes perturbations et retards.

M. JEAN est également intervenu pour témoigner de l'existence de nouvelles applications de gestion dynamique du stationnement, ces applications auront pour objectif de guider l'automobiliste vers la place de stationnement libre la plus proche. Elles permettent d'optimiser le fonctionnement



Le département de la Manche a développé une politique de covoiturage à travers la mise en place d'aires dédiées.  
Source : Latitude Manche, agence d'attractivité de la Manche

des zones de stationnement, diminuer le besoin de places et permettent des gains en émissions de polluants ainsi que gaz à effet de serre liés à la suppression du temps de recherche des places.

**Une prise de conscience environnementale** est également observée dans l'équipement et les déplacements des ménages. Ces derniers délaisent de plus en plus les motorisations diesel, à l'origine d'émissions de polluants dangereux pour la santé humaine, au profit de motorisation hybride ou électrique. Pour suivre cette prise de conscience, la communauté urbaine souhaite **relever le défi de la transition énergétique** dans les transports.

M. NORAIS explique que la collectivité expérimente aujourd'hui l'exploitation du réseau de transports collectifs par des véhicules à faibles émissions (gaz naturel, électrique) avec la volonté d'avoir un parc complètement vert d'ici à 2025. De même, le nouveau tramway est prévu pour potentiellement accueillir un système de batteries électriques permettant de s'affranchir sur certaines portions d'une alimentation aérienne, et ainsi à terme permettre une meilleure valorisation du paysage urbain.



*L'agglomération de Caen la mer teste sur son réseau de transports collectifs urbains des bus à faibles émissions (source : ©Marie Mangane / Liberté Le Bonhomme libre)*

Normandie Aménagement souhaite également accompagner ces changements de mentalités et de comportements. Des systèmes d'autopartage sont actuellement à l'étude pour des résidences seniors. En outre, la SEM a la volonté de concevoir des quartiers d'avant-garde, à valeur d'exemple.

Autrefois purement fonctionnel, l'urbanisme est donc en pleine mutation et tend vers **un urbanisme intégré** prenant en compte de nombreuses dimensions (mobilité, énergie, économie, sociale, environnement, etc.) pour construire la « **ville intelligente** » au service des habitants.

### Le dernier mot :

Pour conclure cette table, M. BRIAND a demandé aux différents intervenants ce qui pour eux était la meilleure réponse à la question initialement posée : « Comment repenser le lien entre urbanisme et mobilité sur notre territoire ? »

- M. NORAIS a insisté sur la nécessité de **faire converger les documents de planification** comme garantie d'un lien fort entre urbanisme et mobilité.
- M. JEAN pense que la réponse à cette problématique réside avant tout dans la **densité**, celle qui permet de créer des bassins de clientèles nécessaires à l'émergence d'une vie locale ainsi que commerciale, et aussi permettre des déplacements en modes alternatifs.
- Mme HUYGUE-DOYERE pense qu'il est important d'**anticiper les changements de comportements des citoyens** pour concevoir et aménager la ville de demain, et créer de **nouvelles habitudes de déplacements** plus vertueuses.

## INTERVIEW DE MICHEL LAFONT SUR L'EXEMPLE DU CONTRAT DE GARE DE BRETTEVILLE-NORREY, UNE SOLUTION POUR LES TERRITOIRES PÉRIURBAINS ?

Les témoignages d'acteurs locaux se sont poursuivis par l'interview de Michel LAFONT, maire de Thue et Mue, à propos de la démarche de contrat de gare qui a été lancée sur la halte de Bretteville-Norrey. Cette interview a été réalisée par M. BRIAND, directeur adjoint de l'Aucame.

Le contrat de gare est une démarche négociée entre une autorité organisatrice de transports et une collectivité avec comme finalité de formaliser la cohérence entre le développement d'un territoire d'une part, et sa desserte en transports collectifs d'autre part. Il s'agit d'une démarche de type gagnant-gagnant. La collectivité s'engage alors à prioriser la densification urbaine de son territoire autour des gares et haltes ferroviaires et favoriser l'accessibilité de celles-ci, en échange desquelles l'autorité organisatrice s'engage à maintenir ou développer la desserte en transport de ce territoire et améliorer le confort des voyageurs.



*La halte de Bretteville-Norrey a fait l'objet d'un contrat de gare en 2014.*



*L'interview de Michel LAFONT sur le Contrat de gare de Bretteville-Norrey par Jean-Philippe BRIAND*

Le contrat de gare de Bretteville-Norrey a été ratifié au mois de décembre 2013 entre l'ancienne Région Basse-Normandie, autorité organisatrice du réseau TER bas-normand à l'époque, et la communauté de communes d'Entre Thue et Mue (territoire périurbain à l'ouest de Caen et aujourd'hui rattachée à Caen la mer). Le syndicat mixte Caen-Métropole, devenu depuis le pôle métropolitain Caen Normandie Métropole, était également partie prenante de ce projet car il s'agit d'une disposition imaginée par le SCoT Caen-Métropole. Si le contrat de gare de Bretteville-Norrey est le seul à avoir abouti sur le territoire de Caen-Métropole, d'autres démarches similaires ont été initiées.

Après ce préambule, M. LAFONT a rappelé la philosophie du SCoT, qui a conduit à la mise en place d'un tel dispositif :

- Une volonté de réduire la consommation foncière grâce à une meilleure organisation du développement urbain ;
- Renforcer les polarités du territoire, notamment celles liées à l'axe ferroviaire existant.

En contrepartie, les territoires élevés au rang de pôle dans le SCoT ont l'obligation de mieux maîtriser et d'intensifier leur développement urbain.

Dans un premier temps, la collectivité s'est attachée à favoriser l'accessibilité multimodale de la halte ferroviaire. Un nouveau parking automobile a été inauguré en 2016 au sud de la halte, un parking vélo sécurisé ayant été installé au nord en 2011, lors des travaux d'aménagement du site.

La collectivité travaille également sur l'aménagement de cheminements doux entre la halte de Bretteville-Norrey et les hameaux environnants, situés dans un rayon d'un kilomètre. M. LAFONT témoigne notamment de la présence de plus en plus importante des cyclistes sur les axes menant à la halte.

En outre, en tant que cosignataire, le pôle métropolitain a lancé, avec la communauté de communes, une étude de besoins et de faisabilité pour la mise en place de services de transports collectifs, pouvant desservir la halte. Depuis, le territoire d'Entre Thue et Mue est entré dans le périmètre de transports urbains de Caen la mer et est desservi par le réseau Twisto.

Dans un second temps, la communauté de communes a travaillé sur le renfort de l'urbanisation autour de la halte, qui s'est traduit par la création d'un nouveau quartier d'habitat, côté Norrey, au sud-ouest de la voie ferrée.

### 3 – 2 Etat des lieux - Mobilités et territoires

#### Contexte urbain du périmètre

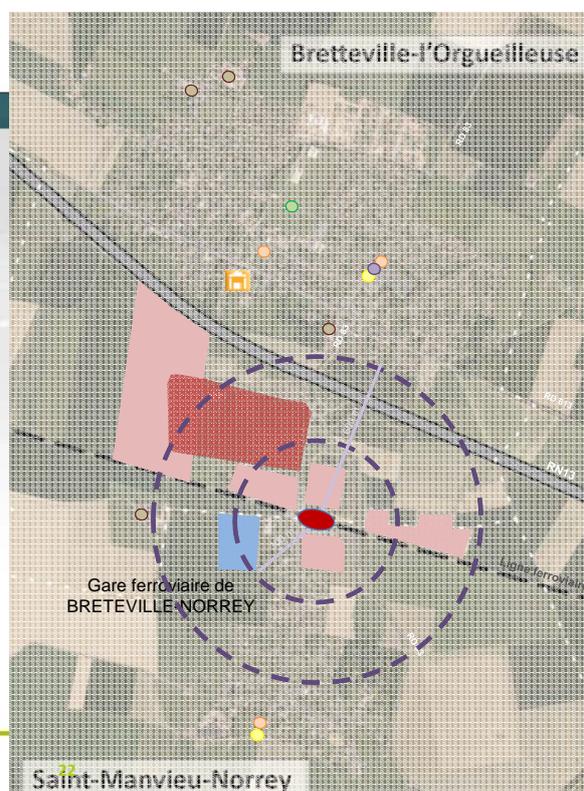
#### Synthèse

⇒ Peu d'équipements à proximité immédiate de la gare à l'exception de zones d'activités

⇒ Faibles densités autour de la gare

⇒ Développement d'un nouveau quartier pavillonnaire au sud-ouest de la gare le long des voies ferrées

	Rayons de 300m (5 minutes à pied) et 600m (10 minutes à pied)
	Nouveau quartier d'habitat
	Nouvelle zone d'activités
	Locaux d'activités
	Équipement scolaire
	Mairie
	Autres services publics : poste, etc.
	Centre commercial ou centralité commerciale
	Équipement sportif
	Exploitation agricole



*Le contrat de gare prône le renforcement de l'urbanisation autour de la halte (source : Extrait du contrat de gare de Bretteville-Norrey - Région Normandie, Cdc Entre Thue et Mue et Syndicat mixte Caen-Métropole)*

La halte peut être également un vecteur d'attractivité pour la zone d'activité de Cardonville, située au nord : à la fois pour les salariés mais également pour les déplacements professionnels. La collectivité a souhaité également intensifier l'activité économique de cette zone, en y transférant notamment les services de la collectivité de Thue et Mue. Enfin, la collectivité souhaiterait également créer un nouvel espace de centralité urbaine à proximité de la halte.

Le contrat de gare a permis en échange de pérenniser la desserte TER de la halte de Bretteville-Norrey avec 16 trains quotidiens. Le contrat de gare prévoit l'étude par la Région d'une possible extension de l'offre.

Inscrit également dans le contrat, la Région s'était également engagée à mettre en place un support unique de transport, permettant via une seule carte de transport, l'utilisation de plusieurs réseaux et services de mobilité (abri vélo, train, bus Twisto, etc.). L'objectif de cette mesure était de grandement faciliter les déplacements multimodaux en évitant le recours à différents supports de transports pour l'utilisateur et ainsi fluidifier ses chaînes de déplacements. Cette mesure n'a pas vu le jour pour le moment, pour des raisons techniques restant à surmonter.

Cette interview a amené quelques réactions de la part du public. Une question concernant les solutions de mobilité pour les territoires ne disposant pas de gare a été posée.

M. LAFONT a répondu en s'appuyant sur la philosophie du SCoT, dont découle ce dispositif. Le choix avait été fait par le syndicat mixte du SCoT, de prioriser le développement urbain autour des pôles et de la voie ferrée existante. En conséquence, tous les territoires ne peuvent pas être amenés à se développer de la même manière.

Cependant, M. LAFONT rappelle qu'il existe d'autres systèmes de transports relativement souples, adaptés à des territoires plus ruraux et pas desservis par le train. Un système de transport collectif à la demande, basé sur l'utilisation de taxis, et appelé Ré-sago, a récemment été mis en place localement et notamment sur le secteur de Thue et Mue par le réseau Twisto. Ce système, beaucoup moins coûteux qu'un réseau de transports collectifs classique, peut être adapté sur d'autres territoires du SCoT.

Enfin, M. LAFONT pense que le vélo peut être le mode alternatif de déplacement de demain et encourage les collectivités à se doter de schémas cyclables.

### 3 – 3- Etat des lieux - Accessibilité

#### Stationnement des véhicules et des vélos

**▶ Côté Nord** (en direction de Bretteville-l'Orgueilleuse)

- ▶ **Parking voiture**
  - Capacité d'une dizaine de places qui arrive à saturation
  - Projet d'agrandissement du parking de 20 places supplémentaires le long des voies (Communauté de Communes entre Thue et Mue /RFF)  
=> permettrait un meilleur rabattement pour les voyageurs utilisant le TER
- ▶ **Parking vélos**
  - Parking vélo fermé (abri protégé par un système de carte magnétique) d'une capacité de 6 places
  - 2 arceaux à l'extérieur mais couverts (4 places)







*Il vise aussi à favoriser l'accessibilité et les conditions d'accueil des voyageurs.  
(source : Extrait du contrat de gare de Bretteville-Norrey - Région Normandie, Cdc Entre Thue et Mue et Syndicat mixte Caen-Métropole)*

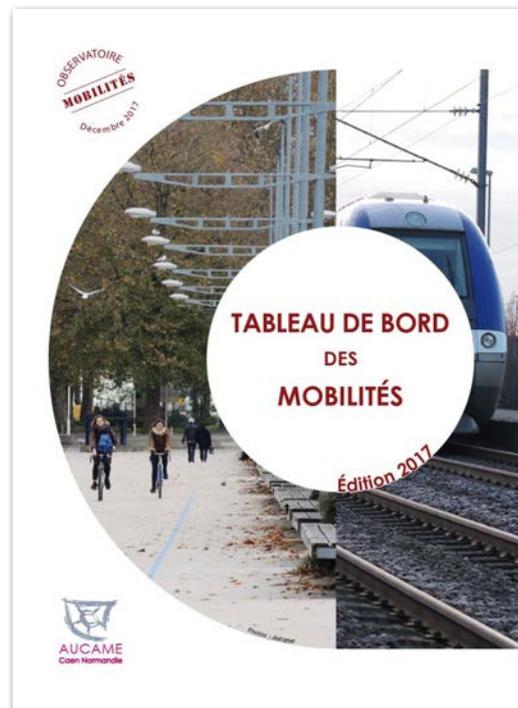
# Présentation de l'actualité mobilité sur le territoire

## PRÉSENTATION DE L'ÉDITION 2017 DU TABLEAU DE BORD DES MOBILITÉS

Publication « phare » de l'observatoire des mobilités, le tableau de bord a pour but de présenter les chiffres clés en matière de mobilité sur la région caennaise et donner les grandes tendances d'évolution. Deuxième du genre, l'édition 2017 met en exergue les grands chiffres de mobilité pour l'année 2016. Xavier LEPETIT, référent technique de l'observatoire des mobilités à l'Aucame, a fait une synthèse de ce travail de mise à jour, qui a montré une poursuite des tendances jusqu'ici observées dans les différentes thématiques. Parmi les points saillants, il est possible de retenir :

- **Un parc automobile de plus en plus « vertueux ».** Même si en volume, la part des véhicules hybrides et électriques est encore faible, la très forte croissance de ce parc se poursuit et s'accélère.
- **Un trafic routier qui continue de s'intensifier sur le périphérique caennais et les grandes pénétrantes.** Le niveau de trafic a connu un nouveau pic en 2016 sur le Viaduc de Calix, axe le plus chargé mais également point névralgique du réseau.
- **Un plébiscite du réseau de transports collectifs urbains caennais** qui ne se dément pas depuis cinq ans, notamment pour les dernières années d'existence du TVR. Les efforts de fiabilisation de ce dernier ont porté leurs fruits.
- **A l'inverse, un service régional ferroviaire qui s'effrite progressivement en termes de fréquentation depuis 2013.** Une tendance qui n'est pas unique à la région Normandie et qui est observée également à l'échelle nationale.
- **Le dynamisme de l'aéroport de Caen-Carpiquet** avec une croissance toujours aussi forte de son offre aéroportuaire et de sa fréquentation.

*Le support de présentation est à retrouver en annexe de ce présent document.*



*Couverture de l'édition 2017  
du tableau de bord des mobilités  
(Aucame, décembre 2017).*

Ce sujet n'a pas amené de commentaires particuliers de la part des partenaires.

## POINT SUR L'ACTUALITÉ MOBILITÉ DES PARTENAIRES DE L'OBSERVATOIRE

En cette fin d'après-midi, les personnes présentes ont été invitées à s'exprimer sur les différentes initiatives que mènent leurs structures, et qui ont attiré aux questions de mobilité.

M. DEPRET, chargé d'études « deux-roues motorisés » à la DDTM du Calvados, a communiqué sur la mise en place d'un comité de pilotage depuis septembre 2017 pour la création d'une application mobile baptisée « Ma route en 2RM ». Il s'agit dans un premier temps d'une expérimentation locale. Cette application aura pour but de créer un lien entre usagers de deux-roues motorisés et les gestionnaires, et permettre la localisation et le suivi des infrastructures pouvant présenter des difficultés pour la

conduite de deux-roues motorisés. L'expérimentation de cette application devrait voir le jour au printemps 2018.

La DDTM du Calvados a souhaité faire connaître également sa démarche « Ateliers des territoires » qu'elle a menée sur la métropole caennaise en 2017 et intitulée « Mieux vivre ensemble dans le périurbain ». Ces ateliers des territoires, portés par le Ministère de la Cohésion du territoire, visent à repenser collectivement la question des espaces périurbains dans une démarche de projet participative intégrant les services de l'Etat, les partenaires locaux, des experts, ainsi que les habitants et citoyens. Ces ateliers ont permis de faire émerger une vision partagée d'enjeux pour ces territoires et des pistes de déclinaisons opérationnelles ont été pensées portant, notamment, sur la question du covoiturage.



Photo illustrative des Ateliers de territoires - Mieux vivre ensemble dans le périurbain - Maltot juillet 2017 (source : Aucame)

La DREAL Normandie a mis en place depuis quelques années un observatoire des déplacements normands qui dresse un portrait des évolutions institutionnelles, des comportements de mobilités et de l'offre de transport sur la région. La DREAL a publié, en décembre 2017, sa deuxième édition de sa publication ONDE.

M. JEAN précise que le Groupe FONCIM travaille également sur la question du covoiturage avec les collectivités locales. En outre, le Groupe FONCIM travaille sur la mise en place de nouvelles solutions de re-

montées de terrains par voie numérique en matière de gestion urbaine à destination des mairies (éclairage, voirie, gestion du stationnement). De même, la mise en place de stationnement mutualisé et dynamique est en réflexion dans le cadre des projets d'aménagement du groupe.



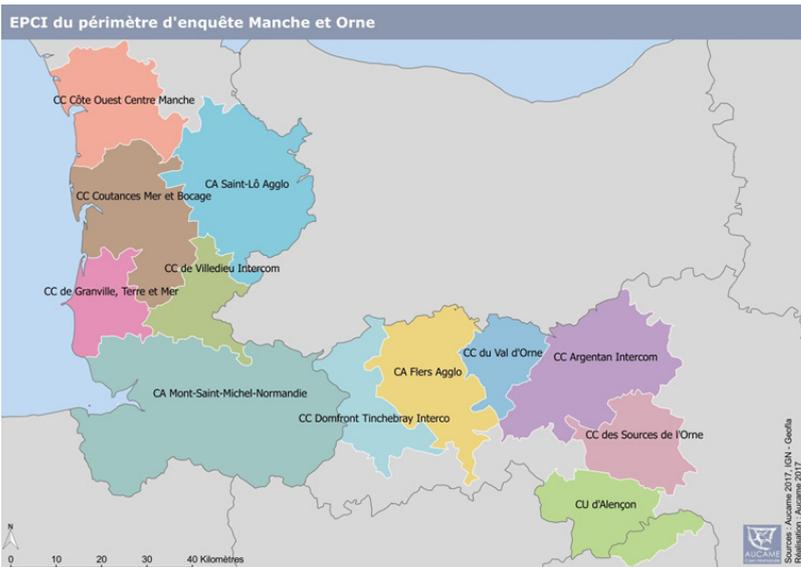
Photo de couverture de la dernière publication de l'observatoire des déplacements normands (décembre 2017)

M. URIE, du CEREMA Normandie Centre, a fait l'inventaire des champs d'étude en matière de mobilité sur lesquels le CEREMA travaille actuellement : mobilité dans les quartiers prioritaires, les déplacements dans les métropoles normandes, les déplacements en situation de perturbations.

Mme HUYGUE-DOYERE témoigne d'une expérience d'autostop participatif que Normandie Aménagement souhaiterait mener, en aménageant notamment des espaces d'arrêts dédiés. Cette initiative a pour objectif de sécuriser ce genre de pratique de déplacements. M. LAFONT, maire de Thue et Mue et élu référent de l'observatoire des mobilités, abonde dans ce sens en expliquant qu'il avait mené quelques réflexions sur ce sujet, il y a quelques années (points d'arrêt identifiés par des totems sur les axes d'accès à la métropole caennaise).

Enfin, M. BOUREAU, directeur des études de l'Aucame, précise qu'une Enquête Ménages Déplacements Villes Moyennes (EDVM) est en cours d'élaboration par le Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole sur le centre et sud Manche, ainsi qu'une grande partie de l'Orne. Celle-ci

est actuellement en phase de recueil. Elle permettra, après recollage avec les autres enquêtes de l'Ouest de la Normandie, une meilleure connaissance des déplacements régionaux.



Territoire enquêté pour l'EDVM Manche et Orne

## POINT SUR LES PUBLICATIONS MOBILITÉS DE L'AGENCE

L'agence a fait un point sur les différentes publications mobilités et urbanisme qui ont été produites ces deux dernières années, et susceptibles d'intéresser les partenaires de l'observatoire des mobilités.

- *Tableau de bord des mobilités*, édition 2017, déc. 2017 ;
- *Rencontres de la mobilité #1, Les actes*, fév. 2017 ;
- *Le lien urbanisme et déplacements au service d'une politique territoriale durable et cohérente*, « Qu'en savons-nous ? » n°94, sept. 2017 ;
- *Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal tenant lieu de Plan de Déplacements Urbains (PLUi-D)*, série spéciale de quatre pages sur le PLUi, cosignée Caen la mer, Caen Normandie Métropole et Aucame, déc. 2016.



Couverture du QSN n°94 sur le lien urbanisme et déplacements (sept. 2017)



Couverture de 4 pages d'information sur le plan local d'urbanisme intercommunal valant plan de déplacements urbains (Aucame, Caen la mer, Caen Normandie Métropole, déc. 2016)

**M**onsieur LAFONT a conclu cet après-midi d'échanges en remerciant à nouveau l'ensemble des partenaires présents, pour leur participation et la richesse des débats. Il insiste notamment sur l'importance de ces instances de partage et d'échanges qui permettent d'alimenter la réflexion et la connaissance collective du territoire. A ce titre, les sujets de réflexions et idées apportées auront une résonance dans les travaux que mènent l'Aucame, au premier rang desquels la révision du SCoT Caen-Métropole.



M. LAFONT évoque ensuite les différents temps qui vont animer l'observatoire des mobilités après ces Rencontres : la rédaction des Actes de ces deuxièmes Rencontres faisant la synthèse des différents échanges, puis il est également revenu sur l'annonce faite par la Présidente quant à la tenue d'un premier comité partenarial de suivi pour l'observatoire des mobilités, afin de préparer les troisièmes Rencontres.

La synthèse de ces Rencontres permet de mettre en exergue les points suivants :

- Nos connaissances actuelles en matière d'observation du lien urbanisme et déplacements. Les outils développés à l'agence permettent de mieux observer l'adéquation entre l'offre et les besoins de mobilité.
- Les grands projets de mobilité et d'infrastructure comme accélérateurs de développement urbain. Les réseaux de transports servent aujourd'hui de canevas pour l'urbanisation des territoires.
- La question toujours aussi centrale de la place de la voiture en ville. Il est nécessaire de faire retrouver à l'automobile sa juste place dans nos territoires et pratiques de déplacements, au regard notamment des évolutions technologiques et pratiques collaboratives.
- Les principes de proximité, densité, modes doux, aménagement qualitatif, mutualisation des usages et des espaces. Ces principes doivent guider la conception de nos villes.
- La nécessité pour la ville d'anticiper les changements de mentalités. La sensibilité et l'adaptation de la ville à ces évolutions permettront d'initier de nouveaux comportements de mobilité.

## Annexe n° 1 : Liste des participants

Nom	Prénom	Structure	Fonction
BOUCLIER	Edouard	Communauté urbaine de Caen la mer	"Chargé de missions Direction de l'urbanisme"
BOUREAU	Thomas	Aucame	Directeur des études
BRIAND	Jean-Philippe	Aucame	Directeur adjoint
CADOR	Trinidad	Ville d'Hérouville Saint-Clair	Directrice du Développement Territorial
COLOMBEL	Manuela	DREAL Normandie	
DE GIBON	Sophie	Communauté de communes Valès dunes	Conseillère communautaire et Maire de CANTELOUP
DE LA LOSA	Mathilde	Département Calvados	"Chargée de mission Maîtrise d'Ouvrage DGA Aménagement et Environnement"
DE LA PROVÔTÉ	Sonia	AUCAME	Sénatrice du Calvados et Présidente de l'AUCAME
DEPRET	Yannick	DDTM Calvados	"Chargé de mission 2RM Service du système d'information, de la circulation routière et de l'expertise territoriale."
DOUYERE	Emmanuelle	Région Normandie	Service Offres de Mobilité et Intermodalité
DUNY	Patrice	Aucame	Directeur
DUPLESSIS	Christian		Personne qualifiée (ancien directeur de la DDTM du Calvados)
DUPRIE	Aurélie	Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole	Chargée de mission Environnement
EDELINÉ	Laurence	Communauté urbaine de Caen la mer	Chargée de mission
GENESTAR	Adèle	Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole	Chargée de mission Réseau
GUILLOTIN	Xavier	FONCIM	Directeur des programmes
HODIERNE	André-Pierre	Association Déraillleurs	Membre

Nom	Prénom	Structure	Fonction
HUBERT	Anthony	Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole	Chargé de mission urbanisme - SCoT
HUYGUE-DOYERE	Pascale	Normandie Aménagement	Directrice
JEAN	Sébastien	FONCIM	Président
JOUBEL	Catherine	Communauté urbaine de Caen la mer	Responsable du service planification urbaine
KIES	Laurent	Bessin Urbanisme	Vice-Président
LAFONT	Michel	Communauté urbaine de Caen la mer	Vice-Président
LAHALLE	Lynda	Conseil régional Normandie	Conseillère régionale
LAPLANCHE	Guillaume	Communauté urbaine de Caen la mer	Chargé de mission Service planification urbaine
LECHARPENTIER	Maxime	Communauté urbaine de Caen la mer	Directeur Exploitation transports
LEGAREZ	Jean-Luc	Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole	Directeur
LEMOIGNE	Bruno	Syndicat Départemental d'Energies du Calvados	Directeur Général Adjoint
LEPETIT	Xavier	Aucame	Chargé d'études mobilités
LERMINE	Patrick	Communauté de communes Coeur de Nacre	Vice-Président
LEVALLOIS	Sylvain	Ville de Caen	"Surveillant de travaux du domaine public Cellule coordination de travaux et ODP"
LORIN	Sébastien	DIR Nord-Ouest	Responsable du CIGT de Caen
MAILLET	Stéphane	DIR Nord-Ouest	Responsable District Manche-Calvados
MALOBERTI	Pascal	DIR Nord-Ouest	Directeur Adjoint Exploitation
MILCENT	Julien	Communauté urbaine de Caen la mer	Chargé de mission Mobilités

Nom	Prénom	Structure	Fonction
MORLAY	Jean-François	EDF - Direction Commerce Ouest	Directeur du Développement Territorial
NORAIS	Frédéric	Communauté urbaine de Caen la mer	Directeur du projet Tramway
PICARD	Hubert	Vallée de l'Orne et de l'Odon	Vice-Président
PICHON	Xavier	Communauté de communes Val ès dunes	Président
PRIMAUX	Matthieu	Atmo Normandie	Chargé d'Etudes Inventaire des émissions/Référent Partenaire
RAINE	Barbara	"Ville de Bretteville-sur-Odon AUCAME"	"Adjointe au Maire et élue référente de l'Observatoire des Mobilités"
RAVEL	Magali	Région Normandie	Service Offres de Mobilité et Intermodalité
RIBALTA	Ghislaine	Ville d'Hérouville Saint-Clair	Maire-Adjoint à l'urbanisme et à l'aménagement urbain
ROBERT	Valérie	Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole	Chargée de mission Politiques contractuelles
ROGER	Fabienne	Communauté urbaine de Caen la mer	Chargée de mission à la direction de l'Habitat
ROUGÉ	Lionel	Université de Caen Normandie	Enseignant Chercheur
SALAMAND	Anne-Claire	DDTM Calvados	Chef de service Urbanisme, Déplacements, Risques
SAUREL	Michel	DDTM Calvados	"Service Construction Aménagement et Habitat Aménagement quartiers durables"
SOUL	Bernard	Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole	Président de Dombront-Tinchebray Interco
TELLATI	Abdelfattah	Cerema Normandie-Centre	Chargé d'études mobilité et énergie
THOMAS	Rodolphe	Communauté urbaine de Caen la mer	Premier Vice-Président de Caen la mer en charge des transports
URIE	Yohan	Cerema Normandie-Centre	Chargé d'études Déplacements - Géomatique
WOLF	Stéphane	Bessin Urbanisme	Directeur
YONNET	Claire	MEFAC	Etudes et évaluations

# Annexe n° 2 : support de présentation « 10 ans d'observation à l'Aucame – retour sur la construction d'un regard croisé entre urbanisme et mobilité »

## 10 ans d'observation à l'Aucame

Retour sur la construction d'un regard croisé  
entre Urbanisme et Mobilité

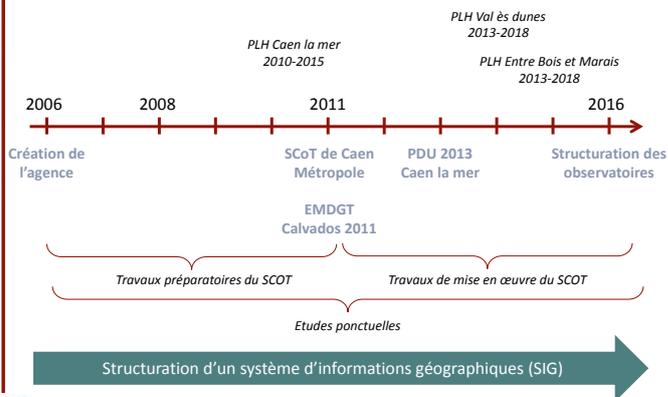
par **Xavier LEPETIT**,  
Chargé d'études mobilités de l'Aucame



2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

## Petite rétrospective



2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

## Une nouvelle mobilité pour un nouveau mode de développement

### Diagnostic du SCoT de Caen Métropole :



### PADD du SCoT de Caen Métropole :

- Un développement polarisé du territoire
- Une mobilité durable s'appuyant sur la voie ferrée et une desserte TC massifiée des autres pôles

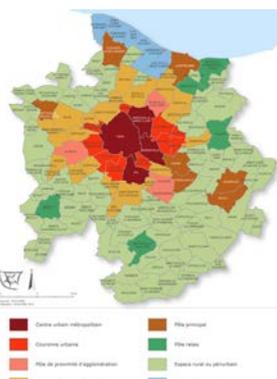


2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

## Quelle mobilité sur quels territoires ?

### Les couronnes SCoT



#	Nb communes	Nb habitants	% de la pop
1	4	132017	41
2	14	58016	16
3	22	35600	11
4	12	35012	11
5	84	49629	16
6	7	16781	5
	143	319055	100

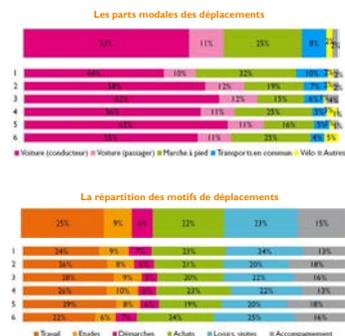


2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

## Quelle mobilité sur quels territoires ?

### Les modes et motifs



- Modes : plus de la moitié des déplacements se font en voiture  
✓ Centre urbain : 54 % (VPC+VPP)  
✓ Rural et périurbain : 76 %  
✓ Part de la marche non négligeable

- Motifs : pas de grandes différences entre les couronnes  
✓ 1/3 des déplacements sont pendulaires  
✓ ¼ achats, ¼ loisirs

A partir de l'EMDGT Calvados 2010



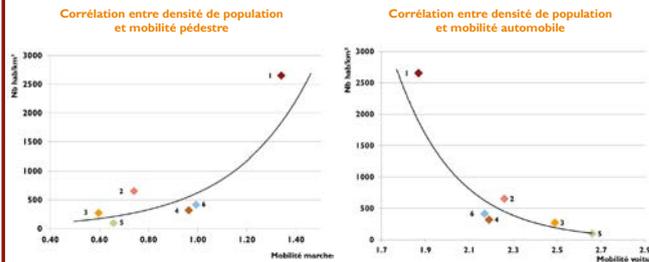
2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

## Quelle mobilité sur quels territoires ?

### Densité et choix du mode de transport

A partir de l'EMDGT Calvados 2010



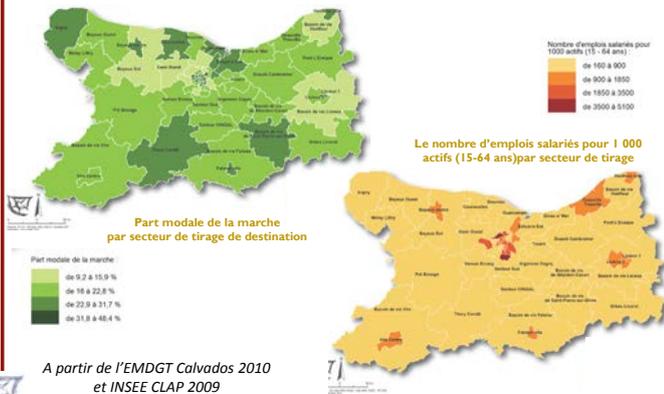
La densité de population est fortement corrélée au choix du mode de transport individuel.



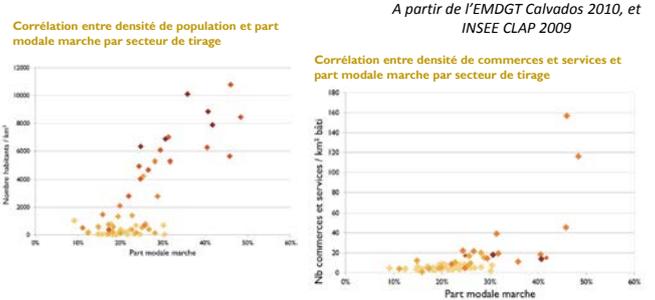
2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

## Analyse des facteurs urbains propices à la marche : La notion de « proximité » ?

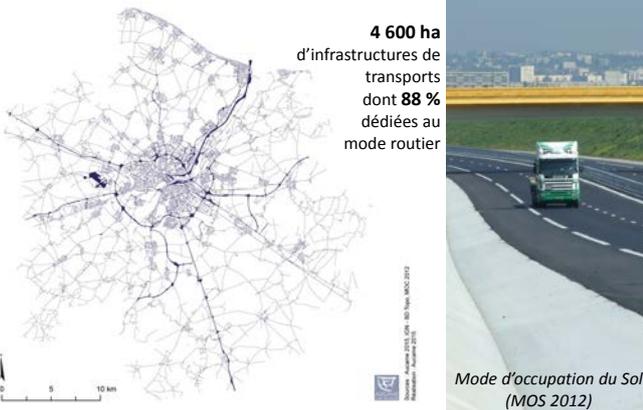


## Analyse des facteurs urbains propices à la marche : La notion de « proximité » ?

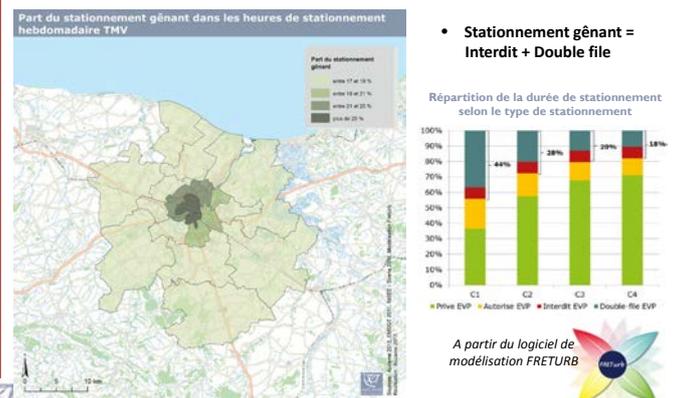


Le « vivre dans la proximité » se traduit par la concentration d'un bassin suffisant de population et d'équipements de premières nécessités comme destinations possibles. Deux critères essentiels mais **pas suffisants**.

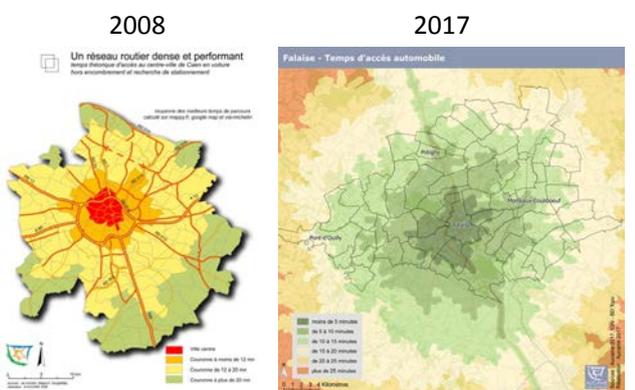
## L'occupation du sol par les infrastructures de transport



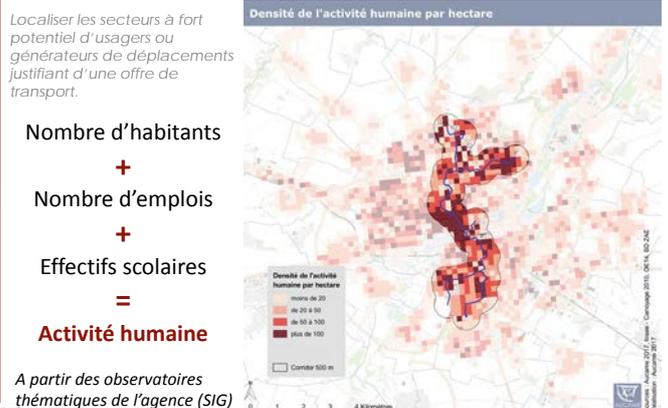
## L'occupation de la voirie par les véhicules de livraison en stationnement



## La notion d'accessibilité



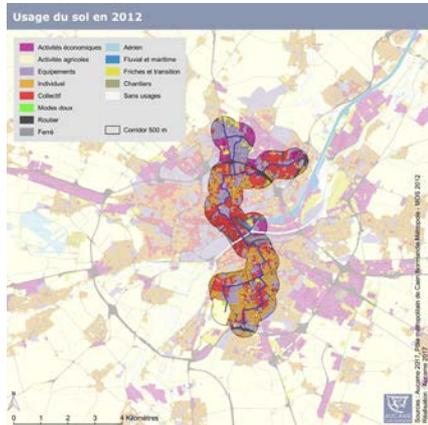
## L'adéquation entre l'offre et le besoin de mobilité



## L'adéquation entre l'offre et le besoin de mobilité

Localiser les secteurs de développement urbain pouvant accompagner l'arrivée d'un projet de transport.

A partir des observatoires thématiques de l'agence et du MOS (SIG)



## Quelles perspectives ?

- Quantification et qualification des impacts des infrastructures de transports sur le tissu urbain.
- Analyse qualitative, et non plus uniquement quantitative des tissus urbains et leurs impacts sur les pratiques de mobilité.
- Mesure des impacts croisés entre projet urbain et projet de transport.

# Annexe n° 3 : support de présentation

## « Des Projets de territoire pour la Ligne Nouvelle Paris Normandie – Contribution des agences au projet LNPN »

### Des projets de territoire pour la Ligne Nouvelle Paris Normandie

Contribution des agences au projet LNPN



par **Thomas BOUREAU**,  
Directeur des études de l'Aucame



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

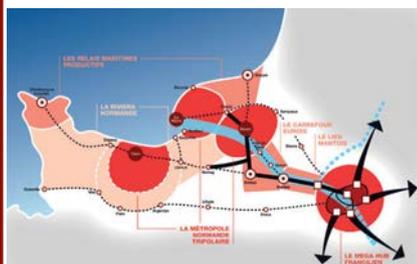
### Des projets de territoire pour la ligne nouvelle Paris-Normandie



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

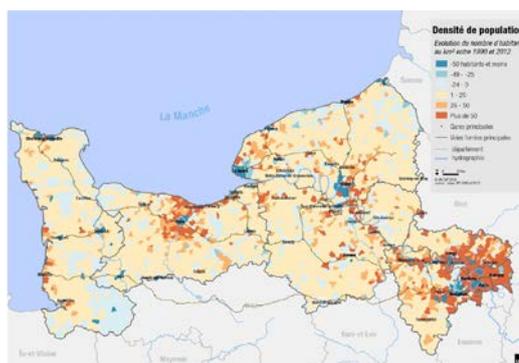
12 février 2018

### Mais de quel territoire parle t'on?



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

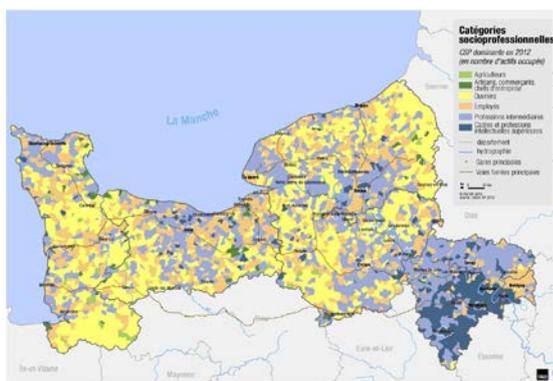
### Une ligne nouvelle au service des dynamiques de peuplement et d'emploi des territoires



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

### Une ligne nouvelle au service des dynamiques de peuplement et d'emploi des territoires



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

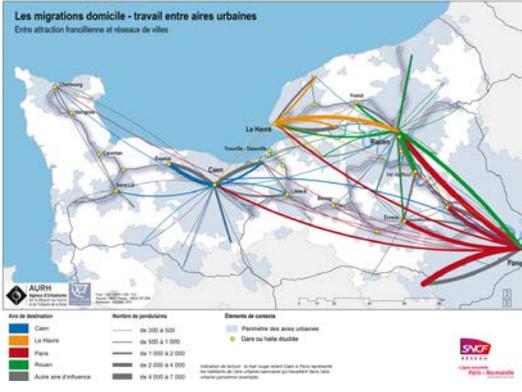
### Ouvrir les perspectives pour conduire le grand projet dans la durée



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

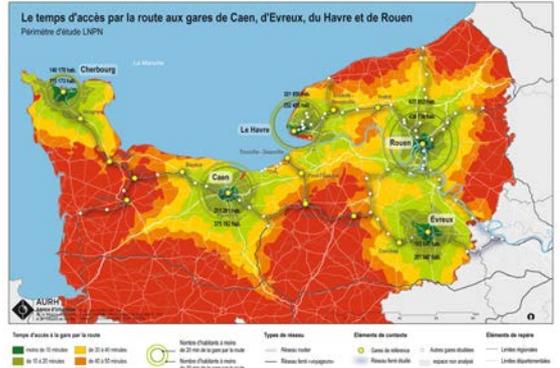
12 février 2018

Augmenter « l'effet LNPN » par la mobilité multimodale



AUCAME Caen Normandie 2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ 12 février 2018

Augmenter « l'effet LNPN » par la mobilité multimodale



AUCAME Caen Normandie 2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ 12 février 2018

Augmenter « l'effet LNPN » par la mobilité multimodale



AUCAME Caen Normandie 2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ 12 février 2018

Augmenter « l'effet LNPN » par la mobilité multimodale



AUCAME Caen Normandie 2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ 12 février 2018

Territorialiser le projet ferroviaire ???



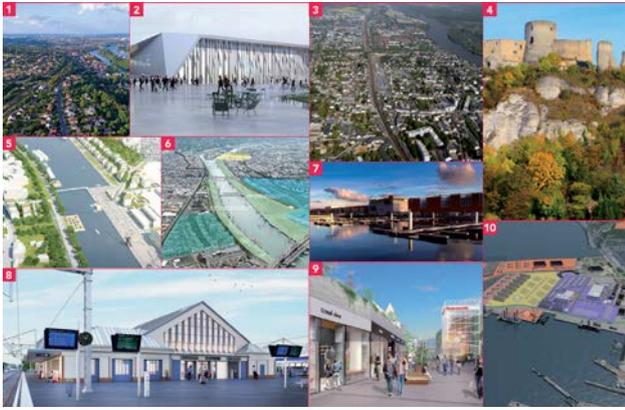
AUCAME Caen Normandie 2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ 12 février 2018

À Caen, renforcer la centralité



AUCAME Caen Normandie 2 EMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ 12 février 2018

### Une dynamique de projet tout au long de la ligne



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

### Une démarche nouvelle

- Une autre approche du lien urbanisme-transport, vue plutôt comme une réflexion prospective aménagement du territoire/infrastructure,
- Une approche nouvelle pour la SNCF et une ouverture géographique pour les agences,
- Un moyen de redonner la parole aux acteurs locaux et de mobiliser autour du projet LNPN en mettant en évidence le lien entre les projets des territoires et l'arrivée de la LNPN.



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

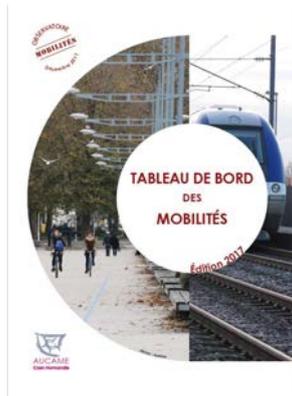
12 février 2018

# Annexe n° 4 : support de présentation, édition 2017 du tableau de bord des mobilités

## « Tableau de bord des mobilités » Edition 2017

### • Un tableau de bord des mobilités :

- Des indicateurs simples, suivis régulièrement balayant l'ensemble des thèmes de l'observatoire
- Donner les chiffres clés annuels
- Mesurer les grandes tendances et observer les évolutions



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

## Le contenu du tableau de bord



- 9 fiches thématiques
- 1 fiche de synthèse des tendances



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

## Le contenu du tableau de bord



- Une adaptation de certains indicateurs pour cette mise à jour :
  - disponibilité de la donnée
  - partenariat à recréer
  - pertinence réévaluée de l'indicateur
- Néanmoins, une consolidation des principales tendances observées en 2016



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

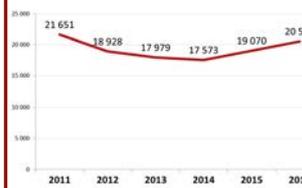
12 février 2018



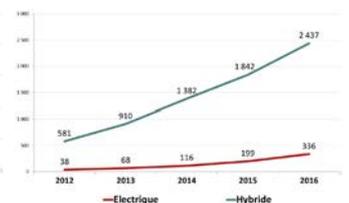
## Le parc automobile

- Une reprise confirmée des immatriculations de voitures neuves
- Un parc automobile de « plus en plus vertueux »

Nombre d'immatriculations de voitures neuves dans le Calvados



Évolution du parc automobile hybride et électrique dans le Calvados



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

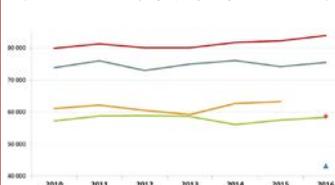
12 février 2018



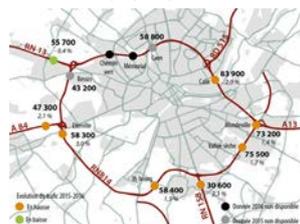
## La circulation automobile

- Un trafic routier en hausse sur le périphérique caennais
- Un trafic au plus haut sur le viaduc de Calix, point névralgique du réseau et déjà saturé

Evolution du trafic sur le périphérique de Caen (en nombre de véhicule par jour, moyenne journalière annuelle)



Trafic en 2016 (évolution 2015-2016) sur le périphérique caennais



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

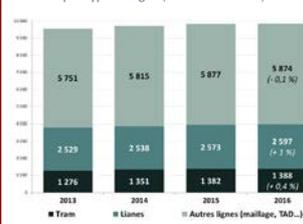
12 février 2018



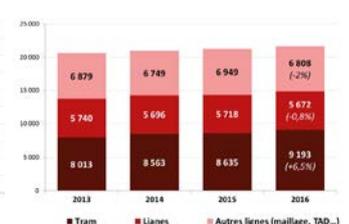
## Les transports collectifs urbains

- Plébiscite des transports collectifs urbains de Caen la mer ces cinq dernières années
- Poids accru du tramway dans la fréquentation du réseau de transports collectifs

Offre kilométrique du réseau Twisto par type de ligne (en milliers de km)



Nombre de validations sur le réseau Twisto par type de ligne (en milliers de km)



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

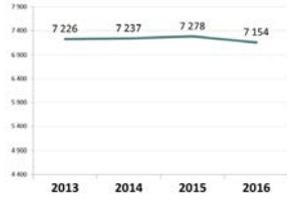
12 février 2018



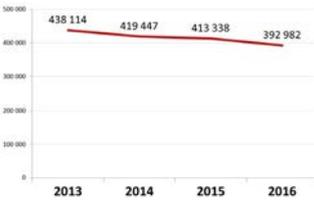
## Le transport ferroviaire

- Une diminution de l'offre kilométrique ferroviaire réalisée en 2016, due notamment à l'importance des mouvements sociaux
- Une érosion progressive de la fréquentation des trains TER normands

Évolution de l'offre kilométrique train réalisée par le réseau TER normand (en milliers de trains-km)



Évolution de la fréquentation des trains du réseau TER normand (en milliers de voyageurs-km)



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

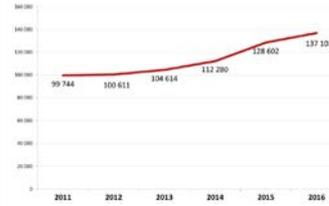
12 février 2018



## Le transport aérien

- Une croissance constante et soutenue de la fréquentation de Caen-Carpiquet due au développement de l'offre aéroportuaire

Nombre de passagers commerciaux pour l'aéroport de Caen-Carpiquet



Offre régulière en 2016 au départ de Caen-Carpiquet

	Haute saison	Basse saison	Passagers commerciaux 2016
Lyon	18 vols par semaine	18 vols par semaine	86 921
Londres	5 vols par semaine	3 vols par semaine	12 569
Bordeaux	5 vols par semaine	5 vols par semaine	995
Ajaccio	4 vols par semaine	/	21 508
Bastia	2 vols par semaine	/	7 546
Nice	1 vol par semaine	/	2 107
Figari	1 vol par semaine	/	1 472



2 ÈMES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ

12 février 2018

---

*Directeur de publication : Patrice DUNY  
Réalisation & mise en page : Aucame  
Contact : [xavier.lepetit@aucame.fr](mailto:xavier.lepetit@aucame.fr)*

*Réalisé avec le soutien financier de : l'État, la Région Normandie,  
la Communauté urbaine de Caen la mer et le Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole.*



**AUCAME**  
Caen Normandie

**Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole**

19 avenue Pierre Mendès France  
14000 CAEN

02 31 86 94 00  
contact@aucame.fr

[www.aucame.fr](http://www.aucame.fr)

Photos : 1. Groupement Asyas/Tramcités/Caen la mer - 2. Aucame