

**SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE
L'AGGLOMERATION CAENNAISE**

Secrétariat : 6, boulevard Georges Pompidou 14050 CAEN CEDEX 4

Téléphone 02.31.25.45.80 - Télécopie : 02.31.25.45.90

Extrait du Registre des Délibérations

L'AN DEUX MIL TREIZE,

LE MARDI 19 NOVEMBRE à 18 HEURES,

Le Comité Syndical, légalement convoqué le 13 novembre 2013 par M. Eric VÈVE, Président, en vertu des dispositions de l'article L 2121-10 et suivants, et L 2122-8 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni,

au siège du Syndicat, 6, boulevard Georges Pompidou à CAEN, sous la présidence de M. Eric VEVE.

Nombre de membres en exercice : 78 représentant 96 voix

Nombre de membres présents : 44 représentant 50 voix

Nombre de membres présents ou représentés : 62 représentant 71 voix

Etaient présents : MM. VEVE, BLANCHETIER, BOULLAND, BUZUEL, CHANTHAPANYA, COLIN, DESNYDER, DETERVILLE, FREMAUX (jusqu'au point n°6), GUILLOUF, GOUVENAU, GRUÉNAIS (à partir du point n°4), HAVARD, JOLY, KOUÉTA-NOUSSITHÉ, LAVILLE, LEBREUILLY, LEDOUX, LEMENOREL, LEMONNIER, LENEVEU, LENOBLE, LE RAY, L'ORPHELIN, OZENNE, PICARD, POIRIER, POSE, POTTIER, THOMAS, TILLARD (jusqu'au point n°9), TOULLIER, TROUDE, et MMES BOURSIN, CAUCHY (jusqu'au point n°5), FERET, FLODERER, LAMENDOUR, LEBON, LEPOITTEVIN, MAGUET, MAHIER (à partir du point n°4), NICOLLE, ROULLÉ-LIBÉREAU.

lesquels forment la majorité des membres en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution des dispositions de l'article L. 2121-17 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Absents excusés représentés : M. LE HELLEY ayant donné pouvoir à M. LEDOUX, M. AUFFRET ayant donné pouvoir à M. LAVILLE, M. DEBRAY ayant donné pouvoir à MME FLODERER, M. LAFORGE ayant donné pouvoir à M. BOULLAND, M. MATA ayant donné pouvoir à M. CHANTHAPANYA, M. JEANNE ayant donné pouvoir à M. HAVARD, M. LELANDAIS ayant donné pouvoir à M. POIRIER, MME TRAVERT ayant donné pouvoir à MME

FERET, MME DOSSOU ayant donné pouvoir à M. BLANCHETIER, M. LECERF ayant donné pouvoir à M. VEVE, MME CHEHAB ayant donné pouvoir à M. L'ORPHELIN, MME RELLAND ayant donné pouvoir à M. LEBON, MME EVRAT ayant donné pouvoir à M. LENEVEU, M. TOUZE ayant donné pouvoir à M. TOULLIER, M. LEROY ayant donné pouvoir à M. LEMONNIER, MME MARIE ayant donné pouvoir à M. COLIN, M. LEDRAN ayant donné pouvoir à MME ROULLÉ-LIBEREAU, M. GAUCHARD ayant donné pouvoir à M. GRUENAI (à partir du point n°4) et MME CAUCHY (à partir du point n°6) ayant donné pouvoir à M. JOLY.

Absents excusés : MM. ALLIZARD, ATCHRIMI, BEAUDOUIN, BERTRAND, BRIARD, GAUCHARD, GRANGER, GUÉZET, JEAN, LE COUTOUR, MARIE, MUH, OGIER, PIZY , REGNIER, et Mmes FRIGOUT et DE LA PROVOTE.

Désignation du Secrétaire de Séance : M. CHANTHAPANYA est désigné pour remplir cette fonction, qu'il accepte.

4 - APPROBATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS 2013-2018 SUR LE TERRITOIRE DE CAEN LA MER ;

1. Contexte

Le travail de révision du Plan de Déplacements Urbains PDU de 2001 mené depuis l'automne 2010 a permis d'élaborer un nouveau PDU. Ce travail s'est attaché à garantir le lien indispensable entre les questions de déplacement et les réflexions menées en matière d'urbanisme, de paysage, d'environnement et de développement économique pour appréhender tous les phénomènes relevant de la vie urbaine.

Une attention particulière a également été portée à la dimension multimodale, pour éviter une vision fragmentée des chaînes de déplacement et un manque de cohérence dans les mesures proposées. La volonté d'aboutir à des propositions concrètes, pertinentes et consensuelles s'est notamment traduite par une concertation régulière avec les 29 communes et les différents partenaires associés à l'étude dans le cadre du comité de pilotage ou du comité de suivi, qu'ils soient locaux, communautaires ou extracommunautaires, et ce du début de l'étude à l'approbation du document final. Un comité de pilotage a d'ailleurs été réuni le 26 septembre 2013 pour présenter aux partenaires les modifications envisagées avant l'approbation du document pour faire suite à leurs remarques.

Au niveau de la méthode de travail, l'élaboration du nouveau PDU a été structurée autour de quatre grandes phases :

1. L'état des lieux, qui a permis de partager un diagnostic fourni analysant thème par thème le fonctionnement actuel des déplacements à l'échelle du territoire de Caen la mer, réalisé de novembre 2010 à mai 2011;
2. La définition d'objectifs et d'une vision stratégique pour le PDU, notamment à travers une vision cible multimodale pour l'agglomération à l'horizon 2030, de juin 2011 à décembre 2011 ;
3. L'élaboration d'un plan d'actions opérationnel et de principes de suivi et de gouvernance, garantissant la bonne mise en œuvre du PDU, de janvier 2012 à octobre 2012 ;
4. La concertation suite à l'arrêt d'un projet en comité syndical. Elle s'est déroulée en deux temps : une première phase durant laquelle le dossier a été transmis pour avis aux personnes publiques associées à l'élaboration du PDU entre décembre 2012 et mars 2013 ; dans un second temps le projet a été soumis à enquête publique au printemps 2013.

L'évaluation environnementale et l'annexe accessibilité du PDU ont été réalisées en parallèle des trois premières phases de travail. Concernant la thématique de l'accessibilité, les associations de personnes en situation de handicap ont été :

- conviées à une réunion spécifique le 2 mai 2012 pour la préparation de l'annexe accessibilité du PDU ;
- associées, de manière systématique, aux réunions plénières du comité de suivi.

Durant toutes ces phases, un travail de suivi régulier et de validation des grandes étapes du PDU a également été réalisé au sein de différentes instances de Viacités, à savoir la Commission PDU, le Bureau et le Comité Syndical qui a arrêté à l'unanimité le projet de PDU le 5 décembre 2012. La commission PDU s'est aussi réunie à plusieurs reprises après l'arrêt du document et notamment le :

- 12 avril 2013 pour faire un bilan de la consultation des Personnes Publiques Associées ;
- 18 juin 2013 pour prendre des positions sur les remarques des Personnes Publiques Associées ;
- 4 septembre 2013 pour prendre des positions sur les recommandations de la commission d'enquête publique ;
- 5 novembre pour valider les modifications apportées aux documents arrêtés.

Pour mémoire, tout le travail d'élaboration a été réalisé dans le cadre d'un calendrier contraint par l'extension au 1^{er} janvier 2013 du PTU, suite à la mise en œuvre de la loi n°2010-1563 du 16 décembre 2010 (dite loi RCT). L'extension du PTU au 1^{er} janvier 2013 entraînait à la fois l'obligation d'arrêter le PDU en cours avant la fin de l'année 2012, pour que le travail ne soit pas perdu, et l'obligation de couvrir les 6 nouvelles communes entrantes par un PDU dans un délai de trois ans.

2. Objet du PDU

Le projet de PDU s'inscrit en cohérence avec les autres documents stratégiques du territoire : la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Caen-Métropole, le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) de Normandie, élaboré conjointement par les régions Basse et Haute-Normandie ainsi qu'avec le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de Basse-Normandie, actuellement en cours d'élaboration par l'Etat et la Région, qui doit remplacer le PRQA.

Il permettra de mettre en œuvre et de compléter le projet global de mobilité qui avait été adopté par Viacités, le 14 décembre 2011. Ce projet global de mobilité, ambitieux et responsable, s'inscrit pleinement dans les objectifs du développement durable et vise à proposer une véritable alternative à la voiture individuelle en s'appuyant sur une offre de mobilité durable, structurée par des transports en commun en site propre (TCSP), maillée par un réseau de bus hiérarchisé et amélioré, et enrichie par de nouveaux services en matière de voiture partagée, vélo, marche à pied...

Le projet global de mobilité s'appuie sur le PDU notamment pour :

- Définir les objectifs chiffrés qui permettront de suivre les évolutions de la mobilité ;
- Planifier l'organisation spatiale de la mobilité sur le territoire de Caen la mer à long terme ;
- Programmer, sur la période 2013-2018, l'ensemble des actions nécessaires à la mise en œuvre de la vision multimodale à long terme ;
- Créer ou développer les outils juridiques nécessaires à la mise en place des actions (stationnement, synergie urbanisme/déplacements et transports).

L'offre de mobilité doit s'accompagner d'une évolution cohérente de l'urbanisme, de la voirie et des politiques de stationnement. C'est l'objet de ce PDU que d'organiser l'action de Viacités et de ses partenaires dans un cadre global à l'échelle de l'agglomération de Caen la mer et de mieux articuler la politique de transport avec l'urbanisme et le stationnement.

Pour cela, le PDU définit une ambition à long terme (le concept multimodal à horizon 2030): ce temps est celui de l'urbanisme, du renouvellement de l'espace public et du changement des comportements en profondeur.

Le PDU définit aussi un plan d'actions à court terme : les mesures prises doivent placer l'agglomération sur la bonne trajectoire, d'ici 2018. Cette échéance coïncide avec l'objectif de mise en service de la deuxième ligne de TCSP sur un axe Est-Ouest, et du remplacement de l'actuel tramway sur pneus par un tramway sur fer.

3. Composition du dossier PDU

Il s'agit des documents que le comité syndical avait arrêtés le 5 décembre 2012 amendés par des modifications afin de prendre en compte les remarques et les avis des personnes publiques associées (présentés en quatrième partie) ainsi que les recommandations de la commission d'enquête publique (présentées en quatrième partie).

Le document principal est structuré comme suit :

- Le premier chapitre rappelle le cadre juridique dans lequel le PDU s'inscrit et souligne l'importance du rôle du PDU dans le renforcement des fonctions métropolitaines de l'agglomération ;
- L'état des lieux s'ouvre sur un bilan de l'évaluation du PDU de 2001. Ce chapitre dresse ensuite un diagnostic de la situation actuelle, des enjeux mode par mode et présente les flux et l'équilibre global entre les modes de déplacement, notamment grâce aux résultats de l'EMD Calvados 2010 – 2011 ;
- L'ambition replace le PDU dans le cadre plus large du projet de territoire, à l'échelle de Caen-Métropole et de Caen la mer, et présente le projet global de mobilité approuvé par le comité syndical de Viacités, le 14 décembre 2011. Ce projet présenté dans un document indépendant lors de l'arrêt du document a été annexé au document principal. Ce chapitre expose ensuite les grands principes de l'organisation des déplacements visée à long terme et les objectifs chiffrés correspondants, déclinés par mode. Il précise les caractéristiques du point de passage à cinq ans, c'est-à-dire à l'horizon 2018. Le PDU vise des objectifs élevés de report modal. Ils traduisent l'ambition de rétablir un équilibre entre les déplacements en transport individuel motorisé et les modes alternatifs d'ici 2030. Ils sont présentés dans le tableau, ci-dessous :

		2010	2030	2018
Modes alternatifs	Marche	28%	30%	28%
	TC	9%	14%	12%
	Vélo	2%	6%	4%
Transports individuels motorisés	Voiture passager	13%	14%	13%
	Voiture conducteur	46%	34%	41%
	Autre	2%	2%	2%

- Ensuite, le plan d'actions, structuré en 6 axes principaux et 16 actions, détaille la mise en œuvre opérationnelle du PDU entre 2013 et 2018. Ces 16 actions sont présentées sous la forme de fiches actions réparties comme suit dans les 6 axes :

- Axe n°1 : un développement urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable ;
 - « Faire la ville » autour des transports collectifs
 - Favoriser les déplacements courts en modes actifs

- Axe n°2 : un système de transports collectifs performant et intermodal ;
 - Structurer le réseau de TC au moyen de TCSP
 - Améliorer le réseau de bus
 - Faciliter l'intermodalité
 - Sauvegarder le foncier ferroviaire

- Axe n°3 : le stationnement, levier d'une politique de transport cohérente ;
 - Encadrer le stationnement privé
 - Réguler le stationnement public
 - Répondre à des besoins de stationnement spécifiques

- Axe n°4 : un usage intelligent de la voiture ;
 - Maîtriser les investissements routiers
 - Optimiser le réseau existant
 - Favoriser un usage raisonné de la voiture

- Axe n°5 : une voirie pour tous ;
 - Restructurer les entrées de ville
 - Favoriser les modes actifs

- Axe n°6 : le vélo, un mode de déplacement à part entière.
 - Devenir une agglomération plus accueillante pour les vélos
 - Soutenir la pratique du vélo

Outre ces six grands axes, le chapitre détaille la mise en œuvre des principes de suivi et de gouvernance. Il indique enfin de manière globale la hiérarchisation, la programmation et le financement des actions du PDU.

Le document PDU est accompagné des quatre annexes suivantes :

- L'annexe accessibilité du PDU : bien que la prise en compte de l'accessibilité soit intégrée de manière transversale au plan d'actions, conformément à la législation, elle fait l'objet d'une annexe dédiée comportant toutes les précisions utiles ;
- Un document dénommé « Elaboration et concertation du PDU » expose les instances qui ont été mises en place depuis 2010. Il rassemble le questionnaire de diagnostic diffusé aux communes début 2011 ainsi que les avis des personnes publiques associées et expose la procédure d'enquête publique ;

- Un cahier d'exemples et d'annexes pour la mise en œuvre des fiches actions ;
- Un rapport environnemental.

4. La prise en compte des avis des personnes publiques associées et de la commission d'enquête publique;

A la fin du mois de décembre 2012, le projet de PDU arrêté par le comité syndical a été transmis pour avis aux personnes publiques associées. Ces dernières disposaient d'un délai de trois mois pour faire part de leur avis. L'ensemble de ces avis faisait partie du dossier soumis à enquête publique.

L'ensemble des délibérations formalisant les avis des personnes publiques associées sont présentées dans le document intitulé « Elaboration et concertation du PDU ».

L'enquête publique s'est déroulée du 22 avril au 31 mai 2013. Elle a été marquée par la tenue de 34 permanences, réparties dans les 29 communes concernées par le PDU, par les trois membres de la commission d'enquête publique. Ces derniers ont reçu la visite de 39 personnes lors des permanences. Une quarantaine de personnes physiques ou morales ont aussi adressées des observations à la commission d'enquête publique soit en les inscrivant dans les registres d'enquête publique, soit par voie électronique ou postale.

Début juin, l'ensemble des registres d'enquête publique a été remis aux membres de la commission d'enquête. Le 17 juin 2013, la commission d'enquête publique a établi un procès verbal d'enquête comprenant :

- Un tableau de synthèse des différentes observations, auxquelles Viacités a été invité à répondre ;
- Un tableau de synthèse des avis des Personnes Publiques Associées ;
- Une liste de questions orientées autour de six axes définis dans le projet de PDU.

Viacités a remis à la commission d'enquête publique son mémoire en réponse lors d'une réunion en date du 3 juillet 2013.

Le 16 juillet 2013, la commission d'enquête publique a remis à Viacités un rapport relatant le déroulement de l'enquête, précisant notamment que l'enquête s'était déroulée dans le respect de la réglementation, de manière tout à fait satisfaisante et dans un souci d'information du public. Les actions de communication menées en plus des mesures d'affichage réglementaires sont présentées dans le document « Elaboration et concertation du PDU ». Un second document accompagnant ce rapport présentait les avis et conclusions de la commission d'enquête publique. Dans ce second document, les arguments formulés par Viacités dans son mémoire en réponse sont présentés.

L'encadré de la page suivante présente l'avis de la commission d'enquête publique et ses cinq recommandations.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sont consultables sur le blog de Viacités : <http://blog.viacites.fr/actualites/avancee-du-projet-de-pdu-de-viacites/> et sont annexés au présent document.

La commission d'enquête émet un avis favorable sur le dossier de P.D.U. tel qu'il a été mis à l'enquête et, outre les suggestions faites ci-avant, assortit cet avis des cinq recommandations suivantes :

1/ Que le Syndicat Viacités demande à être consulté lors de l'élaboration des PLU des communes de Caen la mer et a minima fasse inscrire dans les PADD les projets de nouvelles lignes de TCSP,

2/ Qu'une lianes soit créée dès à présent sur la RD7 et que Viacités respecte son engagement d'étudier la possibilité de créer une voie réservée au bus et au covoiturage,

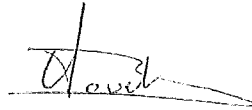
3/ Que Viacités prenne en compte, dès la prochaine révision du PDU, la problématique transport de marchandises, propose en accord avec les acteurs économiques de ces déplacements un réel plan d'actions de nature à réduire l'impact de ces transports sur l'environnement tout en respectant leurs impératifs économiques et étudie notamment l'utilisation des voies fluviales et/ou des anciennes voies ferroviaires.

4/ Que Viacités prévoit la « mutabilité des espaces de stationnement public » dans les secteurs qui seront dans le futur desservis par une ligne de TCSP, l'idée étant de pouvoir utiliser ultérieurement ces places de parking pour le TCSP et/ou pour des voies douces.


5/ Que les normes de stationnement en zone 2 pour les bureaux et activités soient assouplies car cette mesure risque d'avoir un effet contre-productif en incitant les entreprises à s'établir en dehors des secteurs desservis par des transports en communs performants, ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché.

Ainsi fait et clos le 12 juillet 2013
Sur 39 pages

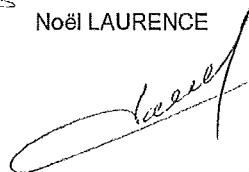
Aude BOUET-MANUELLE



Danielle FAYSSE



Noël LAURENCE



Les remarques d'ordre général :

La première recommandation de la commission d'enquête publique n'a pas donné lieu à une modification du document. En effet, Viacités est déjà systématiquement consulté par les communes qui apportent des modifications à leur document d'urbanisme en application du Code de l'Urbanisme. Dans ce cadre, Viacités échange avec les communes sur les scénarii d'urbanisation les plus pertinents à mettre en œuvre dans l'optique d'une desserte par les transports collectifs, notamment ceux en site propre, de façon à intégrer ces scénarios dans les documents d'urbanisme.

La communauté d'agglomération de Caen la mer et le Conseil général ont mis en avant le fait que le document devait être révisé pour intégrer les six nouvelles communes du Périmètre des Transports Urbains.

- Comme cela est précisé dans l'éditorial du PDU, la remise en chantier du document est prévue dès son approbation.

La commune d'Hermanville-sur-Mer a émis un avis favorable sous réserve qu'une réflexion sur les déplacements du bassin de vie côtier soit engagée.

- Cette réserve n'a pas donné suite à une modification du document arrêté. Lors de l'élaboration et de l'arrêt du PDU, le PTU comptait seulement 2 communes côtières, il était alors peu pertinent de mener une réflexion spécifique sur les problématiques de mobilité liées au bassin de vie côtier. L'extension du PTU et l'intégration de plus de 11.000 habitants au 1er janvier 2013 modifie sensiblement le poids du bassin de vie côtier. Dès son approbation, le PDU sera remis en chantier pour intégrer les 6 nouvelles communes de la communauté d'agglomération Caen la mer. A cette occasion, Viacités apportera une attention particulière à la prise en compte des dynamiques propres au bassin de vie côtier.

Le syndicat mixte Caen-Métropole, dans sa délibération, a fait part de son souhait que soit précisé le calcul présenté à la page 75 (la projection du nombre de déplacements):

- Cette remarque a été prise en compte par l'ajout de la phrase suivante en légende du diagramme :
« L'augmentation du nombre de déplacements a été calculée en fonction d'un scénario d'évolution de la population et du nombre de déplacements proposé par l'AUCAME s'appuyant sur l'enquête EMD et des réflexions menées dans le cadre du SCoT. »

- Pour répondre à **la troisième recommandation de la commission d'enquête publique** relative à la prise en compte du transport de marchandises, présentée précédemment, le 6ème secteur à enjeux du SCoT a été ajouté dans la partie du document PDU intitulé « Ambition ». Le paragraphe suivant a ainsi été inséré à la page 60 ainsi qu'un rectangle sur la carte de la page suivante:

« La vallée de l'Orne : Développer les activités portuaires et protéger les espaces naturels.

Cet espace de « vallée de l'Orne » constitue l'épine dorsale du territoire du SCoT. Identifié comme un des principaux sites de développement de l'agglomération, il doit être aménagé de façon à permettre un développement des activités portuaires, industrielles et logistiques dans le respect des fonctionnalités écologiques et touristiques du site. La desserte interne et externe de ce secteur par les différents modes de transport représente un enjeu majeur notamment en ce qui concerne le transport des marchandises. »

L'ajout de ce sixième secteur à enjeu permet de répondre à une demande formulée par Caen-Métropole.

De plus dans le plan d'actions, Ports Normands Associés a été ajouté aux partenaires de la mesure 3.3.3 : « étudier l'opportunité de procéder à des adaptations de la livraison des marchandises en ville, et plus, largement étudier avec les acteurs économiques les pistes d'optimisation du transport de marchandises dans l'agglomération. »

Des remarques ont été formulées spécifiquement à propos de la partie Ambition notamment au sujet des cartes des infrastructures routières qui pourraient être réalisées à horizon 2018 et 2030. **La communauté d'agglomération de Caen la mer** a demandé le retrait des mots "de rocade" pour les boulevards urbains (complémentaires au périphérique) dans la légende de la carte du concept multimodal cible pour 2030.

- Considérant les arguments présentés dans la délibération de la communauté d'agglomération, une suite favorable a été donné à cette demande et les mots « de rocade » ont été retirés de la légende.

La communauté d'agglomération de Caen la mer a aussi demandé que soient mentionnés et/ou figurés les projets de franchissements prévus par les villes d'Ifs et Blainville sur Orne au dessus du périphérique et de la RD 515 si cette mention était nécessaire pour permettre leur réalisation.

- Ces franchissements apparaissent sous forme de flèches schématiques dont la localisation n'est pas prescriptive sur la carte du concept multimodal cible pour 2030. Celle relative à la passerelle d'Ifs a été déplacée.

Plusieurs personnes publiques associées (**Les communes d'Epron, d'Hérouville-Saint-Clair, de Mathieu, de Mondeville, la communauté d'agglomération de Caen la mer et le Conseil général**) ont formulé des remarques sur le planning de réalisation des infrastructures telles que la LIQN, le BUN secteur est, la prolongation du Boulevard Weygand (désormais nommé Jean Moulin) et l'implication des différents partenaires dans leur réalisation.

- Pour prendre en compte ces remarques, il a été fait le choix d'ajouter le paragraphe suivant à la page 68 :

« Un tableau des projets d'infrastructures routières majeures à l'étude sur le territoire de Caen la mer ainsi qu'une carte de ces derniers sont présentés aux pages 16 et 17 du cahier d'exemples et d'annexes. Les plannings de réalisation ont été établis suite aux entretiens avec les différents maîtres d'ouvrage et en fonction de l'état d'avancement des différents projets. Au sens de la loi et au titre de leurs compétences, les maîtres d'ouvrage demeurent libres dans leur programmation. Les dates avancées pour ces projets n'empêchent nullement leur réalisation à plus court terme ou au contraire à une date ultérieure. »

Viacités relaiera en outre ces remarques dans le cadre du comité des maîtres d'ouvrage du PDU qui aura pour objectif de suivre l'avancement de la réalisation des actions du PDU.

Les remarques relatives à l'axe 1 :

Le Conseil général du Calvados a demandé que le prolongement de la ligne 1 du tramway jusqu'à la Bijude soit inscrit dans le document. Les communes de **Cambes-en-Plaine et d'Epron** ont demandé que l'extension de la ligne 1 jusqu'au rond point de la Bijude puisse être réalisée dans les meilleurs délais possibles.

- Le document n'a pas été modifié car l'extension du tramway jusqu'à la Bijude figurait déjà dans la carte du concept multimodal cible pour 2030. Une étude de faisabilité conduite sur les possibilités de réalisation des extensions de la ligne 1 a montré que l'extension de la ligne 1 jusqu'à la Bijude coûterait environ 50 millions d'euros. Au regard du faible potentiel de fréquentation, les élus de Viacités ont décidé le 14 décembre 2011 de différer la réalisation de cette extension au-delà de 2018 (horizon de court terme du PDU). Il est à noter que Viacités participe à la réflexion pilotée par Caen la mer et l'Etat sur le plateau nord. Cette étude devrait aboutir un parti d'aménagement (densification et requalification de la voirie) permettant d'apporter la fréquentation nécessaire à un prolongement du tramway.

La commune de Fleury-sur-Orne a demandé que Viacités profite de la reprise de la ligne 1 du tram pour prolonger le terminus de la Grâce de Dieu jusqu'à l'ancienne gendarmerie, afin de constituer un autre hub avec la ligne express reliant le parking relais au centre ville de Caen par la RD 562 (ces demandes sont analysées ci-après).

- Il a été fait le choix de ne pas donner suite à cette proposition spécifique du prolongement du tramway jusqu'à l'ancienne gendarmerie car cela compromettrait la desserte, par une extension future du tramway, de la ZAC des Hauts de l'Orne. Au demeurant, contrairement à cette dernière, l'extension vers l'ouest de la ligne 1 n'avait pas été envisagée lors des travaux préparatoires à l'adoption du projet global de mobilité, pas plus que dans le cadre de l'élaboration du PDU.

La commune d'Hérouville-Saint-Clair a déploré l'absence de mention dans le plan d'actions du projet d'extension de la ligne 1 par l'avenue de la Valeuse, le boulevard du Val, le Boulevard du Bois.

- Le document n'a pas été modifié car cette extension du tramway figure déjà dans la carte du concept multimodal cible pour 2030. Une carte présentant les extensions prévues pour la ligne 1 a tout de même été ajoutée dans le rapport du comité syndical du 14 décembre 2011 annexé au document PDU. Pour mémoire, il est apparu, lors de l'étude de faisabilité citée, ci-dessus, que l'extension de la ligne 1 par l'avenue de la Valleuse, le boulevard du Val, le Boulevard du Bois coûterait environ 50 millions d'euros. Au regard du faible potentiel de fréquentation, les élus de Viacités ont décidé le 14 décembre 2011 de différer la réalisation de cette extension au-delà de 2018. Le plan d'actions correspondant exclusivement à la période courant jusqu'en 2018, cette extension n'a donc pas vocation à y figurer.

Le syndicat mixte Caen-Métropole a demandé à être ajouté dans la case partenaires pour la mesure 1.1.1: Renforcer les capacités de construction et favoriser la mixité des fonctions à l'intérieur des corridors des lignes 1 et 2 de TCSP.

- Il a été donné suite à cette demande et le tableau de la page 83 a été modifié.

Les remarques relatives à l'axe 2 :

La commune d'Hérouville-Saint-Clair a demandé que les variantes du tracé du TCSP du fait du remplacement du TVR par un tramway fer (mesure 2.1.1) soient précisées.

- Il a été fait le choix de ne pas modifier le document car les variantes proposées sur la ligne 1 ne sont pas à l'échelle des cartes du PDU.

Les communes de Carpiquet, Cambes-en-Plaine, Fleury-sur-Orne, Iffs et Caen la mer ont émis des remarques relatives à la desserte des quartiers par le réseau de bus. Ces personnes publiques associées ont ainsi exprimé les souhaits suivants :

- Prolonger la ligne de bus jusqu'à Carpiquet Bellevue (Route de Bayeux) ;
- Prolonger la ligne de bus jusqu'à l'aéroport de CARPIQUET;
- Prendre en compte dans le PDU le centre des permis de conduire situé à côté de l'aéroport ;
- Une amélioration de la desserte pour rejoindre le centre ville de Caen depuis Cambes-en-Plaine à travers la ligne 10 actuelle. Le temps de parcours en bus pour rejoindre le centre ville de Caen depuis Cambes en Plaine serait passé de 20 à 45 minutes ;
- Créer une ligne express privilégiée (favorisée au regard de la circulation) voire en couloir dédié reliant directement un parking relais accessible dès la sortie du boulevard périphérique sud et de la déviation de la RD 562, au centre ville de Caen par la RD 562 et le viaduc de la Cavée avant de contourner une partie de l'hippodrome. Dotée de 5 ou 6 arrêts, cette ligne express relierait le centre ville de Caen à ce parking relais en 10 mn environ. Son terminus au niveau du parc relais pourrait constituer un hub des lignes Bus Verts ou Twisto desservant un grand cône sud de l'agglomération.
- Etudier et mettre en place, dans l'attente des extensions éventuelles de lignes de TCSP et dès l'ouverture à l'urbanisation des nouveaux quartiers (notamment communautaires), des transports collectifs d'une capacité et d'un cadencement adaptés aux besoins des futurs quartiers.

- L'objet du PDU n'étant pas de définir dans le détail l'évolution des lignes de bus, mais aussi pour les raisons techniques exposées ci-après, ces remarques n'ont pas donné suite à des modifications des documents :
- Carpiquet dispose déjà d'une offre de bus supérieure à celles des communes de population équivalente (ce qui s'explique en partie par un nombre d'emplois importants), avec 61 allers-retours par jour (Lianes tous les quarts d'heure). En ce qui concerne la prolongation de la ligne de bus jusqu'à Carpiquet, il s'agit d'une demande exprimée lors de la concertation sur le nouveau réseau de bus de 2009, portant sur la ligne 8. Viacités a étudié diverses solutions (notamment l'ajout d'un arrêt sur la ligne 9) dont aucune ne s'est avérée satisfaisante.
 - L'activité de l'aéroport est faible. La clientèle, principalement professionnelle, est fortement motorisée et pressée. Le stationnement à l'aéroport est abondant et gratuit. Ceci explique que l'expérimentation de desserte en transports collectifs menée il y a quelques années n'ait pas été concluante. Viacités vient de réétudier une telle desserte, mais n'a pas trouvé de solution permettant de répondre aux besoins des usagers à un coût acceptable pour la collectivité.
 - Les auto-écoles assurent majoritairement le transport de leurs candidats jusqu'au centre d'examen des permis de conduire et le besoin ne porte que sur quelques créneaux dans la semaine, variables au demeurant, ce qui est peu compatible avec une offre de transport collectif régulière et lisible. Après étude, Viacités n'a pas retenu la mise en place d'une offre spécifique, mais a invité la DDTM, gestionnaire du centre, à examiner avec la commune comment améliorer le cheminement piéton depuis la Lianes 3. La réalisation d'un chemin plus direct permettrait de mettre le centre à 7 mn à pied environ de l'arrêt de bus. Le PDU n'a pas vocation à rentrer dans ce niveau de détail, mais cette proposition est cohérente avec la mesure 5.2.4 du PDU "Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs" qui préconise notamment de "Rendre les cheminements plus directs" ;
 - Le réseau actuel relie Cambes à St Pierre en une demi-heure environ, moyennant une correspondance bus-tramway à "Calvaire St Pierre". Des améliorations pourront néanmoins être recherchées dans le cadre de l'amélioration de la desserte du Plateau Nord et la restructuration du réseau nécessitée par le projet tramway.
 - S'agissant de la ligne express souhaitée par la commune de Fleury, du fait de la distance, un temps de parcours de 10 minutes semble peu réalisable avec 5 ou 6 arrêts. Par ailleurs, il sera difficile de mettre en place une offre fréquente tout en maintenant une desserte haute fréquence des zones denses de la commune de Fleury-sur-Orne (Hauts de l'Orne, Cœur de bourg,...). Cependant la proposition de création de ligne express étant tout à fait en adéquation avec la mesure 2.2.1 "Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau" qui prône la mise en place de ligne express, elle sera étudiée avec une attention particulière dans le cadre de la restructuration du réseau associée au projet tramway et en lien avec les services du Conseil général.
 - En ce qui concerne l'adéquation de la desserte aux nouveaux quartiers, c'est déjà le cas : Viacités travaille en amont avec les communes, les services de Caen la mer et les aménageurs de façon à ce qu'une desserte adaptée accompagne l'arrivée des nouveaux quartiers.

L'ensemble de ces remarques seront portées à la connaissance de la commission Vie du Réseau puisque l'évolution du réseau de bus fait l'objet de présentations et d'échanges dans la commission vie du réseau puis en comité syndical.

La deuxième recommandation de la commission d'enquête publique consistant à mettre en place une LIANES dès à présent sur la RD7 sera examinée, au même titre que les propositions sur le réseau de bus formulées précédemment, par la commission Vie du Réseau.

Le Conseil général a aussi demandé que :

- Les Bus Verts soient mentionnés parmi les bénéficiaires des aménagements d'insertion des transports collectifs sur les grands axes et de priorisation aux carrefours.
 - La synergie entre les réseaux Twisto et Bus Verts soit améliorée afin de limiter les doublons, d'améliorer l'intermodalité et d'accroître leur lisibilité.
- Les Bus Verts étaient déjà cités à la page 90 du projet arrêté pour la desserte périurbaine express. Mais il a été fait le choix d'ajouter le département comme partenaire de la mesure 2.2.1 « Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau. ».
- Des réunions sont prévues à ce sujet dans les semaines à venir. Viacités propose notamment de travailler sur ces sujets dans le cadre de la commission intermodalité.

Les remarques relatives à l'axe 3 :

La commune **d'Hérouville-Saint-Clair** a demandé à ce que le périmètre d'influence des TCSP soit réduit de 500 à 200 mètres.

- La largeur du corridor a été fixée à 500 mètres car c'est le périmètre d'influence d'un tramway communément retenu dans les études de tracé. Le stationnement étant un levier essentiel du transfert modal, il est important qu'il soit adapté sur l'ensemble du périmètre d'influence du tramway de façon à rééquilibrer le choix modal des riverains. De plus, lors du benchmark réalisé dans le cadre de l'élaboration du PDU, les largeurs recensées dans les autres PDU varient entre 300 et 700 mètres. On constate également une évolution à la hausse de ces périmètres dans les PDU les plus récents. Le PDU arrêté propose donc des normes dans la fourchette des autres PDU. Pour toutes ces raisons, il a été fait le choix de ne pas donner suite à cette remarque.

Concernant le stationnement dans les bâtiments privés à usage d'activités, la commune de **Caen** a observé qu'il n'a pas été évoqué de règles à l'attention des commerces. Le terme d'activités n'excluant pas clairement les commerces, cela pouvait-être source de difficultés et d'insécurité juridique pour la rédaction des documents d'urbanisme. La ville de Caen suggérait donc de faire référence, dans le PDU, aux seules catégories établies par le code de l'urbanisme. **La communauté d'agglomération de Caen la mer** a aussi demandé que la réflexion sur l'organisation du stationnement aux bénéfiques et usage seuls des commerces soit prise en compte.

- Afin d'éviter les difficultés juridiques, le PDU a été modifié et le terme d'activités a été retiré car il ne faisait pas partie des catégories établies par le code de l'urbanisme. Ainsi, le PDU n'imposera aucune restriction au stationnement des commerces. Plus généralement, cette modification permet de clarifier et d'assouplir les normes de stationnement prévues dans le document arrêté.

Les communes de **Caen, Cormelles-le-Royal, Hérouville-Saint-Clair et Mondeville** ont émis des remarques sur les normes de stationnement en zone 2 et ont demandé un assouplissement de ces normes.

- Après examen de leurs propositions, des arguments présentés dans leurs délibérations respectives et à l'issue de rencontres avec les maires et services techniques des communes concernées, il a été fait le choix, sans remettre en cause la philosophie générale des normes proposées dans le document arrêté, d'assouplir les normes de stationnement pour les bureaux en zone 2. Ainsi une norme plancher est autorisée et la norme plafond a été diminuée. Grâce à ces modifications, les PLU pourront exiger la réalisation d'une place de stationnement pour 200 m² de surface de plancher, et pourront en autoriser davantage dans la limite d'une place de stationnement par tranche de 50 m² de surface de plancher. Cette modification permet en outre de prendre en compte **la cinquième recommandation de la commission d'enquête publique** et de respecter le principe d'adaptation des normes de stationnement en fonction de la qualité de l'offre de transports collectifs. Les normes relatives à l'encadrement du stationnement pour l'habitat ont, elles, été maintenues, considérant notamment que la commission d'enquête était « favorable à la réduction du nombre de places de stationnement pour les constructions futures [...] car elle permettra de diminuer le coût des petits logements dans les secteurs bien desservis par les transports en commun et favorisera le report modal. »

Les communes de Démouville et de Louvigny avaient aussi émis des réserves sur la limitation du stationnement.

- Etant donné que ces communes se situent en zone 3 et que dans cette zone les PLU doivent seulement tenir compte de la desserte en transports collectifs pour les normes de stationnement pour l'habitat privé et les bureaux, il a été fait le choix de ne pas donner suite à ces remarques. Le PDU n'impose en effet pas de normes restrictives aux PLU de ces communes. La seule contrainte concerne l'habitat social, toutefois celle-ci ne provient pas du PDU mais du droit national. Le PDU se borne à rappeler qu'en vertu du code de l'urbanisme, il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction d'habitat social.

La préfecture du Calvados a relevé dans son avis que la problématique du stationnement des poids lourds en périphérie de l'agglomération et aux abords immédiats des zones d'activités n'était pas traitée dans le cadre de l'action "répondre à des besoins de stationnement spécifiques". **La communauté d'agglomération de Caen la mer** demandait que la réflexion sur le transport de marchandises puisse intégrer :

- les futurs secteurs en développement à vocation économique (port, zone logistique, projets de zones d'activités de l'agglomération) ;

- les conditions de stationnement des véhicules de livraison à l'échelle de l'agglomération ;
 - la faisabilité de l'utilisation du tramway ou du fleuve pour la desserte des marchandises en ville.
- Dans le cadre de l'action 3.3 la problématique du stationnement des poids lourds dans l'agglomération n'est pas clairement évoquée. Pour prendre en compte cette problématique et les remarques de la Préfecture et de la communauté d'agglomération de Caen la mer, la rédaction de la mesure 3.3.3 page 102 « Etudier l'opportunité de procéder à des adaptations de la réglementation de la livraison des marchandises en ville et, plus largement, étudier avec les acteurs économiques les pistes d'optimisation du transport de marchandises en ville » a été reprise en remplaçant les deux derniers mots par « dans l'agglomération ». De plus, pour une meilleure prise en compte de la problématique des poids lourds, le 6^{ème} secteur à enjeux du SCoT relatif à la vallée de l'Orne a été ajouté comme indiqué plus haut.

La commission d'enquête publique et la commune de **Mondeville** recommandaient à Viacités de prévoir la mutabilité des espaces de stationnement.

- Ces propositions tout à fait dans l'esprit de l'action 1.1 « Faire la ville » autour des transports collectifs ne relèvent malheureusement pas des compétences de Viacités. Viacités relayera tout de même cette recommandation aux communes concernées et aux aménageurs.

La communauté d'agglomération de Caen la mer et le syndicat mixte Caen Métropole ont aussi demandé que l'action 3.3.4 concernant l'aire d'accueil des cars de tourisme soit modifiée pour situer cette aire à l'intérieur (et non à l'extérieur) du centre de l'agglomération conformément au SCoT

- Il s'agissait d'une erreur dans la rédaction de la mesure 3.3.4. Cette dernière a été corrigée. Il est désormais précisé que cette aire sera aménagée dans le centre urbain métropolitain. Caen-Métropole, à sa demande, a aussi été ajouté comme partenaire de cette action.

Les remarques relatives à l'axe 4 :

La commune d'Hérouville-Saint-Clair a fait part de son souhait de voir les partenaires se réunir rapidement et proposer des solutions afin de traiter les points noirs de circulation sur le réseau principal.

- Le document n'a pas été modifié car les modifications envisagées sont déjà prévues dans le PDU (bretelle Hamelin ou BUN) ou ne sont pas à l'échelle d'un document s'appliquant à l'ensemble de l'agglomération. Cependant, Viacités prend note de ses remarques et les appuiera dans le cadre du comité des maîtres d'ouvrage du PDU.

Certaines personnes publiques associées ont émis des observations relatives à l'implantation de parc-relais.

- **La commune de Carpiquet** a attiré l'attention de Viacités sur la création d'une "aire de covoiturage sauvage" sur le parking du centre aquatique ;
 - **La commune de Fleury-sur-Orne** a émis le souhait de voir se créer un parking relais accessible dès la sortie du boulevard périphérique sud et de la déviation de la RD 562, doté de différents services ;
 - **La communauté d'agglomération de Caen la mer** a demandé que soit étudiée la pertinence des emplacements des parkings relais préconisés dans ce projet de PDU ;
- Concernant la remarque de la communauté d'agglomération, il est précisé que la localisation des P+R ou aires de covoiturage figurant sur les cartes du concept cible est indicative et vise à illustrer la philosophie générale du concept. Le document PDU n'a pas été modifié pour prendre en compte ces remarques car il est important d'attendre le résultat des études qui permettront de « définir un schéma d'implantation des P+R et des aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP » (mesure 4.3.1 du projet de PDU) avant de fournir une cartographie précise de ces infrastructures. L'ensemble des remarques formulées par les communes seront néanmoins prises en compte dans le cadre de ces études. Une étude a notamment été commandée à l'AUCAME afin d'adopter rapidement un schéma d'implantation des P+R.

Le Conseil général du Calvados et la communauté d'agglomération de Caen la mer ont demandé que la modification éventuelle du tracé de la RD 9 existante pour permettre un éventuel allongement de la piste d'aéroport soit inscrite au projet de PDU.

La communauté d'agglomération de Caen la mer a aussi demandé que les deux infrastructures suivantes soient mentionnées :

- le 1/4 d'échangeur communautaire (sortie 11,1) RD 120 /périphérique au niveau d'IKEA ;
 - la bretelle communautaire de sortie de la zone commerciale de l'Etoile.
- Il a été donné suite à ces remarques. Le cahier d'exemples et d'annexes a été modifié au niveau des pages 16 et 17 présentant les projets routiers, afin d'y faire apparaître les projets indiqués. Les cartes du document principal n'ont pas été modifiées car l'impact de ces infrastructures sur la circulation générale a été jugé mineur. Ceci n'empêchera nullement la réalisation des infrastructures concernées.

La commune **d'Hérouville-Saint-Clair** et le syndicat mixte **Caen Métropole** souhaitent que soient identifiés plus précisément les projets : LIQN, BUN, Bretelle Hamelin et que la voie d'arrière-côte entre la RD514 à Bénouville et la RD 7 au droit du giratoire du Nouveau Monde ainsi que la liaison entre l'A13 au droit de Banneville-la-Campagne et Bénouville soient mentionnées.

- Il est précisé que ces projets sont décrits dans le cahier d'exemples et d'annexes. Par conséquent, les documents n'ont pas été modifiés. Là aussi, ceci n'empêchera nullement la réalisation des infrastructures concernées.

Le Conseil général du Calvados a demandé dans son avis que les mentions des conditions de réalisation de l'action visant à la création d'une voie mixte sur la RD7 entre la Bijude et le boulevard périphérique soient précisées.

- La mesure proposée dans le projet de PDU n'est qu'une étude de faisabilité qui vise à déterminer si cette proposition qui a pour but d'augmenter le nombre de personnes pouvant circuler sur cet axe « à moyens constants » peut être mise en place. La réalisation de cette voie n'est pas prévue à ce jour et ne le sera pas avant réception des conclusions des différentes études qui détermineront l'impact sur le trafic routier. La création de cette voie pourrait permettre de garantir un accès fluide aux services d'urgence de l'hôpital comme le demande la préfecture. Viacités associera les services techniques du Conseil général à cette étude. Après des échanges avec les représentants du Conseil général, il a été fait le choix de ne plus indiquer le Conseil général comme maître d'ouvrage de la mesure 4.3.3 « Etudier la faisabilité d'une voie mixte bus/véhicules à fort taux d'occupation (covoiturage) entre la Bijude et le boulevard périphérique » mais de l'ajouter à la liste des partenaires. Toujours à propos de cette étude, et comme la commission d'enquête publique le préconisait dans sa deuxième recommandation, Viacités a demandé que la faisabilité de cette proposition soit en partie étudiée dans le cadre des modélisations du trafic sur le Plateau Nord commandées par Caen la mer.

La commune de **Périers-sur-le-Dan** précisait dans son avis que tout en souscrivant à l'objectif de réaliser rapidement le prolongement du Boulevard Weygand et du BUN, elle souhaitait qu'un aménagement adapté et sécurisé de la route du Londel entre Périers sur le Dan et le carrefour de la Bijude soit réalisé et permette l'accès aux parkings relais du nord de Caen.

- Ce projet de réaménagement n'a pas été inscrit au projet de PDU car aucun projet de réaménagement concret n'a été identifié à ce jour. En outre, ce projet bien qu'intéressant n'est pas à l'échelle du PDU. Viacités relaiera cette remarque dans le cadre du comité des maîtres d'ouvrage du PDU ainsi que dans le cadre de la commission des politiques cyclables et des modes actifs puisqu'une partie de cette route est ciblée par le schéma cyclable communautaire comme étant une des radiales du réseau structurant.

Les remarques relatives à l'axe 5 :

La commune **d'Hérouville-Saint-Clair** a demandé dans son avis que la RD 515 (section périphérique RD 226) puisse figurer comme entrée de ville à restructurer.

- Considérant les nombreux arguments présentés par la commune et après consultation du Conseil Général, il a été fait le choix de modifier le document et d'afficher cette section comme axe à restructurer, tout en conditionnant cette restructuration à la réalisation du BUN et de la LIQN.

Le Conseil général demandait dans son avis : *une concertation et accord exprès du Département pour tout aménagement en lien avec le réseau routier départemental en particulier pour les requalifications d'entrées d'agglomération.*

- Pour prendre en compte cette remarque et avec l'accord de ses représentants au dernier comité de pilotage, le Département a été ajouté dans les cases partenaires des mesures 5.1.1 et 5.1.3 à la page 111 :
 - « Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité. »

- « Mettre en œuvre une régulation des flux automobiles sur les axes d'entrée de ville au service de la priorisation des transports collectifs et de l'urbanité. »

Les remarques relatives à l'axe 6 :

Dans la note technique accompagnant son avis, la commune d'**Iffs** attirait l'attention de Viacités sur le sujet d'embarquement du vélo dans les TCSP.

- Cette question est soulevée à la page 40 du document PDU. Cette remarque n'a pas donné suite à une modification des documents car ce type de problématique relève plus de l'adaptation du règlement d'exploitation des véhicules de transports collectifs que du PDU. Viacités étudie en ce moment en partenariat avec l'exploitant du réseau Twisto les possibilités d'adaptation de son règlement d'exploitation afin de faciliter les déplacements intermodaux vélo/transports collectifs.

Le Conseil général du Calvados a demandé dans son avis la mise à jour de la carte relative au schéma cyclable communautaire. **La préfecture du Calvados** a fait part de son souhait que la réflexion menée sur le territoire de la communauté d'agglomération de Caen la Mer soit élargie aux territoires des communautés de communes limitrophes afin que soient assurées les continuités du schéma directeur cyclable de Caen la mer avec les schémas de pistes cyclables des autres collectivités.

- Suite à ces remarques, il est proposé de prendre en compte le Schéma cyclable approuvé par Caen-Métropole le 23 novembre 2012. Ce schéma a été élaboré avec l'assistance de l'Aucame et a bénéficié d'un soutien financier de l'Etat. Son objectif est de mettre en cohérence à l'échelle de Caen-Métropole les différentes initiatives des collectivités et d'organiser la continuité d'itinéraires existants afin d'offrir aux usagers un réseau cyclable continu, homogène, sécurisé et équipé et qui puisse représenter une alternative aux modes de déplacement motorisés. La rédaction de la mesure 6.1.1 a été modifiée page 114: « Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer et assurer les continuités prévues au schéma cyclable de Caen-Métropole » ainsi que la carte qui était liée à cette mesure.

La commune de **Mondeville** dans son avis attirait l'attention sur le fait que les surfaces exigées par le projet de PDU concernant le stationnement vélo pénalisaient l'effort de densification de la commune.

- Il a été fait le choix de ne pas modifier ces normes présentées dans l'action 6.2.1 car elles sont dans l'esprit du code de la construction et de l'habitation et du projet global de mobilité qui vise à favoriser l'usage du vélo.

Autres remarques :

Le cahier d'exemples et d'annexes et le rapport environnemental ont été modifiés pour prendre en compte les corrections et précisions demandées dans la note jointe à l'avis de la **préfecture du Calvados**.

La dernière remarque de la préfecture du Calvados n' a pas donné lieu à une modification du rapport environnemental. Cependant, Viacités a prévu d'apporter l'éclairage demandé en élaborant un compte déplacements.

Il a été fait le choix de ne pas modifier les documents PDU pour prendre en compte les recommandations de l'autorité environnementale car le choix des indicateurs n'a pas été encore effectué. Viacités y travaille actuellement avec plusieurs partenaires.

En outre, l'examen attentif du dossier a permis de détecter un manque de précision ou de clarté de certaines formulations, ou des erreurs matérielles, qui ont été corrigés. S'agissant de clarifications mineures qui concourent à une meilleure lisibilité et compréhension du dossier, elles ne sont pas exposées dans le présent rapport.

LE COMITE SYNDICAL

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le code des transports, et notamment ses articles L1214-14 à 22,

VU le code de l'environnement, et notamment ses articles L122-4 à 7,

VU la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs (dite LOTI) et notamment ses articles 28, 28-1 et 28-2,

VU la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,

VU la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 sur la solidarité et le renouvellement urbain,

VU la loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat,

VU sa délibération en date du 5 décembre 2012 arrêtant le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération caennaise,

CONSIDERANT que, dans son contenu, le PDU s'inscrit en cohérence avec les autres documents stratégiques du territoire,

CONSIDERANT qu'à ce titre, le PDU s'est attaché à être compatible avec les documents suivants :

- la DTA de l'estuaire de la Seine,
- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Caen-Métropole,
- le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) de Normandie, élaboré conjointement par les régions Basse et Haute-Normandie. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de Basse-Normandie, qui doit remplacer le PRQA, est en cours d'élaboration. Il est co-élaboré par l'Etat et la Région.

CONSIDERANT, enfin, que le PDU est cohérent, sans obligation réglementaire de compatibilité, avec un certain nombre d'autres documents de planification, comme :

- le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Caen la mer,
- le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement relatif au réseau national,
- les Agendas 21,
- le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT),
- le Programme De Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI).

CONSIDERANT que ce nouveau PDU vise à mettre en œuvre et compléter le projet global de mobilité de Viacités adopté par délibération du comité syndical du 14 décembre 2011,

CONSIDERANT, à ce titre, que le PDU vise des objectifs élevés de report modal et qu'il prévoit de mieux articuler la politique de transport avec l'urbanisme et le stationnement,

CONSIDERANT que, pour atteindre ces objectifs, le PDU comporte un plan d'actions programmant les actions sur la période 2013-2018,

CONSIDERANT que le plan d'actions du PDU est structuré en 6 axes principaux et 16 actions :

- Axe n°1 : un développement urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable ;

« Faire la ville » autour des transports collectifs

Favoriser les déplacements courts en modes actifs

- Axe n°2 : un système de transports collectifs performant et intermodal ;

Structurer le réseau de TC au moyen de TCSP

Améliorer le réseau de bus

Faciliter l'intermodalité

Sauvegarder le foncier ferroviaire

- Axe n°3 : le stationnement, levier d'une politique de transport cohérente ;

Encadrer le stationnement privé

Réguler le stationnement public

Répondre à des besoins de stationnement spécifiques

- Axe n°4 : un usage intelligent de la voiture ;

Maîtriser les investissements routiers

Optimiser le réseau existant

Favoriser un usage raisonné de la voiture

- Axe n°5 : une voirie pour tous ;

Restructurer les entrées de ville

Favoriser les modes actifs

- Axe n°6 : le vélo, un mode de déplacement à part entière.

Devenir une agglomération plus accueillante pour les vélos

Soutenir la pratique du vélo

CONSIDERANT que la prise en compte de l'accessibilité est intégrée de manière transversale au plan d'actions et qu'en outre, conformément à la législation, elle fait l'objet d'une annexe dédiée comportant toutes les précisions utiles,

CONSIDERANT que le PDU est accompagné des quatre annexes suivantes :

- L'annexe accessibilité du PDU ;
- Un document dénommé « Elaboration et concertation du PDU » expose les instances qui ont été mises en place depuis 2010. Il rassemble le questionnaire de diagnostic diffusé aux communes début 2011 ainsi que les avis des personnes publiques associées et expose la procédure d'enquête publique ;
- Un cahier d'exemples et d'annexes pour la mise en œuvre des fiches actions ;
- Un rapport environnemental.

CONSIDERANT le travail réalisé par la commission PDU depuis l'arrêt du document, notamment le

- 12 avril 2013 pour faire un bilan de la consultation des Personnes Publiques Associées ;
- 18 juin 2013 pour prendre des positions sur les remarques des Personnes Publiques Associées ;
- 4 septembre 2013 pour prendre des positions sur les recommandations de la commission d'enquête publique ;
- 5 novembre pour valider les modifications apportées aux documents arrêtés.

CONSIDERANT que le Bureau de Viacités a émis un avis favorable sur le projet de PDU le 13 novembre 2013,

VU le rapport et les conclusions de la commission d'enquête publique qui demeureront annexés à la présente délibération,

VU le projet de PDU modifié qui demeurera annexé à la présente délibération,

APRES EN AVOIR DELIBERE,

ACCEPTE les modifications apportées au Plan de Déplacements Urbains 2013-2018 sur le territoire de Caen la mer par rapport à la version arrêtée par délibération du comité syndical en date du 5 décembre 2012.

APPROUVE le Plan de Déplacements Urbains 2013-2018 sur le territoire de Caen la mer et ses annexes ainsi modifiés.

AUTORISE le président à prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

PRECISE que le Plan de Déplacements Urbains 2013-2018 sur le territoire de Caen la mer sera remis en chantier afin qu'il produise ses effets notamment sur les 6 communes intégrées au Périmètre de Transports Urbains depuis le 1^{er} janvier 2013.

AUTORISE le président à engager toutes les actions et démarches utiles à l'extension du Plan de Déplacements Urbains.

Adopté à l'unanimité
MM. BOULLAND, CHANTHAPANYA,
KOUÉTA-NOUSSITHÉ,
LEMENOREL, THOMAS
et Mme LEPOITTEVIN s'étant abstenus

Transmis à la Préfecture le : - 4 DEC. 2013

Affiché le : 27 NOV. 2013

Pour extrait conforme,

Le Président,

Pour le Président et par délégation,

La Directrice Administrative,

Delphine DELMOTTRE



PREFECTURE DU CALVADOS

04 DEC. 2013

COURRIER