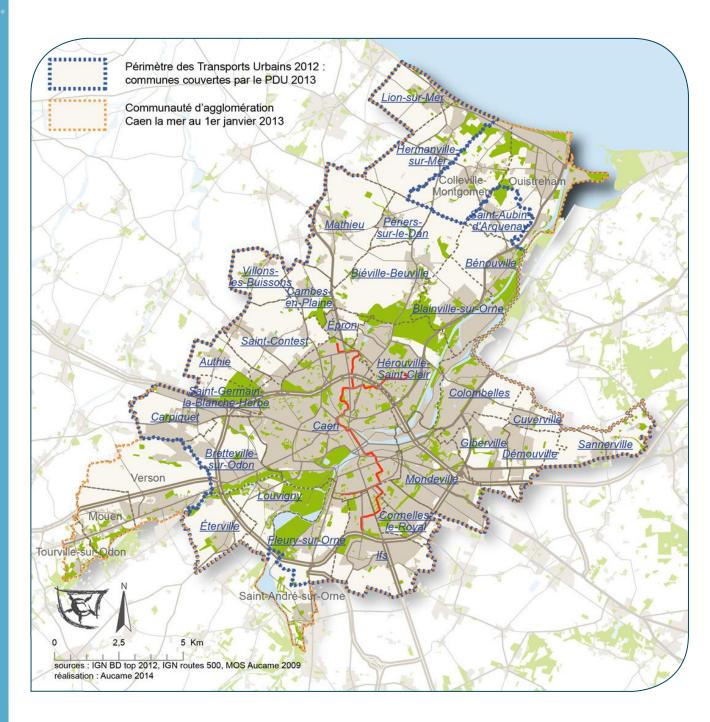


# Carte interactive du PDU de Caen la mer



La carte interactive de consultation du PDU sur le territoire de Caen la mer permet en quelques clics de visualiser l'ensemble des mesures concernant le territoire de chaque commune couverte par ce document.

En sélectionnant une commune sur la carte, un tableau récapitulatif des mesures intéressant le territoire communal s'affiche, que la municipalité soit maître d'ouvrage ou partenaire de la mesure. Un lien interactif permet ensuite de consulter les pages du PDU relatives à la mesure.

Attention, l'outil de consultation du PDU n'a pas vocation à se substituer au document approuvé le 19 novembre 2013 qui seul fait foi.



### **Authie**

Axe n°1 : Un dévelor	pemer	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tra	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le stationr	nement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellige	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	<u>4.3.1</u>	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voire	pour to	us	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
-avoriser es modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





## Bénouville

Favoriser les			
déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Structurer le réseau de transports collectifs au moyen de TCSP	2.1.4	Étudier l'opportunité d'un système de transport collectif fluvial	Partenaire
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le station	nement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
/ ·c:	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellige	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	<u>4.3.1</u>	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voire	pour to	us	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage





### **Biéville-Beuville**

Faire la ville» autour des transports collectifs	1.1.2	Étudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les extensions de la ligne 1 de TCSP	Partenaire
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le stationi	nement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
	4.3.3	Étudier la faisabilité d'une voie mixte bus/véhicules à fort taux d'occupation entre la Bijude et le boulevard périphérique	Partenaire
Axe n°5 : Une voire	pour to	us	
	<u>5.2.1</u>	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser es modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière	
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir a pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





### **Blainville-sur-Orne**

Axe n°1 : Un dévelo	ppemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Structurer le réseau de transports collectifs au moyen de TCSP	2.1.4	Étudier l'opportunité d'un système de transport collectif fluvial	Partenaire
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Sauvegarder le foncier ferroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationi	nement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	<u>4.3.1</u>	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour to	ous	
	<u>5.2.1</u>	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	mode	de déplacement à part entière	
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





# **Bretteville-sur-Odon**1/2

Axe n°1 : Un développemen	nt urba	in orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
"Faire la ville"	1.1.1	Renforcer les capacités de construction et favoriser la mixité des fonctions dans les PLU à l'intérieur des corridors des lignes 1 et 2 de TCSP	Maître d'ouvrage
autour des transports collectifs	<u>1.1.4</u>	Étudier la faisabilité de nouvelles dessertes ferroviaires à l'intérieur de l'agglomération, en lien avec des projets de développement urbain	Partenaire
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un système de tr	anspor	ts collectifs performant et intermodal	
Structurer le réseau de transports collectifs au moyen de TCSP	2.1.2	Réaliser une ligne 2 de TCSP sur un axe est-ouest	Partenaire
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Sauvegarder le foncier ferroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationnement	, levie	r d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplace- ments réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage intellig	ent de	la voiture	
Maîtriser les investissement routiers	4.1.1	Maîtriser la réalisation de nouvelles infrastructures routières appartenant au réseau routier principal d'agglomération	Partenaire
	4.2.1	Traiter les points noirs de circulation sur le réseau principal	Maitre d'ouvrage
Optimiser le réseau existant	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenaire
	4.2.3	Etudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités	Maitre d'ouvrage
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire

# **Bretteville-sur-Odon**2/2

Axe n°5 : Une voirie pour tous							
	5.1.1	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage				
Restructurer les entrées de ville	5.1.2	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la conti- nuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage				
	5.1.3	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	Maître d'ouvrage				
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage				
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage				
	<u>5.2.4</u>	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage				
Axe n°6 : Le vélo, un mode	de dép	placement à part entière					
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage				
Devenir	6.1.2						
Devenir une agglomération plus accueil- lante pour le vélo		schéma directeur cyclable de Caen la mer  Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires	d'ouvrage Maître				
une agglomération plus accueil-	6.1.2	schéma directeur cyclable de Caen la mer  Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes  Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonne-	d'ouvrage  Maître d'ouvrage				
une agglomération plus accueil-	6.1.2	schéma directeur cyclable de Caen la mer  Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes  Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération  Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aména-	d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Partenaire  Maître				
une agglomération plus accueil-	6.1.2 6.1.3 6.1.4	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes  Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération  Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques  Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de	d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Partenaire  Maître d'ouvrage  Maître				







# Caen 1/2

urbain	orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
1.1.1	Renforcer les capacités de construction et favoriser la mixité des fonctions dans les PLU à l'intérieur des corridors des lignes 1 et 2 de TCSP	Maître d'ouvrage
1.1.4	Étudier la faisabilité de nouvelles dessertes ferroviaires à l'intérieur de l'agglomération, en lien avec des projets de développement urbain	Partenaire
1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
sports	collectifs performant et intermodal	
2.1.1	Remplacer le TVR par un tramway sur fer	Partenaire
2.1.2	Réaliser une ligne 2 de TCSP sur un axe est-ouest	Partenaire
2.1.3	Étudier l'opportunité d'une liaison en transport par câble entre la Demi-Lune, la Presqu'île et le bd Clémenceau	Partenaire
2.1.4	Étudier l'opportunité d'un système de transport collectif fluvial	Partenaire
2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
2.2.2	Résorber les principaux points noirs du réseau bus actuel	Maître d'ouvrage
2.2.4	Étudier les conditions de mise en œuvre d'une ligne de bus de rocade	Partenaire
2.3.2	Engager une réflexion prospective sur l'évolution de la gare de Caen vers un pôle d'échange multimodal performant	Partenaire
2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
evier d	une politique de transport cohérente	
3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
3.2.1	Moduler la tarification du stationnement en fonction du type d'usage dans l'hypercentre de l'agglomération	Maître d'ouvrage
3.2.2	Réduire le stationnement gratuit résiduel à l'intérieur du périmètre de stationnement payant actuel	Maître d'ouvrage
2.2.2	Faire évoluer les tarifs du stationnement en cohérence avec	
3.2.3	ceux des transports collectifs	Maitre d'ouvrage
3.2.4		Maitre d'ouvrage
	ceux des transports collectifs  Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de	
3.2.4	ceux des transports collectifs  Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement  Etudier l'intérêt de mettre en place du stationnement réglementé dans certaines zones en lien avec la création de la	Maitre d'ouvrage
3.2.4	ceux des transports collectifs  Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement  Etudier l'intérêt de mettre en place du stationnement réglementé dans certaines zones en lien avec la création de la ligne 2 de TCSP  Confirmer les sites retenus pour le stationnement de futurs	Maitre d'ouvrage  Maitre d'ouvrage
3.2.4 3.2.5 3.2.6	ceux des transports collectifs  Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement  Etudier l'intérêt de mettre en place du stationnement réglementé dans certaines zones en lien avec la création de la ligne 2 de TCSP  Confirmer les sites retenus pour le stationnement de futurs véhicules d'autopartage et les aménager  Augmenter la capacité du parcotrain et le transformer en	Maitre d'ouvrage  Maitre d'ouvrage  Maitre d'ouvrage
3.2.4 3.2.5 3.2.6 3.3.1	ceux des transports collectifs  Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement  Etudier l'intérêt de mettre en place du stationnement réglementé dans certaines zones en lien avec la création de la ligne 2 de TCSP  Confirmer les sites retenus pour le stationnement de futurs véhicules d'autopartage et les aménager  Augmenter la capacité du parcotrain et le transformer en parc de stationnement multifonctionnel  Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les	Maitre d'ouvrage  Maitre d'ouvrage  Maitre d'ouvrage  Partenaire
3.2.4 3.2.5 3.2.6 3.3.1 3.3.2	ceux des transports collectifs  Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement  Etudier l'intérêt de mettre en place du stationnement réglementé dans certaines zones en lien avec la création de la ligne 2 de TCSP  Confirmer les sites retenus pour le stationnement de futurs véhicules d'autopartage et les aménager  Augmenter la capacité du parcotrain et le transformer en parc de stationnement multifonctionnel  Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)  Etudier l'opportunité de procéder à des adaptations de la	Maitre d'ouvrage  Maitre d'ouvrage  Maitre d'ouvrage  Partenaire  Maitre d'ouvrage
	1.1.4  1.2.1  sports  2.1.1  2.1.2  2.1.3  2.1.4  2.2.1  2.2.2  2.2.4  2.3.2  2.4.1  evier d  3.1.1  3.2.1	1.1.1 des fonctions dans les PLU à l'intérieur des corridors des lignes 1 et 2 de TCSP  Étudier la faisabilité de nouvelles dessertes ferroviaires à l'intérieur de l'agglomération, en lien avec des projets de développement urbain  1.2.1 Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons  sports collectifs performant et intermodal  2.1.1 Remplacer le TVR par un tramway sur fer  2.1.2 Réaliser une ligne 2 de TCSP sur un axe est-ouest  2.1.3 Étudier l'opportunité d'une liaison en transport par câble entre la Demi-Lune, la Presqu'île et le bd Clémenceau  2.1.4 Étudier l'opportunité d'un système de transport collectif fluvial  2.2.1 Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau  2.2.2 Résorber les principaux points noirs du réseau bus actuel  2.2.4 Étudier les conditions de mise en œuvre d'une ligne de bus de rocade  2.3.2 Engager une réflexion prospective sur l'évolution de la gare de Caen vers un pôle d'échange multimodal performant  2.4.1 Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes  evier d'une politique de transport cohérente  Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments  3.2.1 Moduler la tarification du stationnement en fonction du type d'usage dans l'hypercentre de l'agglomération



# **Caen** 2/2

		M-Andreas In of Heating decrease 0 11 C 11 C 11 C	
Maîtriser les investissement routiers	4.1.1	Maîtriser la réalisation de nouvelles infrastructures routières appartenant au réseau routier principal d'agglomération	Partenaire
	4.2.1	Traiter les points noirs de circulation sur le réseau principal	Maitre d'ouvrag
Optimiser le réseau existant	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenaire
yemiser ie resedd existalie	4.2.3	Etudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités	Maitre d'ouvrag
	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
	4.3.2	Mettre en place un système d'autopartage à l'échelle de l'agglomération dans une approche globale de mobilité durable	Partenaire
avoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.3	Etudier la faisabilité d'une voie mixte bus/véhicules à fort taux d'occupation entre la Bijude et le boulevard périphérique	Partenaire
	4.3.4	Equiper les parcs publics de stationnement en ouvrage et le parcotrain en infrastructures de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables	Maitre d'ouvrag
Axe n°5 : Une voire pour tous			
	5.1.1	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maitre d'ouvrag
Restructurer les entrées de ville	5.1.2	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maitre d'ouvrag
	5.1.3	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	Maitre d'ouvrag
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maitre d'ouvrag
	5.2.2	Elargir le plateau piétonnier de l'hypercentre de l'agglomération	Maitre d'ouvrag
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garan- tir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maitre d'ouvrag
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maitre d'ouvrag
Axe n°6 : Le vélo, un mode de dépla	cement	à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maitre d'ouvrag
Devenir une agglomération plus accueillante	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maitre d'ouvrag
pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maitre d'ouvrag
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes mini- males de stationnement prévues par le code de la construction et de l'ahabitation	Maitre d'ouvrag
Soutenir la pratique du vélo	6.2.2	Créer une maison du vélo à proximité de la gare de Caen	Partenaire
, 4	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maitre d'ouvrag



### **Cambes-en-Plaine**

Faire la ville" autour des ransports collectifs	1.1.2	Étudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les extensions de la ligne 1 de TCSP	Partenaire
avoriser les léplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèmo	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le stationn	ement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture –	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
	4.3.3	Étudier la faisabilité d'une voie mixte bus/véhicules à fort taux d'occupation entre la Bijude et le boulevard périphérique	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour to	ous	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





# Carpiquet

"Faire la ville" autour des	1.1.4	Étudier la faisabilité de nouvelles dessertes ferroviaires à l'intérieur de l'agglomé-	Partenaire
ransports collectifs	1.1.4	ration, en lien avec des projets de développement urbain	Partenaire
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèmo	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Sauvegarder le foncier erroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationn	ement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Le stationnement, evier d'une politique de ransport cohérente	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Optimiser le réseau existant	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenaire
	4.2.3	Étudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités	Maitre d'ouvr
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
Restructurer les entrées de ville	<u>5.1.2</u>	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maitre d'ouvrage
	<u>5.2.1</u>	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
avoriser es modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	<u>5.2.4</u>	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
ine agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir a pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





## **Colombelles**

"Faire la ville" autour des transports collectifs	1.1.3	Étudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les lignes 3 et 4 du TCSP	Partenaire
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
	de tra	nsports collectifs performant et intermodal	
Structurer le réseau de		,	
transports collectifs au moyen de TCSP	2.1.3	Étudier l'opportunité d'une liaison en transport par câble entre la Demi-Lune, la Presqu'île et le bd Clémenceau	Partenair
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenair
Sauvegarder le foncier ferroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationn	ement,	levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Réguler le stationnement public	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage ir	ntellige	nt de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenair
Axe n°5 : Une voirie	pour to	us	
	<u>5.1.1</u>	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage
Restructurer les entrées de ville	<u>5.1.2</u>	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage
	5.1.3	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	Maître d'ouvrage
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenair
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage





# **Cormelles-le-Royal**

"Faire la ville" autour des transports collectifs	1.1.1	Renforcer les capacités de construction et favoriser la mixité des fonctions dans les PLU à l'intérieur des corridors des lignes 1 et 2 de TCSP	Maître d'ouvrage
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	<u>1.2.1</u>	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Structurer le réseau de transports collectifs au moyen de TCSP	2.1.1	Remplacer le TVR par un tramway sur fer	Partenaire
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Sauvegarder le foncier ferroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationr	nement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Réguler le stationnement public	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Optimiser le réseau existant	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenair
	4.2.3	Étudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités	Maître d'ouvrage
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenair
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
	<u>5.1.1</u>	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage
Restructurer les entrées de ville	<u>5.1.2</u>	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage
	5.1.3	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	Maître d'ouvrage
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
- avoriser es modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	<u>5.2.4</u>	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenair
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





### **Cuverville**

		nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le station	nement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour to	ous	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	mode	de déplacement à part entière	
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





## Démouville

Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le stationr	nement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Réguler le stationnement public	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	<u>4.3.1</u>	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage





# Épron

"Faire la ville" autour des transports collectifs	1.1.2	Étudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les extensions de la ligne 1 de TCSP	Partenair
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrag
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenair
Axe n°3 : Le station	nemen	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrag
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrag
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrag
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
-avoriser un usage	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenair
aisonné de la voiture	4.3.3	Étudier la faisabilité d'une voie mixte bus/véhicules à fort taux d'occupation entre la Bijude et le boulevard périphérique	Partenaii
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
	<u>5.1.1</u>	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrag
Restructurer les entrées de ville	<u>5.1.2</u>	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrag
	<u>5.1.3</u>	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	Maître d'ouvrag
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrag
Favoriser es modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrag
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrag
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrag
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrag
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaii
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrag
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrag
Soutenir la pratique du vélo			
	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrag





# Éterville

Favoriser les			Maître
léplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenair
Axe n°3 : Le stationi	nement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés) $$	Maître d'ouvrage
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
	<u>4.2.1</u>	Traiter les points noirs de circulation sur le réseau principal	Maître d'ouvrage
Optimiser le réseau existant	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenair
	4.2.3	Étudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités	Maître d'ouvrag
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenair
Axe n°5 : Une voirie	pour to	ous	
	<u>5.1.1</u>	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage
Restructurer les entrées de ville	<u>5.1.2</u>	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage
	5.1.3	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	Maître d'ouvrage
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	<u>5.2.4</u>	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenair
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir a pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta-	Maître
ia pratique da velo	0.2.5	blissements scolaire dès le primaire	d'ouvrage





## Fleury-sur-Orne

		<del></del>	
"Faire la ville" autour des transports collectifs	1.1.2	Étudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les extensions de la ligne 1 de TCSP	Partenaire
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Sauvegarder le foncier ferroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationr	nement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
o .:	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenaire
Optimiser le réseau existant	4.2.3	Étudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités	Maître d'ouvrage
-avoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
	5.1.1	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage
Restructurer les entrées de ville	<u>5.1.2</u>	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage
	<u>5.1.3</u>	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	Maître d'ouvrage
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir a pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
		Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





## **Giberville**

	pemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Sauvegarder le foncier ferroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationn	ement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Réguler le stationnement public	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
spécifiques	<u>3.3.5</u>	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





### **Hermanville-sur-Mer**

Axe n°1 : Un dévelo	ppemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le station	nement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	intellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour to	ous	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir une agglomération plus	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





# **Hérouville Saint-Clair**

Axe n°1 : Un dévelor	pemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
"Faire la ville" autour des	1.1.1	Renforcer les capacités de construction et favoriser la mixité des fonctions dans les PLU à l'intérieur des corridors des lignes 1 et 2 de TCSP	Maître d'ouvrage
transports collectifs	1.1.2	Étudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les extensions de la ligne ${\bf 1}$ de TCSP	Partenaire
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
	2.1.1	Remplacer le TVR par un tramway sur fer	Partenaire
Structurer le réseau de transports collectifs au moyen de TCSP	2.1.3	Étudier l'opportunité d'une liaison en transport par câble entre la Demi-Lune, la Presqu'île et le bd Clémenceau	Partenaire
	2.1.4	Étudier l'opportunité d'un système de transport collectif fluvial	Partenaire
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Sauvegarder le foncier ferroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationr	nement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Réguler le stationnement public	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement	Maître d'ouvrage
le stationnement public  Répondre à des besoins	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement  Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	
le stationnement public		Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés	d'ouvrage Maître
le stationnement public  Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)  Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Maître
Répondre à des besoins de stationnement spécifiques	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)  Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Maître
Répondre à des besoins de stationnement spécifiques  Axe n°4 : Un usage i  Maîtriser les investisse-	3.3.2 3.3.5	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)  Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite  ent de la voiture  Maîtriser la réalisation de nouvelles infrastructures routières appartenant au	d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement spécifiques  Axe n°4 : Un usage i  Maîtriser les investisse-	3.3.2 3.3.5 ntellige	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)  Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite  ent de la voiture  Maîtriser la réalisation de nouvelles infrastructures routières appartenant au réseau routier principal d'agglomération	d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Partenaire  Maître
Répondre à des besoins de stationnement spécifiques  Axe n°4 : Un usage i  Maîtriser les investissement routiers  Optimiser le réseau	3.3.2 3.3.5 ntellige 4.1.1	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)  Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite  ent de la voiture  Maîtriser la réalisation de nouvelles infrastructures routières appartenant au réseau routier principal d'agglomération  Traiter les points noirs de circulation sur le réseau principal  Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique	d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Maître d'ouvrage  Partenaire  Maître d'ouvrage

# **Hérouville Saint-Clair**

Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
Restructurer les entrées de ville	<u>5.1.1</u>	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage
	<u>5.1.2</u>	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage
	<u>5.1.3</u>	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	Maître d'ouvrage
	<u>5.2.1</u>	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	<u>5.2.3</u>	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	<u>5.2.4</u>	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationne- ment prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	<u>6.2.3</u>	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire









"Faire la ville" autour des	1.1.1	Renforcer les capacités de construction et favoriser la mixité des fonctions dans les PLU à l'intérieur des corridors des lignes 1 et 2 de TCSP	Maître d'ouvrage
cransports collectifs	1.1.2	Étudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les extensions de la ligne 1 de TCSP	Partenaire
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Structurer le réseau de ransports collectifs au noyen de TCSP	2.1.1	Remplacer le TVR par un tramway sur fer	Partenaire
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenair
Axe n°3 : Le stationr	nement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Réguler le stationnement oublic	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
	4.2.1	Traiter les points noirs de circulation sur le réseau principal	Maître d'ouvrag
Optimiser le réseau existant Optimiser le réseau	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenair
existant	4.2.3	Étudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités	Maître d'ouvrag
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenair
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
	<u>5.1.1</u>	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage
Restructurer es entrées de ville	<u>5.1.2</u>	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrag
	5.1.3	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	Maître d'ouvrage
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrag
avoriser es modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrag
	<u>5.2.4</u>	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrag
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrag
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenair
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrag
Soutenir a pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrag
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenair





## **Lion-sur-Mer**

Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le stationi	nement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





# Louvigny

Favoriser les			Maître
déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer e réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenair
Sauvegarder le foncier erroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationi	nement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés) $$	Maître d'ouvrage
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenair
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous	
	5.1.1	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage
Restructurer les entrées de ville	5.1.2	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage
	5.1.3	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	Maître d'ouvrage
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenair
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenair





### **Mathieu**

Axe n°1 : Un dévelop	pemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable				
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	éplacements courts 1.2.1 Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons					
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal				
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire			
Axe n°3 : Le station	nement	, levier d'une politique de transport cohérente				
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage			
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage			
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage			
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture				
Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP						
Axe n°5 : Une voirie	pour to	ous				
	<u>5.2.1</u>	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage			
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage			
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage			
Axe n°6 : Le vélo, un	mode	de déplacement à part entière				
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage			
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage			
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire			
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage			
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage			
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage			
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire			





### **Mondeville**

		Étudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser	
Faire la ville" autour des transports	1.1.3	les lignes 3 et 4 du TCSP	Partenaire
collectifs	1.1.4	Étudier la faisabilité de nouvelles dessertes ferroviaires à l'intérieur de l'agglomération, en lien avec des projets de développement urbain	Partenaire
avoriser les déplacements courts en nodes actifs	<u>1.2.1</u>	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un système de trans	sports (	collectifs performant et intermodal	
Structurer le réseau de transports collectifs au moyen de TCSP	2.1.3	Étudier l'opportunité d'une liaison en transport par câble entre la Demi-Lune, la Presqu'île et le bd Clémenceau	Partenaire
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Sauvegarder le foncier ferroviaire	2.4.1	Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes	Maître d'ouvrage
Axe n°3 : Le stationnement, le	vier d'	une politique de transport cohérente	
Encadrer e stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Réguler le stationnement public	3.2.4	Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins de	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage intelligent	de la v	voiture	
	4.2.1	Traiter les points noirs de circulation sur le réseau principal	Maître d'ouvrage
	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenaire
Optimiser le réseau existant	4.2.3	Étudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonction- nalités	Maître d'ouvrage
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP	Partenaire
Axe n°5 : Une voire pour tous			
	5.1.1	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage
Restructurer les entrées de ville	5.1.2	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage
	5.1.3	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	Maître d'ouvrage
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, un mode de	dépla		
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
		•	
	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
		Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes  Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Maître d'ouvrage Partenaire
Devenir une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes  Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et	
	6.1.2 6.1.3	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes  Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonements cyclables à l'échelle de l'agglomération  Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à	Partenaire
	6.1.2 6.1.3 6.1.4	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes  Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonements cyclables à l'échelle de l'agglomération  Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques  Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la	Partenaire  Maître d'ouvrage





# Périers-sur-le-Dan

Axe n°1 : Un dévelop	ppemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le station	nement	t, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP			Partenaire
Axe n°5 : Une voirie	pour to	ous	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	mode	de déplacement à part entière	
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





## **Saint-Aubin d'Arquenay**

Axe n°1 : Un dévelo <sub>l</sub>	ppemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable		
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	éplacements courts 1.2.1 Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons			
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal		
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenair	
Axe n°3 : Le stationi	nement	, levier d'une politique de transport cohérente		
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage	
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrag	
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrag	
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture		
béfinir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP				
Axe n°5 : Une voirie	pour to	DUS		
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrag	
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrag	
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrag	
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière		
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage	
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage	
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenair	
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrag	
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrag	
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrag	
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenair	





### **Saint-Contest**

Axe n°1 : Un dévelo	ppemer	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable		
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	nents courts 1.2.1 Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons			
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal		
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire	
Axe n°3 : Le station	nement	, levier d'une politique de transport cohérente		
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage	
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage	
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage	
Axe n°4 : Un usage i	intellig	ent de la voiture		
Favoriser un usage raisonné de la voiture			Partenair	
Axe n°5 : Une voirie	pour to	pus .		
	<u>5.2.1</u>	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage	
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage	
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage	
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière		
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage	
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage	
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire	
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage	
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage	
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage	
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire	





### Saint-Germain-la-Blanche-Herbe

Axe n°1 : Un développement urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable							
Favoriser les déplacements courts en modes actifs  Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons en modes actifs							
Axe n°2 : Un systèm	Axe n°2 : Un système de transports collectifs performant et intermodal						
Améliorer le réseau de bus 2.2.1 Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau							
Axe n°3 : Le stationnement, levier d'une politique de transport cohérente							
Encadrer le stationnement privé	3 1 1						
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage				
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage				
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture					
Outinizanta (	4.2.2	Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic	Partenaire				
Optimiser le réseau existant	4.2.3	Étudier la faisabilité d'une extension du système de gestion dynamique du trafic sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités	Maître d'ouvrage				
Favoriser un usage raisonné de la voiture	4.3.1	Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP					
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous					
	5.1.1	Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité	Maître d'ouvrage				
Restructurer les entrées de ville	5.1.2	Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du che- minement pour les modes actifs et leur sécurité	Maître d'ouvrage				
	5.1.3	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	Maître d'ouvrage				
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage				
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage				
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage				
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière					
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage				
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage				
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire				
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage				
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage				
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les éta- blissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage				
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire				





### **Sannerville**

Axe n°1 : Un dévelo <sub>l</sub>	ppemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable			
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	1.2.1 Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons			
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal			
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire		
Axe n°3 : Le stationi	nement	, levier d'une politique de transport cohérente			
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage		
Répondre à des besoins de stationnement	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage		
spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage		
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture			
Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP		Partenaire			
Axe n°5 : Une voirie	pour t	ous			
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage		
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage		
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage		
Axe n°6 : Le vélo, ur	n mode	de déplacement à part entière			
	6.1.1	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage		
Devenir une agglomération plus	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage		
accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire		
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage		
Coutonin	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage		
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage		
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire		





### **Villons-les-Buissons**

Axe n°1 : Un dévelop	pemei	nt urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable	
Favoriser les déplacements courts en modes actifs	1.2.1	Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons	Maître d'ouvrage
Axe n°2 : Un systèm	e de tr	ansports collectifs performant et intermodal	
Améliorer le réseau de bus	2.2.1	Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les 3 fonctions du réseau	Partenaire
Axe n°3 : Le station	nement	, levier d'une politique de transport cohérente	
Encadrer le stationnement privé	3.1.1	Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments	Maître d'ouvrage
Répondre à des besoins	3.3.2	Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)	Maître d'ouvrage
de stationnement spécifiques	3.3.5	Définir, dans le cadre des PAVE communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite	Maître d'ouvrage
Axe n°4 : Un usage i	ntellig	ent de la voiture	
Favoriser un usage raisonné de la voiture  Définir un schéma directeur d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP		Partenaire	
Axe n°5 : Une voirie	pour to	ous	
	5.2.1	Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire	Maître d'ouvrage
Favoriser les modes actifs	5.2.3	Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo	Maître d'ouvrage
	5.2.4	Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs	Maître d'ouvrage
Axe n°6 : Le vélo, ur	mode	de déplacement à part entière	
	<u>6.1.1</u>	Réaliser le réseau cyclable communautaire structurant défini dans le schéma directeur cyclable de Caen la mer	Maître d'ouvrage
Devenir	6.1.2	Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes	Maître d'ouvrage
une agglomération plus accueillante pour le vélo	6.1.3	Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération	Partenaire
	6.1.4	Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques	Maître d'ouvrage
	6.2.1	Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement prévues par le code de la construction et de l'habitation	Maître d'ouvrage
Soutenir la pratique du vélo	6.2.3	Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaire dès le primaire	Maître d'ouvrage
	6.2.4	Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs	Partenaire





### Action 1.1

### «Faire la ville» autour des transports collectifs

### Objectifs poursuivis

- Rechercher un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et de la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.
- Assurer la cohérence entre les politiques urbaines et de déplacement de l'agglomération.
- Accompagner par le volet transport la politique inscrite au SCOT de Caen-Métropole de maîtrise de la périurbanisation lointaine au profit d'une densification de la zone urbaine centrale, et des corridors de transports collectifs structurants en particulier.
- Utiliser les grands projets d'aménagement futurs dans le sens d'une rationalisation de l'usage de la voiture et d'un développement de nouvelles formes de mobilité plus durables.
- Assurer l'insertion des transports collectifs dans ou à proximité de toute nouvelle opération d'urbanisation.

### Mesures

# 1.1.1 Renforcer les capacités de construction et favoriser la mixité des fonctions dans les PLU à l'intérieur des corridors des lignes 1 et 2 de TCSP

Conformément aux attentes du SCoT, le PDU définit un corridor de 500 m de part et d'autre de l'axe de TCSP.

# 1.1.2 Etudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les extensions de la ligne 1 de TCSP

Il sera nécessaire d'étudier les différents scénarios possibles (basés sur des combinaisons entre les différents tracés de TCSP possibles et les caractéristiques d'urbanisation), puis de retranscrire le scénario retenu dans les documents d'urbanisme.

# 1.1.3 Etudier les modalités d'urbanisation permettant de réaliser les lignes 3 et 4 de TCSP II sera nécessaire d'étudier les différents scénarios possibles (basés sur des combinaisons entre les

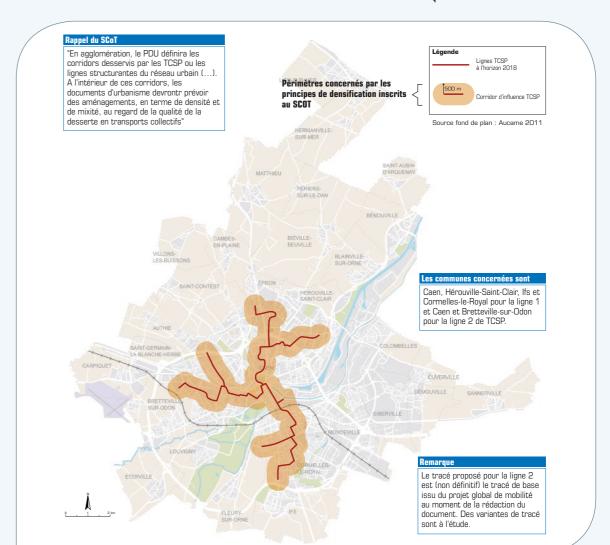
Il sera nécessaire d'étudier les différents scénarios possibles (basés sur des combinaisons entre les différents tracés de TCSP possibles et les caractéristiques d'urbanisation), puis de retranscrire le scénario retenu dans les documents d'urbanisme.

1.1.4 Etudier la faisabilité de nouvelles dessertes ferroviaires à l'intérieur de l'agglomération, en lien avec des projets de développement urbain Il est proposé d'étudier la pertinence de mettre en place des haltes ferroviaires qui pourraient être connectées aux réseaux de transports urbains en lien avec des parcs-relais.





### Retour page précédente



	Rapp							
Mesures	1.1.1 Rapport de compatibilité à responsi	1.1.2	1.1.3	1.1.4				
Catégories	Planification	Etude	Etude	Etude				
	Dès l'approbation du PDU, en 2013	A la première révision de PLU	A la première révision de PLU	Démarrage de l'étude en septembre 2012				
	Caen, Hérouville- Saint-Clair, Ifs, Cormelles-le-Royal, Bretteville-sur-odon	Viacités	Viacités	Région				
Partenaires	Viacités, Caen-Métropole	Epron, Cambes- en-Plaine, Biéville-Beuville, Hérouville-Saint-Clair, Fleury-sur-Orne, Ifs	Colombelles, Mondeville	Caen la mer, Viacités, communes				
Le projet global de mobilité	Les mesures 1.1.2 et 1.1.3 répondent au premier pilier du projet global de mobilité: « <b>Un projet global de TCSP, une solution incontournable</b> »							
Coût	0,6 à 0,8 M d'€							

0,6 à 0,8 M d'€

Retour page précédente



### Action 1.2

### Favoriser les déplacements courts en modes actifs

### Objectifs poursuivis

- Rechercher un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et de la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.
- Assurer la cohérence entre les politiques urbaines et de déplacement de l'agglomération.
- Rendre l'espace urbain plus accueillant.
- Garantir la sécurité et faciliter les déplacements des modes actifs.
- Développer et inciter à la pratique des modes actifs.

### Mesure

1.2.1 Préciser, dans les documents d'urbanisme, le maillage des cheminements piétons à mettre en œuvre à l'intérieur de chaque commune

Il est proposé d'identifier les cheminements existants dans le diagnostic des PLU, puis de proposer un schéma de maillage dans le PADD, à décliner ensuite dans les orientations d'aménagement et les plans de zonage par l'inscription d'emplacements réservés.





Mesures	1.2.1
Catégories	Planification
	Dès l'approbation du PDU, en 2013
Maître d'ouvrage	Communes
Partenaires	Viacités

### Action 2.1

### Structurer le réseau au moyen de transports en commun en site propre

### Objectifs poursuivis

- Renforcer le réseau structurant de TCSP, pour mieux desservir les secteurs de l'agglomération les plus générateurs de déplacements.
- Améliorer l'efficacité des transports collectifs vis-à-vis du mode automobile et inciter au report modal, notamment pour les déplacements en lien avec le centre-ville de Caen.
- Offrir des réponses originales et alternatives à l'automobile pour résoudre des problèmes de déplacement, notamment liés à des contraintes physiques et économiques, tout en minimisant l'impact environnemental.
- Améliorer le transport des personnels et des collectivités publiques.

### Mesures

### 2.1.1 Remplacer le TVR par un tramway sur fer

Le projet global de mobilité prévoit le remplacement anticipé du TVR par un matériel plus fiable, plus performant et plus capacitaire. Les dysfonctionnements, la disponibilité insuffisante, la saturation et les coûts de maintenance élevés conduisent à cette décision cohérente avec le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

### 2.1.2 Réaliser une ligne 2 de TCSP sur un axe est-ouest

La réalisation d'un axe est-ouest de transport public permettra de constituer, avec la première ligne, un réseau de TCSP structurant autour duquel il sera possible d'organiser un réseau de bus hiérarchisé.

## 2.1.3 Etudier l'opportunité d'une liaison en transport par câble entre la Demi-Lune, la Presqu'île et le boulevard Clémenceau

Ce type de solution est promu par l'Etat dans le cadre du Grenelle et des appels à projets pour la mobilité urbaine. Le transport par câble est un TC. Il présente des coûts de construction et de fonctionnement modérés et peut offrir une capacité élevée.

Du point de vue paysager et urbanistique, il présente également des atouts.

Des agglomérations comme Brest, Grenoble ou Toulouse ont des projets avancés.

Le site de la Presqu'île et de ses berges combine des contraintes de relief et de gabarit des voiliers qui justifient l'étude d'une solution de transport par câble.

### 2.1.4 Etudier l'opportunité d'un système de transport collectif fluvial

Il est proposé d'étudier la pertinence de mettre un service de transport collectif sur le canal.





Retour page précédente





Mesures	2.1.1	2.1.2	2.1.3	2.1.4		
Catégories	Opération	Opération	Etude	Etude		
Délais de mise en œuvre	En 2018	En 2018	D'ici 2018	D'ici 2018		
Maître d'ouvrage	Viacités	Viacités	Viacités	Viacités		
Partenaires	Caen, Hérouville- Saint-Clair, Ifs, Cormelles-le-Royal	Caen, Bretteville-sur-Odon	SPLA Caen Presqu'île, PNA (Syndicat mixte Ports Normands Associés), Villes de Caen, Mondeville, Hérouville-Saint-Clair, Colombelles, Etat	PNA (Syndicat mixte Ports Normands Associés), SPLA Caen, Villes de Caen, Hérouville- Saint-Clair, Blainville- sur-Orne, Bénouville, Ouistreham		
Le projet global de mobilité	Les mesures 2.1.1 et 2.1.2 répondent au premier pilier du projet global de mobilité: « <b>Un projet global de TCSP, une solution incontournable</b> ».					
Coût	270 à 304 M d'€					

### Action 2.2

### Améliorer le réseau de bus

### Objectifs poursuivis

- Améliorer l'efficacité des transports collectifs vis-à-vis du mode automobile et inciter au report modal, notamment pour les déplacements en lien avec le centre-ville de Caen.
- Étendre l'offre de TC à des créneaux horaires spécifiques où il est possible de concurrencer l'automobile.
- · Améliorer la sécurité des déplacements, notamment pour les trajets nocturnes.
- · Améliorer le transport des personnels et des collectivités publiques.

### Mesures

### 2.2.1 Renforcer le réseau haute fréquence et mieux identifier les trois fonctions du réseau

Les trois fonctions du réseau à mieux identifier sont : la fonction haute fréquence, la fonction express et la fonction de proximité. Il s'agira notamment de renforcer le réseau de lignes à niveau élevé de service, et d'optimiser et développer le TAD en lien avec l'extension programmée du périmètre de transports urbains.

# 2.2.2 Résorber les principaux points noirs du réseau bus actuel, notamment par la création de nouveaux couloirs bus

Ils sont identifiés sur une carte page 91.

### 2.2.3 Expérimenter un réseau de bus de soirée et une ligne de bus de nuit

Le réseau de soirée assure le retour des restaurants, salles de spectacles, cinémas ou bars, et offre une desserte de soirée après 22h30 vers l'ensemble des communes de l'agglomération qui ne sont pas déjà desservies par le tram ni par une Lianes.

La ligne de bus de nuit accueille un public différent du réseau de soirée, à savoir principalement les étudiants et les actifs travaillant dans des lieux de nuit, voire en horaires décalés de nuit. Le tracé relie les principaux lieux de résidence des étudiants au centre-ville de Caen.

### 2.2.4 Etudier les conditions de mise en œuvre d'une ligne de bus de rocade

Cette ligne emprunterait notamment la demi ceinture de boulevards intérieurs et le boulevard Jean Moulin.





Retour page précédente



Mesures	2.2.1	2.2.2	2.2.3	2.2.4		
Catégories	Opération	Opération	Opération	Etude		
Délais de mise en œuvre	2 échéances : 2015, puis 2018	D'ici 2018	Entre septembre 2012 et juin 2013	D'ici 2015		
Maître d'ouvrage	Viacités	Gestionnaires de voirie	Viacités	Viacités		
Partenaires	Communes, le Département	Viacités, le Département	Viacités	Caen		
Le projet global de mobilité	Les mesures 2.2.1, 2.2.2 et 2.2.3 répondent au deuxième pilier du projet global de mobilité: « <b>Un réseau de bus toujours plus attractif</b> ».					
Coût	32,2 à 36,7 M d'€					



**Suite action 2.2** 



### Action 2.2 (suite)

Améliorer le réseau de bus

Principales caractéristiques du réseau de transports collectifs restructuré autour de trois grandes fonctions

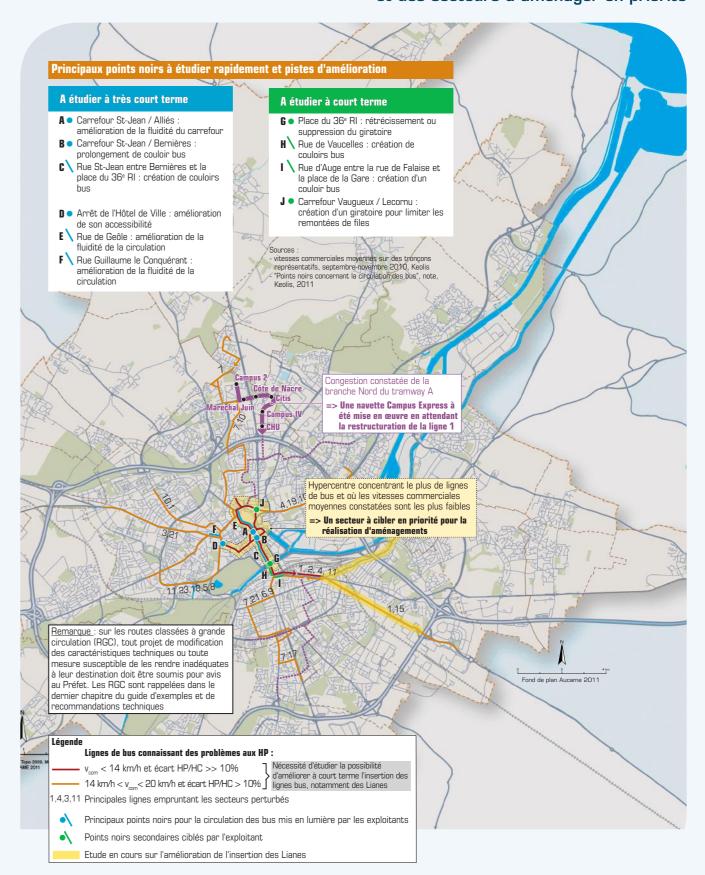
	Fonction	Objectifs visés	Caractéristiques principales	Rabattement et intermodalité
	Desserte à haute fréquence	Desserte urbaine structurante adaptée aux secteurs les plus denses de l'agglo- mération. Desserte régulière rapide et très fréquente.	Rationalisation du nombre d'arrêts desservis, simplification des itinéraires dans un souci de performance de la desserte.  Réseau constitué des lignes TCSP Nord-Sud et Est-Ouest, des lignes à haut niveau de service (tracés rectifiés) et d'une ligne de rocade à long terme.  Pour les bus, accès au centre de l'agglomération par les axes prioritaires réaménagés empruntant les principales pénétrantes urbaines, de manière à donner la priorité aux bus dans les zones congestionnées.	Rabattement en mode actifs (piétons et cycles) à privilégier à tous les arrêts, en insistant sur un rabattement en vélo (possibilité de stationner son vélo de manière sécurisée) sur les arrêts en extrémités de ligne (au niveau des P+R).  Rabattement automobile à prévoir (P+R) à toutes les extrémités des lignes haute fréquence.  Lignes en connexion avec les lignes express à ses extrémités (en limite de l'agglomération dense), au niveau des halles ferroviaires et au centre de l'agglomération. Connexions régulières avec les lignes de proximité.
	Desserte périurbaine express	Desserte express et directe entre les centres-bourgs et le centre de l'agglomération. Desserte régulière rapide et de fréquence adaptée au potentiel.	Limitation du nombre d'arrêts desservis, réseau constitué de bus classiques urbains, mais également du réseau de Bus Verts et du réseau ferré régional.  Pour les bus, accès au centre de l'agglomération par des axes prioritaires réaménagés empruntant les principales pénétrantes urbaines, de manière à donner la priorité aux bus dans les zones congestionnées.	Rabattement en modes actifs (piétons et cycles) à inciter dans les centres-bourgs, en insistant sur le rabattement en vélo (possibilité de stationner son vélo de manière sécurisée).  Prévoir également la possibilité d'un rabattement automobile (P+R) au niveau des arrêts de bus et des gares ou haltes ferroviaires.  Ligne principalement en connexion avec les lignes haute fréquence au niveau des haltes ferroviaires et au centre de l'agglomération. Ponctuellement en connexion avec les lignes de proximité.
	Desserte de proximité	Desserte constituant le réseau urbain secondaire et desservant finement le territoire. Desserte régulière ou à la demande, avec des fréquences plus réduites et des tracés fixes ou flexibles (prestation sur-mesure).	Itinéraire permettant une desserte fine de l'agglomé- ration, avec de nombreux arrêts desservis pour un service de proximité. Réseau constitué de bus classiques (ligne régulière) ou minibus pour du service de type TAD.	Rabattement principalement à pied. Ligne en connexion avec les lignes express (ponctuellement) et haute fréquence (fréquent).



Retour page précédente



Identification des principaux points noirs à résorber et des secteurs à aménager en priorité





### **Action 2.3**

### Faciliter l'intermodalité

### Objectifs poursuivis

- Inciter à l'usage des modes alternatifs à l'automobile grâce à une meilleure information sur les possibilités offertes.
- Faciliter les déplacements en transports collectifs et le changement de ligne ou de mode au cours d'un même déplacement.
- Mettre en avant le rôle significatif de la gare de Caen en matière d'intermodalité à l'échelle régionale et accompagner son développement.

### Mesures

# 2.3.1 Développer une information multimodale, une billettique et une tarification intégrées, notamment avec les technologies sans contact

Afin de déployer rapidement des services mobiles sans contact sur le territoire de l'agglomération, Viacités a décidé de mettre en œuvre dès mars 2013 un système billettique compatible avec la technologie NFC comme avec le futur titre unique, qui sera mis en place à partir de fin 2013 sur le réseau TER et de septembre 2015 sur les réseaux Twisto et Bus Verts. Dans ce cadre, la réflexion s'efforcera d'intégrer l'objectif de favoriser l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

# 2.3.2 Engager une réflexion prospective sur l'évolution de la gare de Caen vers un pôle d'échange multimodal performant

Il sera notamment important de valoriser la desserte actuelle et de préparer le projet de modernisation de l'axe Caen/Paris.

### 2.3.3 Etudier l'amélioration de la desserte de la gare avant 6h et après 21h en transports collectifs urbains et en Bus Verts

Il est proposé d'étudier les pistes d'amélioration de la desserte de la gare notamment à l'arrivée des trains de nuit pour offrir une chaîne de déplacements complète.





Retour page précédente



Mesures	2.3.1	2.3.2	2.3.3
Catégories	Opération	Etude	Etude
Délais de mise en œuvre	2013 à 2015	De fin 2012 à fin 2013	D'ici 2018
Maître d'ouvrage	Les différentes AOT	Région et Viacités	Viacités et Département
Partenaires	Caen la mer	Ville de Caen, Caen la mer, Département, SNCF, RFF, Etat, SPLA, Caen-Métropole	Région, SNCF
Le projet global de mobilité	La mesure 2.3.1 répond aux deuxième et troisième pilier du projet global de mobilité: « <b>Un réseau de bus toujours plus attractif</b> » et « <b>Un développement et une meilleure conjugaison des autres formes de mobilité durable</b> ».  La mesure 2.3.2 répond également au troisième pilier du projet global de mobilité.		
Coût	9,15 M d'€		

### POUR ALLER PLUS LOIN

Un récapitulatif du contexte et des enjeux des systèmes d'information multimodale (SIM) est proposé dans le cahier d'exemples et d'annexes, à l'intérieur du chapitre réservé à l'axe stratégique n°2.



#### Un système de transport collectif performant et intermodal

## Action 2.4

### Sauvegarder le foncier ferroviaire

#### Objectifs poursuivis

- Préserver l'avenir.
- Valoriser à court terme les aménagements et emprises existants.

#### Mesure

## 2.4.1 Préserver, dans les documents d'urbanisme, les emprises ferroviaires existantes

Conserver l'emprise et les rails, le cas échéant, afin de permettre le développement d'activités ferroviaires ou autres (voie verte, vélo rail...).





Retour page précédente





Mesures	2.4.1
Catégories	Planification
Délais de mise en œuvre	Dès l'approbation du PDU, en 2013
Maître d'ouvrage	Communes
Partenaires	Département, Région, SNCF, RFF, Caen-Métropole



## **Action 3.1**

#### Encadrer le stationnement privé

#### Objectifs poursuivis

- · Limiter la croissance du taux de motorisation en lien avec l'offre en modes de déplacements alternatifs.
- Équilibrer l'investissement public dans le développement des TC.
- Harmoniser et mettre en cohérence les préconisations en matière de stationnement privé pour les nouvelles constructions.
- Développer l'usage du vélo, notamment grâce à une offre en stationnement adaptée.
- Réduire le coût de la production de logements en ville et y faciliter ainsi l'installation de nouveaux habitants.

#### Mesure

3.1.1 Respecter, dans les documents locaux d'urbanisme, les limites aux normes de stationnement privé des constructions neuves selon la destination des bâtiments et le zonage défini page 99:

#### Création de stationnement automobile dans l'habitat privé **Habitat social** Les PLU ne peuvent exiger la réalisation de plus Zone 1 d'une place pour 70 m² de surface de plancher. Les PLU ne peuvent exiger la réalisation de plus Zone 2 d'une place pour 60 m² de surface de plancher. Il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement Les PLU peuvent fixer un nombre minimal par logement lors de la construction de places de stationnement à réaliser, Zone 3 d'habitat social, en vertu de l'article mais doivent tenir compte de la desserte L. 123-1-13 du Code de l'Urbanisme. en transport collectif pour le définir. Le PDU n'impose aucune exigence : les PLU Zone 4 peuvent librement fixer un nombre minimal de places de stationnement à réaliser.

Les limitations aux exigences des PLU pour la réalisation de stationnement automobile, indiquées dans le tableau ci-dessus, portent:

- sur l'ensemble des besoins en stationnement liés à l'habitat (résidents et visiteurs);
- sur les constructions neuves et les transformations des constructions existantes;
- sur des tranches complètes de surface de plancher (ainsi dans la zone 1, pour une surface de plancher de moins de 70 m², aucune place de stationnement automobile ne peut être exigée par le PLU; Pour une surface de plancher supérieure ou égale à 70 m² et inférieure à 140 m², le PLU peut exiger, au maximum, une place de stationnement automobile; Pour une surface de plancher supérieure ou égale à 140 m² et inférieure à 210 m², le PLU peut exiger, au maximum, deux places de stationnement automobile; etc.) étant précisé que, dans le cas d'une extension, la surface de plancher à prendre en compte est la somme de celle de l'extension et de celle déjà existante;

Pour une unité foncière à cheval sur plusieurs zones, on appliquera la limitation correspondant à la zone sur laquelle se situe la plus grande partie de l'unité.





Création de stationnement automobile dans les bâtiments privés à usage de bureaux				
Zone 1	Les PLU ne peuvent pas imposer un minimum de places à créer ; ils peuvent autoriser au maximum la réalisation d'une place pour 100 m² de surface de plancher.			
Zone 2	Les PLU ne peuvent exiger la réalisation de plus d'une place pour 200 m <sup>2</sup> de surface de plancher ; ils peuvent autoriser au maximum la réalisation d'une place pour 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher.			
Zone 3	Les PLU peuvent fixer un nombre minimal et/ou un nombre maximal de places de stationnement à réaliser, mais doivent tenir compte de la desserte en transport collectif pour les définir.			
Zone 4	Le PDU n'impose aucune exigence : les PLU peuvent librement fixer un nombre minimal et/ou un nombre maximal de places de stationnement à réaliser.			

Les limitations aux exigences des PLU pour la réalisation de stationnement automobile, indiquées dans le tableau ci-dessus, portent:

- sur l'ensemble des besoins en stationnement liés aux activités concernées (véhicules de société, salariés et visiteurs);
- sur les constructions neuves et les transformations des constructions existantes;
- sur des tranches entamées de surface de plancher (ainsi dans la zone 1, pour une surface de plancher inférieure ou égale à 100 m², le PLU interdira plus d'une place de stationnement automobile; Pour une surface de plancher supérieure à 100 m² et inférieure ou égale à 200 m², le PLU interdira plus de deux places de stationnement automobile; etc.) étant précisé que, dans le cas d'une extension, la surface de plancher à prendre en compte est la somme de celle de l'extension et de celle déjà existante;

Pour une unité foncière à cheval sur plusieurs zones, on appliquera la limitation correspondant à la zone sur laquelle se situe la plus grande partie de l'unité.



**Suite action 3.1** 



## Action 3.1 (suite)

#### Encadrer le stationnement privé

Mesures	3.1.1 Rapport de compatibilité à respecter		
Catégories	Planification		
Délais de mise en œuvre			
Maître d'ouvrage	('ommunec		
Partenaires	Caen-Métropole		

#### Ce que dit la législation

L'article L. 111-6-1 du code de l'urbanisme prévoit: « nonobstant toute disposition contraire du plan local d'urbanisme, l'emprise au sol des surfaces, bâties ou non, affectées aux aires de stationnement annexe d'un commerce soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale (...) ne peut excéder une fois et demi la surface de plancher des bâtiments affectés au commerce».

Ces plafonds sont destinés à limiter la surface (et non directement le nombre de places) consommée par le stationnement commercial, qui résulte très souvent en une imperméabilisation de vastes surfaces en périphérie des centres-urbains.

## Ce que dit le SCOT (extraits du DOG)

« Les documents d'urbanisme devront prévoir que (...) seront définies, pour les zones dans lesquelles les implantations commerciales sont possibles, des dispositions spécifiques d'aménagements et d'organisation du stationnement dans un souci de limitation de la consommation d'espace. »

«Les documents d'urbanisme devront prévoir que (...) les commerces de détail ou ensembles commerciaux portant sur une surface de plancher de bâtiment de plus de 5000 m² devront prévoir la réalisation du stationnement en ouvrage et justifier de la desserte du projet par un transport collectif avec une fréquence d'au moins 30 min.»

«L'utilisation économe de l'espace (...) devra se traduire dans les documents d'urbanisme locaux par (...) la réalisation du stationnement en ouvrage pour toute opération nécessitant un parc de stationnement de plus de 500 places»: orientation relative aux six espaces de projet d'envergure métropolitaine.

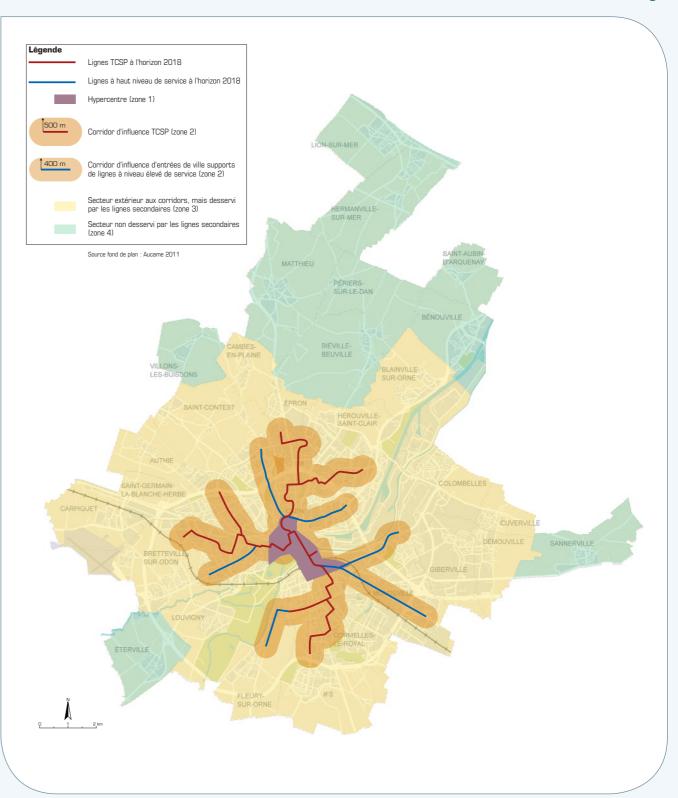
« Concernant les équipements publics (...) des dispositions spécifiques d'aménagement et d'organisation du stationnement devront être prévues dans un souci de limitation de la consommation d'espace. »



Retour page précédente



#### Carte du zonage



## Action 3.2

#### Réguler le stationnement public

#### Objectifs poursuivis

- Maintenir une incitation en faveur des TC et des P+Tram.
- Mettre en cohérence la politique de stationnement public avec les autres politiques de transport et notamment avec les caractéristiques de l'offre en modes alternatifs à la voiture individuelle.
- Accompagner la définition d'une politique de stationnement adéquate dans les centres urbains de l'agglomération permettant de réguler l'usage de la voiture et de récupérer de l'espace public au profit des modes alternatifs.
- Tenir compte du taux de motorisation non-nul des résidents de l'hypercentre.
- · Améliorer la livraison des marchandises.
- Favoriser l'accessibilité aux PMR
- Renforcer la lisibilité du zonage de stationnement public.

#### Mesures

## 3.2.1 Moduler la tarification du stationnement en fonction du type d'usage dans l'hypercentre de l'agglomération

Cette mesure doit permettre de favoriser la rotation au profit des clients et visiteurs du centre-ville, tout en dissuadant le stationnement des pendulaires. Cette modulation de la tarification doit également permettre d'offrir une réponse adaptée au stationnement des résidents.

#### 3.2.2 Réduire le stationnement gratuit résiduel à l'intérieur du périmètre de stationnement payant actuel

Dans le délai de mise en œuvre du PDU, soit 2018.

#### 3.2.3 Faire évoluer les tarifs du stationnement en cohérence avec ceux des transports collectifs Les tarifs des transports collectifs évoluent annuellement

en fonction d'une combinaison d'indices. Les tarifs du stationnement ne devraient pas augmenter moins rapidement.

### 3.2.4 Renforcer les moyens de contrôle du respect des règles de stationnement

Sont concernés, le contrôle du stationnement payant et à

durée limitée, le contrôle du stationnement gênant, ainsi que le contrôle du respect des emplacements livraisons et des emplacements PMR.

### 3.2.5 Etudier l'intérêt de mettre en place du stationnement règlementé dans certaines zones en lien avec la création de la ligne 2 de TCSP

Afin notamment de favoriser la rotation près des grands équipements publics.

### 3.2.6 Confirmer les sites retenus pour le stationnement de futurs véhicules d'autopartage et les aménager

La Ville de Caen a fait des propositions pour des sites d'autopartage, qui sont indiqués sur la page suivante.



Retour page précédente



	Rapport de compatibilité à respecter	Rapport de compatibilité à respecter	Rapport de compatibilité à respecter			
Mesures	3.2.1	3.2.2	3.2.3	3.2.4	3.2.5	3.2.6
Catégories	Opération	Opération	Opération	Opération	Etude	Opération
Délais de mise en œuvre		D'ici 2018	Dès l'appro- bation du PDU, en 2013	Dès l'appro- bation du PDU, en 2013	D'ici 2018	D'ici 2018
Maître d'ouvrage	Caen	Caen	Caen	Commune ayant une police municipale	Caen	Caen
Coût			0,55 à 1	,5 M d'€		

#### Périmètre du stationnement réglementé de la Ville de Caen



Source: Ville de Caen - aprim-caen.fr - 2011



## **Action 3.3**

#### Répondre à des besoins de stationnement spécifiques

#### Objectifs poursuivis

- · Apporter une réponse multimodale adaptée au stationnement de certains pendulaires.
- Développer un usage plus fréquent du vélo, notamment grâce à une offre de stationnement adaptée.
- Elaborer une stratégie globale de livraison et transport de marchandises à l'échelle de l'agglomération, permettant de maintenir le dynamisme économique et commercial, tout en réduisant l'impact de ses activités sur l'environnement urbain.
- Répondre aux besoins spécifiques des vélos, deux-roues motorisés, cars de tourisme.
- Renforcer la sécurité des usagers vulnérables.
- Favoriser l'accessibilité aux PMR

#### Mesures

## 3.3.1 Augmenter la capacité du parcotrain et le transformer en parc de stationnement multifonctionnel

Les usages attendus du parc de stationnement multifonctionnel sont: parcotrain, stationnement pendulaire des Rives de l'Orne, stationnement d'appoint pour la desserte du centreville, parc-relais sur la ligne 2 de TCSP.

## 3.3.2 Réserver des espaces de stationnement sur voirie pour les deux roues (motorisés et non motorisés)

En privilégiant les abords des traversées piétonnes afin d'améliorer leur visibilité et donc leur sécurité.

# 3.3.3 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 dans l'agglomération

Cette étude sera réalisée à partir d'un diagnostic dans le cadre du groupe de travail dédié, animé par Viacités, et portera notamment sur la cohérence entre les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre de transports urbains en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, sur l'amélioration de l'utilisation des infrastructures logistiques existantes. Elle s'appuiera notamment sur une modélisation grâce au logiciel FRETURB.

### 3.3.4 Aménager une aire de stationnement pour les cars de tourisme dans le centre urbain métropolitain, à proximité des transports collectifs

Cette mesure a pour objectif de faciliter le stationnement des cars de tourisme. Cette offre de stationnement sera complétée par une offre de services destinés aux chauffeurs des cars.

## 3.3.5 Définir, dans le cadre des Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) communaux, et réaliser des emplacements réservés au stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite

Cette mesure a pour but de favoriser l'accessibilité et la sécurité des personnes à mobilité réduite.







Mesures	3.3.1	3.3.2	3.3.3	3.3.4	3.3.5
Catégories	Opération	Opération	Etude	Opération	Opération
Délais de mise en œuvre	Dans l'idéal d'ici 2018	Dès l'approbation du PDU, en 2013	Fin 2013, début 2014	Dans l'idéal d'ici 2018	Dès l'approbation du PDU, en 2013
Maître d'ouvrage	SNCF	Communes	Viacités	Caen la mer ou ville de Caen (à définir)	Communes et Caen la mer
Partenaires	Ville de Caen, Effia, Région, Viacités		Ville de Caen, Caen la mer, CCI, ADEME, La Poste, Vitrines de Caen, FCLBN, PNA (syndicat Mixte Ports Normands Associés)	Viacités, Caen- Métropole, Office du Tourisme,	Commissions communales et intercom- munales pour l'acces- sibilité aux personnes handicapées
Coût			6 à 8 M d'€		

## Action 4.1

#### Maîtriser les investissements routiers

#### Objectifs poursuivis

- Préserver le rôle du boulevard périphérique essentiel au bon fonctionnement et au développement de l'agglomération dense.
- Mettre en œuvre la hiérarchie du réseau routier telle que visée par le PDU.
- Assurer une accessibilité convenable en voiture à tous les secteurs de l'agglomération, en préservant cependant les secteurs les plus sensibles (habitat, centre urbain dense).

#### Mesure

## 4.1.1 Maîtriser la réalisation de nouvelles infrastructures routières appartenant au réseau routier principal d'agglomération

Les opérations prévues d'ici 2018 sont représentées sur la carte ci-après. Il s'agit de la sécurisation du BP nord, de la création de l'échangeur des Pépinières et du boulevard du même nom à l'intérieur du BP.

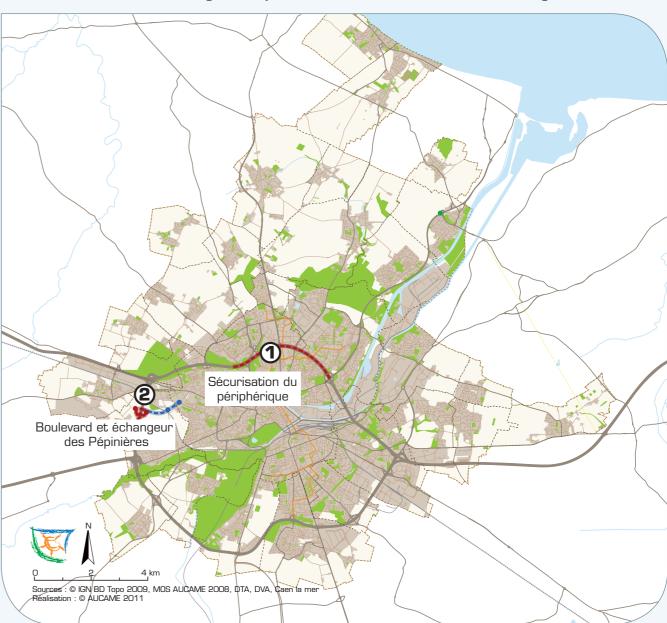
Mesures	4.1.1
Catégories	Opération
Délais de mise en œuvre	D'ici 2018
Maître d'ouvrage	Département, Caen la mer, Etat
Partenaires	Caen-Métropole, Viacités, communes concernées
Coût	43,26 M d'€







#### Les grands projets routiers (carte issue du diagnostic du PDU)



## Action 4.2

#### Optimiser le réseau existant

#### Objectifs poursuivis

- Préserver le fonctionnement du périphérique, essentiel à l'agglomération.
- Améliorer la qualité de vie des secteurs urbains aujourd'hui impactés par des trafics automobiles denses et des effets de congestion.
- Limiter la présence de points noirs de circulation impactant négativement le réseau de transports collectifs et automobile.
- Maitriser les flux automobiles et notamment les flux d'échanges avec le centre de l'agglomération.

.....

• Moderniser les infrastructures et équipements de transport.

#### Mesures

#### 4.2.1 Traiter les points noirs de circulation sur le réseau principal

Voir la carte recensant les points noirs ci-après.

### 4.2.2 Mettre en place sur le réseau routier national un système de gestion dynamique du trafic (SGDT)

Le Système Dynamique de Gestion du Trafic (SDGT) est un outil permettant de superviser et de réguler le trafic, de détecter des incidents instantanément, de surveiller le réseau et d'informer les usagers. Sa mise en place consiste en un ensemble d'équipements (panneaux à messages variables, détection automatique d'incidents, vidéo-surveillance, comptages en temps réel, etc.) piloté par l'intermédiaire d'un réseau de fibres optiques depuis un Poste Central (PC) de gestion du trafic.

### 4.2.3 Etudier la faisabilité d'une extension de ce SGDT sur les principales pénétrantes des autres réseaux routiers et le développement de ses fonctionnalités

Le développement des fonctionnalités du SGDT pourra passer notamment par la création d'une interface avec les réseaux de transports publics et la mise en œuvre de mesures de régulation d'acces en temps réel.

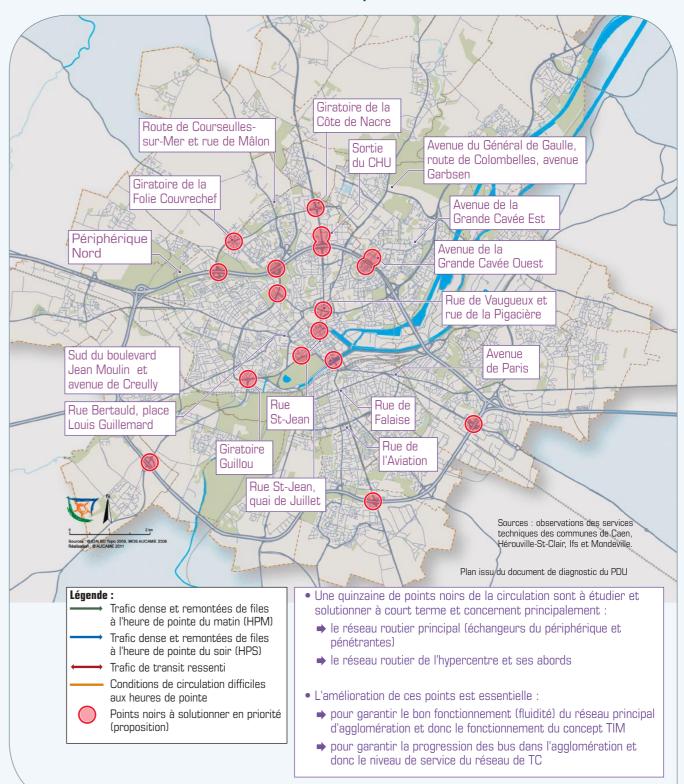
L'intégration dans le SGDT des principales pénétrantes routières des autres réseaux routiers, ainsi que le développement de ces fonctionnalités permettront de compléter le système et de le rendre plus performant, d'optimiser l'usage des infrastructures de transport existantes et d'inciter les usagers au report modal.

Me	esures	4.2.1	4.2.2	4.2.3
Cat	tégories	Opération	Opération	Etude
	de mise 1 œuvre	Entre 2013 et 2018	D'ici 2016	D'ici 2018
ď'	Maître ouvrage	Gestionnaire de voirie	Etat	Département, ville de Caen et communes concernées, Caen la mer, Viacités
Part	cenaires	Caen la mer, Département, Etat, Viacités, communes	Département, ville de Caen et communes concernées, Caen la mer, Viacités	Etat
	Coût		11 M d'€	





#### Carte des points noirs de la circulation automobile





## Action 4.3

#### Favoriser un usage raisonné de la voiture

#### Objectifs poursuivis

- Rationaliser l'usage de la voiture et développer des formes de mobilité plus éco-responsables.
- Développer et accompagner la diversification des alternatives à l'automobile et à l'autosolisme sous différentes formes (autopartage, covoiturage, etc.).
- Apporter une réponse intermodale adaptée au stationnement de certains pendulaires.
- Adopter une vision multimodale des infrastructures de transport pour passer d'un flux de voitures à écouler à un flux de personnes, ce qui permet de faire appel à l'ensemble des modes et de leurs combinaisons

......

Favoriser le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

#### Mesures

- 4.3.1 Définir un schéma d'implantation des P+R et aires de covoiturage, et entamer sa mise en œuvre dans le cadre de la réalisation des projets de lignes 1 et 2 de TCSP
- 4.3.2 Mettre en place un système d'autopartage à l'échelle de l'agglomération dans une approche globale de la mobilité durable
- 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
- 4.3.4 Equiper les parcs publics de stationnement en ouvrage et le parcotrain en infrastructures de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables







Mesures	4.3.1	4.3.2	4.3.3	4.3.4
Catégories	Opération	Opération	Etude	Opération
Délais de mise en œuvre	Fin 2013	D'ici 2018	Entre 2013 et 2015	D'ici 2018
Maître d'ouvrage	Viacités	Viacités	Viacités	Ville de Caen et SNCF
Partenaires	Caen la mer, Caen Métropole, Département, Région, Etat, communes	Ville de Caen, Caen la mer, ADEME	ADEME, ville de Caen et d'Epron (voire Biéville- Beuville et Cambes-en-Plaine), Caen la mer, Caen-Métropole, Département, Etat	Vinci et Effia
Le projet global de mobilité				
Coût	0,75 à 1,9 M d'€			

#### **POUR ALLER PLUS LOIN**

Les éléments suivants sont présentés dans le guide d'exemples et de recommandations techniques, à l'intérieur du chapitre réservé à l'axe n°4: le rappel du concept de P+R et des clefs de réussite de sa mise en œuvre, les principes d'une voie mixte réservée aux véhicules à occupation multiple et le rappel des secteurs potentiels pour l'aménagement d'aires de covoiturage d'intérêt régional et départemental.



## Action 5.1

#### Restructurer les entrées de ville

#### Objectifs poursuivis

- Assurer la cohérence entre les politiques urbaines et de déplacement de l'agglomération.
- Utiliser les grands projets d'aménagement dans le sens d'une rationalisation de l'usage de la voiture et d'un développement de nouvelles formes de mobilité plus durables.
- Améliorer l'efficacité des transports collectifs vis-à-vis du mode automobile notamment dans les liaisons vers le centre-ville de Caen.
- Maitriser les flux automobiles et notamment les flux d'échanges avec le centre de l'agglomération.
- Améliorer la qualité de vie des secteurs urbains aujourd'hui impactés par des trafics automobiles denses et des effets de congestion.

#### Mesures

5.1.1 Aménager les principales entrées de ville supportant les lignes de bus à haute fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité

Voir la carte des entrées de ville concernées ci-contre.

5.1.2 Assurer, dans les traversées des principales entrées de ville, la continuité du cheminement pour les modes actifs et leur sécurité

Voir la carte des entrées de ville concernées ci-contre.

5.1.3 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

Voir la carte des entrées de ville concernées ci-contre.

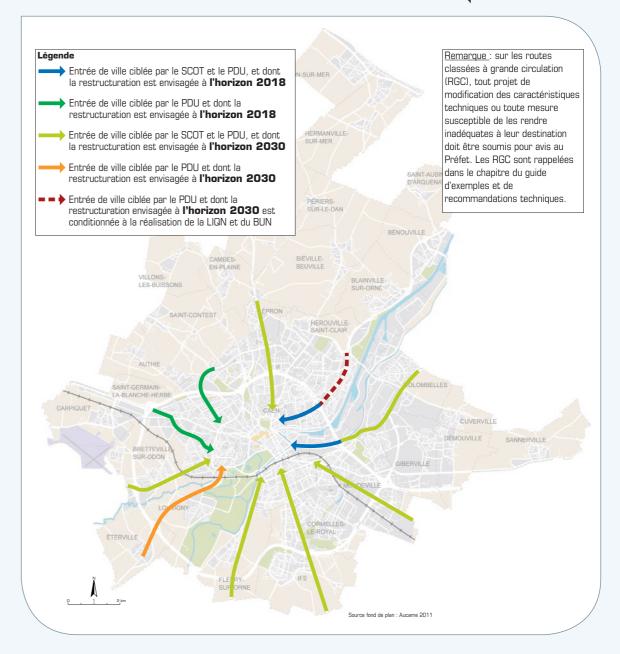


#### **POUR ALLER PLUS LOIN**

Le principe de recalibrage d'une entrée de ville, ainsi qu'un exemple de préconisations d'exploitation pour la régulation lumineuse d'une entrée de ville sont présentés dans le guide d'exemples et de recommandations techniques, à l'intérieur du chapitre réservé à l'axe n°5.



### Retour page précédente



Mesures	5.1.1	5.1.2	5.1.3
Catégories	Opération	Opération	Opération
Délais de mise en œuvre	D'ici 2018	Dès l'approbation du PDU, en 2013	Dès l'approbation du PDU, en 2013
Maître d'ouvrage	Gestionnaires de voirie	Caen, Epron, Colombelles, Mondeville, Ifs, Fleury- sur-Orne, Cormelle- le-Royal, Louvigny, Eterville, Bretteville-sur-Odon, Carpiquet, Saint Germain la Blanche Herbe, Hérouville-Saint-Clair	Gestionnaires de voirie
Partenaires	Viacités, Caen-Métropole, le Département	Caen-Métrople	Viacités, le Département
Coût		6,6 M d'€	

111



## Action 5.2

#### Favoriser les modes actifs

#### Objectifs poursuivis

- Garantir la sécurité des déplacements de tous les usagers (piétons, cyclistes, enfants, personnes à mobilité réduite), notamment pour développer la pratique des modes actifs.
- Améliorer l'environnement urbain et protéger un nombre croissant de secteurs urbains du trafic automobile (cœurs de quartier, centre urbain dense, abords des établissements scolaires) en développant l'accessibilité par des modes alternatifs à l'automobile.
- Rendre l'espace urbain plus accueillant et améliorer l'ensemble de la chaîne de déplacements, en particulier pour les modes alternatifs.
- · Affirmer la hiérarchisation du réseau routier.
- Donner de bonnes habitudes aux générations futures.

#### Mesures

### 5.2.1 Systématiser les mesures d'apaisement et de partage de la voirie sur le réseau secondaire

Se référer aux normes du CERTU pour le choix et la conception des aménagements. La carte ci-après rappelle la hiérarchie routière à long terme (avec les différents projets urbains). Le réseau secondaire est constitué des voiries qui apparaissent en blanc.

### 5.2.2 Elargir le plateau piétonnier de l'hypercentre de l'agglomération

#### 5.2.3 Aménager les abords des établissements scolaires pour garantir la sécurité des élèves et favoriser l'usage de la marche et du vélo

Notamment par la pose d'équipements ponctuels (barrières, plots, etc.) ou par des aménagements d'ensemble permettant de sécuriser les lieux et de maitriser l'espace alloué à la circulation et au stationnement automobile sur l'espace public.

### 5.2.4 Améliorer l'accès des modes actifs aux arrêts de transports collectifs

Prioriser l'action sur les arrêts du réseau haute fréquence et express.

Rendre les cheminements plus directs, plus sûrs, plus lisibles, plus attrayants et accessibles aux PMR.



## POUR ALLER PLUS LOIN

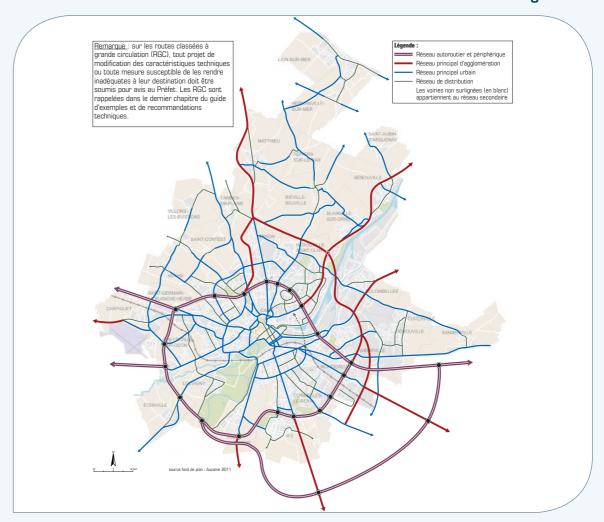
Un rappel sur les zones de circulation apaisée, les recommandations générales du CERTU sur les zones de circulation particulière et la typologie visée des axes routiers selon leur niveau de hiérarchie sont présentés dans le guide d'exemples et de recommandations techniques, à l'intérieur du chapitre réservé à l'axe n°5.



#### Retour page précédente

	compatibilité	compatibilité	`		
Mesures	5.2.1	5.2.2 respecter	5.2.3	5.2.4	
Catégories	Opération	Opération	Opération	Opération	
	Dès l'approbation du PDU, en 2013	Après 2015	Dès l'approbation du PDU, en 2013	Dès l'approbation du PDU, en 2013	
Maître d'ouvrage	Communes	Ville de Caen	Communes	Communes	
Partenaires	Coordination avec Viacités pour la circulation des bus		Département et/ou Région en fonction des établissements concernés. Coordination avec Viacités pour la circulation des bus	Viacités	
Le projet global de mobilité					
Coût	0,6 à 1,6 M d'€				

#### Hiérarchie routière visée à long terme







#### Le vélo, un mode de déplacement à part entière

## **Action 6.1**

#### Devenir une agglomération accueillante pour les vélos

#### Objectifs poursuivis

- Garantir la sécurité des déplacements des cyclistes, notamment pour développer la pratique du vélo.
- Inciter à la pratique du vélo comme une alternative au mode automobile en améliorant la qualité du réseau cyclable.

.....

- · Rendre l'espace urbain plus accueillant.
- Mieux prendre en compte les particularités de la pratique du vélo.

#### Mesures

6.1.1 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

Les objectifs du réseau cyclable communautaire à l'horizon 2020 sont rappelés ci-après.

## 6.1.2 Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes

Assurer prioritairement la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables dans les communes et prendre en compte le schéma cyclable de Caen métropole. Intervenir sur les discontinuités (y compris les plus ponctuelles : franchissements, carrefours, points noirs, coupures, etc.) situés entre deux aménagements cyclables existants, et ne faisant pas partie du réseau, pour les relier. Un rappel des principales coupures affectant le territoire de Caen est présentées ci-après

#### 6.1.3 Veiller à l'homogénéité de traitement des aménagements et des jalonnements cyclables à l'échelle de l'agglomération

## 6.1.4 Favoriser le vélo par rapport aux modes motorisés grâce à des aménagements spécifiques

Notamment les sas vélo, les double-sens cyclables et les tourne-à-droite aux feux.

#### **POUR ALLER PLUS LOIN**

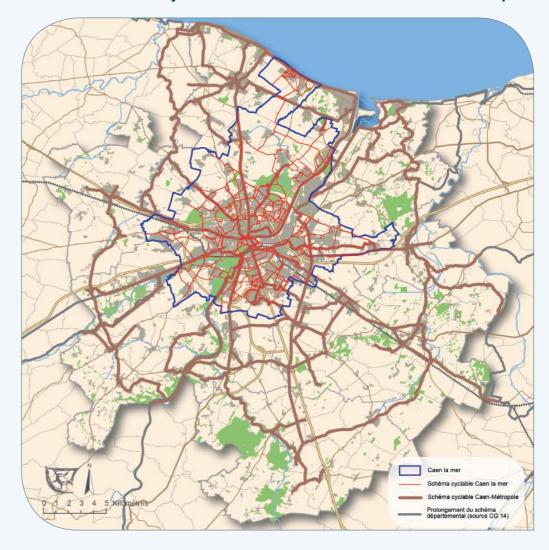
Les principes du schéma directeur cyclable de la Ville de Caen et ceux du schéma cyclable communautaire (comprenant un zoom par commune présentant les tronçons du réseau cyclable communautaire structurant à réaliser d'ici à 2020), ainsi que des recommandations sur la mise en œuvre des aménagements cyclables (notamment les doublessens cyclables et les tourne-à-droite aux feux rouges) sont présentés dans le guide d'exemples et de recommandations techniques, à l'intérieur de la partie réservée à l'axe n°6.



Retour page précédente



#### Les réseaux cyclables de Caen la mer et de Caen-Métropole



Mesures	6.1.1	6.1.2	6.1.3	6.1.4	
Catégories	Opération	Opération	Opération	Opération	
Délais de mise en œuvre	D'ici à 2020	Dès l'approbation du PDU, en 2013	Dès l'approbation du PDU, en 2013	Dès l'approbation du PDU, en 2013	
Maître d'ouvrage	Communes	Communes	Caen la mer	Communes	
Partenaires	Caen la mer		Caen la mer et les communes		
Le projet global de mobilité	mobilité: «Un développement et une meilleure conjugaison des autres formes				
Coût	4 M d'€				

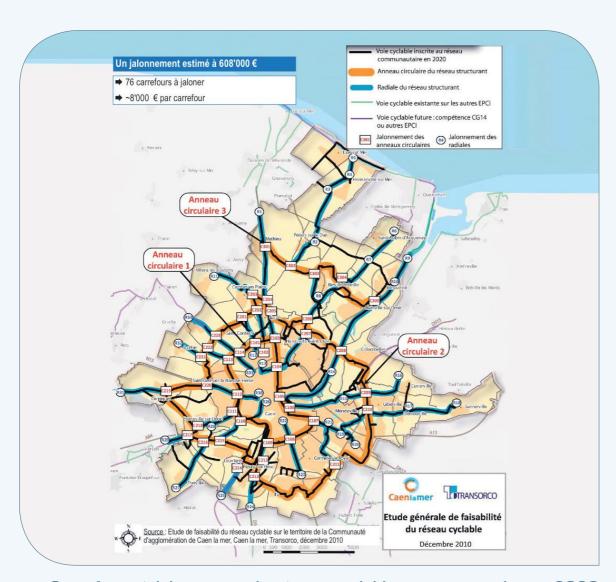


**Suite action 6** 



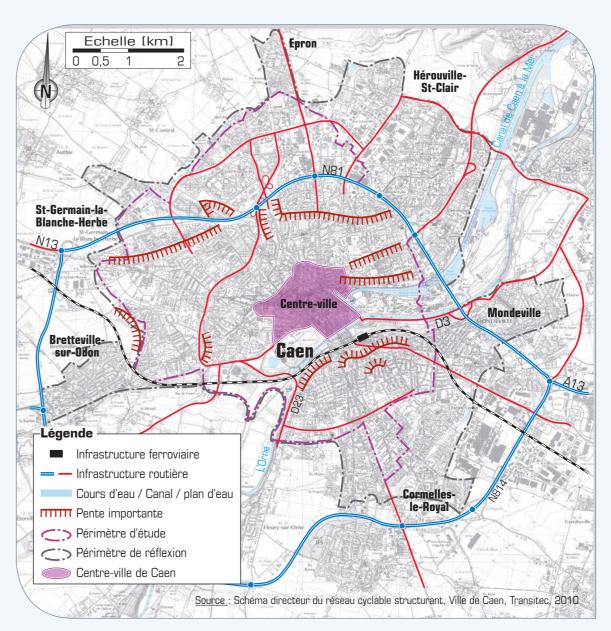
## Action 6.1 (suite)

Devenir une agglomération accueillante pour les vélos



Carrefours à jalonner sur le réseau cyclable communautaire en 2020





Principales coupures affectant le territoire de Caen



## Action 6.2

#### Soutenir la pratique du vélo

#### Objectifs poursuivis

- Développer l'usage du vélo, notamment grâce à une offre en stationnement adaptée.
- Inciter à l'usage du vélo, notamment pour les déplacements de proximité, grâce au développement de services associés à sa pratique.
- Développer une offre cyclable diversifiée, qui soit adaptée aux différentes pratiques (loisirs, trajets domicile-travail, trajets domicile-étude, rabattement sur un autre mode de transport, etc.) et qui s'adresse à l'ensemble des usagers potentiels (enfants, étudiants, adultes, sportifs ou non sportifs,
- Donner de bonnes habitudes aux générations futures.

#### Mesures

#### 6.2.1 Respecter, dans les documents d'urbanisme, les normes minimales de stationnement vélo prévues par le code de la construction et de l'habitation

Les normes minimales sont rappelées ci-après et accompagnées de principes généraux.

#### 6.2.2 Créer une maison du vélo à proximité de la gare de Caen

Les usages attendus sont notamment: la location longue et moyenne durée, le stationnement, l'entretien et un service de vélo-école.

#### 6.2.3 Développer les espaces de stationnement sécurisés pour les vélos dans les établissements scolaires dès le primaire

De préférence dans l'enceinte des établissements scolaires, à l'abri des intempéries et en vue du personnel de l'établissement.

#### 6.2.4 Améliorer la complémentarité entre vélo et transports collectifs

Etudier l'avenir de V'eol, étudier les possibilités d'intégration tarifaire, développer l'offre stationnement sécurisé à proximité des arrêts principaux de transports collectifs, ainsi qu'à la gare et aux haltes ferroviaires, expérimenter de nouveaux services en lien avec le réseau urbain comme la location de vélos à assistance électrique ou de vélos pliants embarquables dans les TC, étudier l'opportunité d'une aide publique à l'achat de tels véhicules...



#### **POUR ALLER PLUS LOIN**

Les principales recommandations du CERTU sur le stationnement des vélos dans les établissements scolaires, ainsi que le rappel des principales caractéristiques du projet de maison du vélo sont présentées dans le guide d'exemples et de recommandations techniques, à l'intérieur du chapitre réservé à l'axe n°6.







	compatibilité			
Mesures	6.2.1	6.2.2	6.2.3	6.2.4
Catégories	Planification	Opération	Opération	Etude
	Dès l'approbation du PDU, en 2013	D'ici fin 2013	Dès l'approbation du PDU, en 2013	D'ici 2015
Maître d'ouvrage	Communes	Viacités	Collectivité compétente en fonction de l'établissement	Viacités
Partenaires		Ville de Caen, CRBN, Caen la mer, Département, SNCF, ADEME, Associations	Communes	Entreprises, exploitants TC, communes
Le projet global de mobilité	La mesure 6.2.4 répond au troisième pilier du projet global de mobilité: «Un développement et une meilleure conjugaison des autres formes de mobilité durable».			
Coût	0,75 à 0,80 M d'€			

#### Normes pour la création de stationnement privé pour les vélos

Concernant les obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés, les documents d'urbanisme locaux prévoiront la création d'emplacements de stationnement pour les cycles respectant les minima de Principes superficie précisés dans les tableaux ci-dessous. En outre, ces emplacements généraux seront couverts, sécurisés, éclairés, situés en rez-de-chaussée ou au premier sous-sol et facilement accessibles depuis les points d'accès au bâtiment. Enfin, ils seront équipés de dispositifs internes permettant d'appuyer les vélos et de les attacher par des antivols individuels.

Normes minimales	Habitat	Bureaux	Equipements publics ou d'interêt collectif
	Surface minimale de 3m², à laquelle s'ajoute:  +1,5 m² / logement de type chambre, studio, F1 ou F2  +3 m² / logement de type F3 ou F4  +4,5 m² / logement de type F5 ou plus	Surface minimale de 3m², à laquelle s'ajoute: +1,5 m² pour 80 m² de SHON	Une offre de station- nement vélo sera systématiquement prévue. Sa capacité devra être adaptée au type d'équipement, à sa fréquentation, à l'offre publique existante ou en projet à proximité, à la qualité de la desserte en transports collectifs