



## Atelier SCoT

### « Mobilités - Déplacements »

Actes de la réunion du jeudi 25/01/2007  
Auditorium du Musée des Beaux-Arts de Caen

### La ville à l'ère de l'automobile ? *Adapter le territoire à l'automobile ou l'automobile au territoire ?*

#### Introduction

Monsieur LEDRAN, qui préside cet atelier, remercie l'assemblée pour sa participation et ouvre la séance de travail.

C'est à Mme Martine VINCENT, vice-présidente de Caen-Métropole, que revient le rôle de rapporteur et qui aura pour mission de retracer la synthèse des échanges lors de chaque réunion et d'assurer la restitution des travaux lors du second forum de la Conférence Métropolitaine du 5 juillet 2007.

M. LEDRAN présente le thème de l'atelier, portant sur la mobilité automobile, au sens large du terme. Au cours de cet atelier seront abordées les questions portant sur l'usage de la voiture et ses conséquences, les infrastructures nécessaires à cet usage (voirie, stationnement) et les livraisons de marchandises.

Cet atelier s'intitule « la ville à l'ère de l'automobile : adapter le territoire à l'automobile ou l'automobile au territoire ? »

Lors du précédent atelier, il était en effet apparu que l'automobile constitue le principal mode de déplacement, au point que notre territoire s'est modelé à son usage. Le thème du jour dépasse donc largement le cadre de la mobilité. L'usage de l'automobile et les livraisons touchent aussi à l'économie de la cité, au cadre de vie, à l'aménagement du territoire, à l'environnement et aux comportements individuels.

M. LEDRAN précise ensuite le déroulement de l'atelier :



*« Doit-on modeler notre territoire, c'est-à-dire, nos villes, nos villages, notre campagne, de manière à faciliter les déplacements automobiles ou doit-on aujourd'hui adapter notre usage de l'automobile pour limiter son impact ? ».*

M. André LEDRAN  
Vice-président  
Caen-Métropole

- Une présentation de Thomas BOUREAU, de l'AUCAME, dressant un panorama général de la mobilité automobile et des infrastructures, pour ouvrir le débat.
- Une intervention de M. Yves DENIEL, chef du service Maitrise d'Ouvrage de la DRE Basse-Normandie, pour présenter les projets routiers de l'Etat sur le territoire.
- Une table ronde dont le thème portera sur le partage de l'espace en ville, à laquelle participent :
  - M. HUE, responsable exploitation de l'entreprise Noyon Transports pour évoquer les livraisons en ville.
  - M. BRACQUEMART, chargé de la sécurité routière à l'Automobile Club pour recueillir l'avis d'un représentant des automobilistes.
  - M. BULTEY, responsable d'exploitation Vinci Park, en charge du stationnement payant de la ville de Caen.

Malheureusement, en raison des intempéries, M. HUE et M. BULTEY n'ont pu participer à l'atelier.

## La ville à l'ère de l'automobile : adapter le territoire à l'automobile ou l'automobile au territoire ?

### M. Thomas BOUREAU, AUCAME

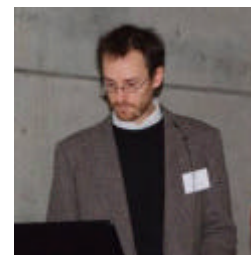
#### • La mobilité automobile

L'automobile constitue le mode de déplacement dominant sur notre territoire. Le taux de motorisation de l'agglomération est même supérieur à celui d'autres agglomérations comparables. Les déplacements automobiles représentent plus de 60% des déplacements pour Caen-la-Mer, et l'on estime à 75%, la part des déplacements automobiles dans le territoire périurbain. L'usage de la voiture est principalement lié aux déplacements pour le motif « travail ».

Ces chiffres très importants doivent être pondérés par le fait que l'ensemble de la population n'est pas motorisé, alors même que le développement urbain actuel est fait pour la voiture.

Cette généralisation des déplacements en voiture, si elle permet une souplesse et une liberté de mouvements, génère aussi des contraintes fortes :

- Des contraintes environnementales, en terme de pollution de l'air (les déplacements sont responsables de près de 30% des gaz à effet de serre en Basse-Normandie) et de pollution sonore.
- Des contraintes sociales liées à la dépendance à l'automobile, corollaire d'un développement périurbain subi et de l'incertitude concernant les coûts du carburant.
- Des contraintes d'aménagements, notamment en regard du foncier



*« On développe à la périphérie de nos villes un urbanisme invivable sans l'automobile, alors que nos centres deviennent invivables à cause de l'automobile ».*  
Citation de M. Yves MARTIN, ancien président de la mission interministérielle pour l'effet de serre

M. Thomas BOUREAU  
AUCAME

consommé pour la réalisation d'infrastructures et de stationnement. De plus, l'étalement urbain, générant une augmentation du trafic automobile, nécessite la construction de nouvelles infrastructures. Ces infrastructures renforcent l'accessibilité des communes éloignées et par la même, contribuent à l'étalement urbain...

- **Un réseau d'infrastructures performant**

Le réseau routier sur le territoire de Caen-Métropole est dense et assure un très bon niveau d'accessibilité à la ville centre, depuis l'ensemble des communes.

Ce réseau, fortement hiérarchisé, organisé en radiales convergeant vers le périphérique, est largement dimensionné pour accueillir l'ensemble des déplacements sur la partie périurbaine et rurale du territoire.

Cependant, la convergence des flux sur le périphérique génère des problèmes de saturation de cette infrastructure. Il apparaît en effet que la majeure partie des points de congestion ou des problèmes de sécurité se situent en entrée d'agglomération ou sur le périphérique.

Bien que le réseau soit performant, de nombreux projets d'infrastructures, portés par l'Etat, le Conseil Général ou la Communauté d'Agglomération sont inscrits dans le dossier de voirie d'agglomération (DVA).

- **Partager l'espace en ville**

Les déplacements automobiles, convergeant vers les secteurs denses de l'agglomération se trouvent alors dans un espace contraint. En effet, dans les zones centrales, l'espace public doit être partagé entre les différentes fonctions urbaines (logements, services, commerce, loisir) et les différents modes de déplacements (automobiles, transport collectif, vélos, piétons).

Le stationnement représente une part importante de l'espace public occupé par les véhicules particuliers. A Caen, sur le périmètre du centre-ville, 8000 places en surface sont disponibles, dont la moitié sont payantes. A cette offre viennent s'ajouter 2000 places en ouvrage.

Autre occupation de l'espace public, les livraisons représentent environ 10% du trafic de véhicules d'une agglomération. Le secteur d'activité représente une diversité d'organisations, qu'il est difficile d'appréhender pour la collectivité publique. Cependant, il s'agit d'un enjeu majeur pour le centre-ville puisqu'il participe directement à l'activité économique de la cité. Le PDU de l'agglomération cherche à rationaliser les livraisons en ville en jouant sur l'harmonisation des réglementations et la création de places dédiées.

Pour maîtriser les déplacements automobiles, tel que le préconise l'article L121-1 du code de l'Urbanisme, il est possible de jouer sur :

- La place consacrée aux véhicules (voitures et véhicules de livraisons)
- Le stationnement
- Les vitesses
- Le coût du déplacement

## Les projets de l'Etat en matière d'infrastructures.

### M. Yves DENIEL, Service Maîtrise d'Ouvrage, DRE Basse-Normandie

M. DENIEL présente les projets portés par l'Etat, inscrits au Dossier de Voirie d'Agglomération et leur état d'avancement :

- Le barreau A13-RD613, dont la mise en service est prévue en 2009, sous maîtrise d'Œuvre SAPN.
- La Déviation Bellengreville-Vimont passe sous Maîtrise d'Ouvrage départementale.
- Le contournement Sud de Caen, de la RD613 à la RN193, dont la Maîtrise d'Ouvrage est en partie déléguée au département. Le raccordement prévu sur le périphérique sud est plus délicat que prévu. Il est prévu un raccordement à l'échangeur sur A84. la volonté de l'Etat est de ne pas avoir d'échangeur entre la RD 613 et A88 pour une meilleure fluidité.
- Sur A88, l'échangeur d'Ifs est en cours de construction (mise en service fin 2007)
- Itinéraire de substitution parallèle à l'A88 pour les usagers interdits sur l'autoroute, qui comprendra une piste cyclable.
- Echangeur des Pépinières, issu d'une volonté des collectivités locales, interfère avec l'échangeur de Carpiquet. Le positionnement de cet échangeur nécessite une réflexion transversale avec les collectivités locales.

M. DENIEL souligne le problème de positionnement des échangeurs, qui sont souvent support à l'urbanisation. Cela induit des mélanges de trafics entre urbain et grand transit.

Concernant plus spécifiquement le périphérique Nord, l'Etat prévoit un programme de sécurisation. Objectif : créer une «collectrice » entre une bretelle d'entrée et une bretelle de sortie, de manière à ce que l'utilisateur qui n'emprunte pas le périphérique dans sa totalité mais uniquement entre deux échangeurs n'ait pas à s'insérer dans le trafic. Cela revient à créer une troisième voie. La largeur du terre-plein central permet généralement la création de cette voie :

- Entre l'échangeur de la Porte d'Angleterre et celui de la Pierre Heuzé
- Entre l'échangeur de la Pierre Heuzé et la route de Lion, sur laquelle existe un projet de création d'échangeur. Cependant, cette création d'échangeur doit être réfléchi entre les différents MO



*«Tout projet aux limites d'interface avec une autre infrastructure doit faire l'objet de réflexions partagées entre les différents maîtres d'ouvrage».*

M. Yves DENIEL  
Chef du Service Routier  
de Maîtrise d'Ouvrage  
DRE Basse-Normandie

concernés pour des problèmes de sécurité et de fluidité.

- Entre l'échangeur de la Côte de Nacre et l'échangeur de la Vallée des Jardins.

Ces aménagements routiers s'accompagnent d'aménagements paysagers, de murs antibruit et intègrent un projet de liaison douce de la Vallée des Jardins au canal.

Le périphérique Nord était inscrit dans le Contrat de Plan à hauteur de 25 M€ or il apparaît que l'ensemble du projet représente environ 40M€ d'où la nécessité de faire rapidement le minimum nécessaire à la sécurisation avant la fin du Contrat de Plan, pour un coût de 11M€

M. DENIEL fait un point sur les financements et la contractualisation :

- Le contrat de Plan 2000-2006 est prolongé jusqu'en 2008 pour les crédits engagés.
- Après les contrats de plan viendront les PDMI (Programmes de Développement et de Modernisation des Itinéraires), qui sont actuellement à l'étude. Ils concernent uniquement les projets de l'Etat, selon ses priorités, pour une durée de 10 ans.

*Suite à l'intervention de M. DENIEL :*

*M VINOT BATTISTONI réagit en tant que Vice Président de Caen-la-Mer et regrette que la carte présentée ne porte pas l'exactitude des maîtrises d'ouvrages (Bd Weygand, LIQN...)*

*Il rappelle que le périphérique Nord était à l'origine conçu pour être un boulevard urbain, ce qui explique ses dysfonctionnements actuels.*

*Concernant le problème sur les échangeurs de Carpiquet, des Pépinières et Porte de Bretagne, les réflexions ont été tranchées en 2000, excluant la possibilité de l'arrivée du boulevard urbain nord à Carpiquet sur la Porte de Bretagne.*

*L'échangeur des Pépinières s'inscrit dans une zone de croissance forte, en agglomération, et ne participe pas à un développement périurbain mais plutôt à un recentrage sur l'agglomération.*

*Il constate finalement que le projet de sécurisation du périphérique nord se réduit au minimum, et que l'Etat s'approprie le projet urbain de liaison douce de la Ville de Caen.*

## **Synthèse des réactions du public**

Les réactions du public ont été nombreuses :

Il apparaît que la situation actuelle sur Caen-Métropole est plutôt favorable aux déplacements automobiles. M. DEFFONTAINES souligne ainsi la nécessité d'une vision prospective pour anticiper les problèmes d'accessibilité sans entrer dans le cercle vicieux décrit lors de la première présentation. Cela nécessite la maîtrise des flux et proximité, afin de conserver l'attractivité de l'agglomération pour les fonctions métropolitaines. M. HOURQUET (association Déraillieurs) souligne

d'ailleurs que les problèmes de partage de l'espace entre l'automobile et les autres fonctions ne se posent pas uniquement dans le centre-ville de Caen mais aussi sur l'ensemble des centres secondaires de l'agglomération.

Différents leviers permettant de maîtriser la place de l'automobile sont abordés :

- La combinaison avec les autres modes de déplacements, favoriser le taux de remplissage des véhicules particuliers (par le covoiturage), développer les parkings relais, pour M. AUSSANT (CFDT)
- La réduction de la vitesse, puisqu'à budget temps constant, une vitesse moindre aura un impact sur l'étalement urbain, selon M. TOUPIN (Viacités)
- M. LEDRAN propose d'étaler les déplacements dans le temps pour éviter les phénomènes de congestion. M. HOURQUET souligne d'ailleurs que le réseau de voirie est dimensionné pour un usage maximum qui n'est atteint qu'une heure par jour.

La question du stationnement est cruciale. Mme LENHARDT, (CHU) souligne que le CHU, qui compte 2300 places de stationnement connaît pourtant des problèmes d'engorgement, dus au chevauchement des équipes et à la multiplicité des usages (personnels, visiteurs, voir personnes extérieures). Il apparaît nécessaire de développer plus encore les transports collectifs sur le site et de mener une réflexion commune avec la Ville de Caen. Ce type de démarche multimodale, peut s'inscrire dans le cadre d'un Plan de Déplacement des Entreprises (M. CROZE, DDE du Calvados)

M. BRACQUEMART (ACO 14) propose de prolonger le parking de l'hippodrome et le rendre accessible à tous pour créer du stationnement pour les pendulaires, en périphérie du centre-ville.

M. BIDAMANT (Brittany Ferries) rappelle l'objectif de diviser par deux les émissions de CO<sub>2</sub>. Les contraintes environnementales doivent être encore mieux prises en compte.

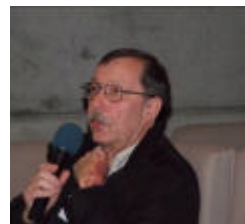
D'une manière générale, l'on ne sait pas encore comment l'on se déplacera dans 20 ans. Or, la planification des grandes infrastructures et leur réalisation se fait sur cette échelle de temps. M. CROZE signale les résultats de l'enquête ménage déplacements de Lille qui montre un renversement de tendance concernant l'utilisation de la voiture, tant en part de marché qu'en nombre de kilomètres par utilisateur. Cependant, la diminution de la mobilité automobile, due à l'augmentation des coûts d'utilisation, peut avoir des répercussions sociales très importantes pour les ménages les plus modestes qui n'ont eu d'autres choix que d'habiter en grande périphérie.

Concernant les problèmes de positionnement des échangeurs soulevés par l'intervention de M. DENIEL, l'ensemble des participants s'accorde sur l'importance d'échanges et de rencontres entre les différents Maîtres d'Ouvrages.



*« La situation est aujourd'hui relativement privilégiée, mais on ne peut laisser se prolonger la tendance naturelle sous peine de perdre l'accessibilité aux fonctions métropolitaines. ».*

M DEFFONTAINES  
Conseil Régional  
Basse-Normandie



*« en ce qui concerne la sécurité routière, les aménagements vont dans le bon sens »*

M. BRACQUEMART,  
responsable sécurité  
routière, Automobile  
Club de l'Ouest

Au vu de l'importance des programmes routiers présentés et de la « fuite en avant » vers toujours plus d'infrastructures routières évoquée en début de réunion, il apparaît nécessaire de réfléchir à de nouvelles pratiques de régulation du trafic. M. CROZE préconise une meilleure utilisation des voiries existantes, en jouant notamment sur la vitesse, pour plus de fluidité, ainsi que sur des systèmes de régulation du trafic en fonction des horaires. M. HOURQUET remarque qu'une partie de l'argent disponible pour des infrastructures routières pourrait être affectée au développement des réseaux cyclables.

M. DUNY interroge l'Etat sur la possibilité de maintenir effectivement une logique de contournement sud sans échangeur complémentaire pour le réserver effectivement au grand transit, dans la mesure où les collectivités locales seront mises à contribution.

### Synthèse

- Un usage dominant de la voiture, correspondant aux modes de vie et au développement urbain actuel ? génère des contraintes en terme environnementaux, sociaux et d'aménagement
- Un réseau de voiries dense et performant
  - ? permet une bonne accessibilité de tout le territoire vers le centre de l'agglomération.
  - ? qui a ses limites : contribue à l'étalement urbain et nécessite toujours plus d'infrastructures
- Dans les secteurs denses : nécessité de partager l'espace entre les différentes fonctions et les différents usagers (commerces, loisirs, services, résidences, et piétons, automobilistes, livreurs...)
- L'objectif de maîtrise des déplacements automobiles (article L121.1 code de l'Urbanisme) nécessite une réflexion globale :
  - ? dépasser les clivages entre collectivités
  - ? penser les déplacements automobiles en complémentarité avec les autres modes
  - ? réfléchir en terme d'aménagement du territoire et non plus seulement de transports.



Mme VINCENT,  
Vice-présidente  
Caen-Métropole