

## RÉUNION PUBLIQUE

### « PARTAGEONS LE DIAGNOSTIC DU PLUi-HM »

7 JUILLET 2022

### COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES

- La réunion s'est tenue de 18h00 à 20h00 à Hérouville Saint-Clair (Salle de la Fonderie)
- 38 participants étaient présents en salle et 24 participants étaient présents en visioconférence.

#### I. Intervenants

- **Michel Lafont**, vice-président de Caen la mer en charge du PLUi-HM et de l'Urbanisme réglementaire
- **Michel Patard-Legendre**, vice-président de Caen la mer en charge de l'Habitat
- **Nicolas Joyau**, vice-président de Caen la mer en charge des Mobilités
- **Rodolphe Thomas**, maire d'Hérouville Saint-Clair
- **Catherine Joubel**, cheffe du service Urbanisme réglementaire, Caen la mer
- **Guillaume Laplanche**, chargé de mission Planification, Caen la mer
- **Marie Gineste**, chargée de mission Planification, Caen la mer
- **Edouard Bouclier**, chargé de mission Planification, Caen la mer

## II. Introduction de la réunion

### **Rodolphe Thomas, maire d'Hérouville Saint-Clair**

Rodolphe Thomas remercie les participants pour leur présence et rappelle que, dans le cadre de l'élaboration du PLUi-HM, il était important d'organiser cette réunion afin d'échanger sur les premiers éléments de diagnostic sur l'habitat, les déplacements et l'organisation du territoire en général.

Le règlement d'urbanisme permet ainsi de se projeter sur les vingt ou trente prochaines années.

À Hérouville, la mise en œuvre d'un plan de rénovation urbaine a nécessité la modification de ces mêmes documents à l'échelle locale. L'enjeu de la mise en commun des PLU de chacune des communes membres de Caen la mer, est donc de savoir anticiper au mieux et de coordonner les besoins en partant de la réalité du terrain.

Il ajoute que Caen la mer dispose d'un potentiel extraordinaire lié à sa capacité de développement économique, son cadre de vie et son environnement.

Ce plan, qui doit être conçu en étroite collaboration avec les usagers et les techniciens, nous permettra d'avoir une feuille de route claire pour les prochaines années.

### **Michel Lafont, vice-président de Caen la mer en charge du PLUi-HM et de l'Urbanisme réglementaire**

Michel Lafont souhaite la bienvenue aux participants dans la salle et à ceux qui sont en ligne. Ce dispositif hybride a été imaginé afin qu'un maximum d'habitants et d'usagers puissent participer à la conception du PLUi-HM. Il explique que ce document bénéficiera d'innovations et d'un contexte nouveau.



La première nouveauté, c'est sa dimension intercommunale, car aujourd'hui l'aménagement du territoire est organisé par 55 plans locaux d'urbanisme (PLU) en vigueur. Ces documents, qui régissent par exemple les largeurs de routes ou les règles de construction ont été élaborés à des périodes diverses. L'objectif du PLUi est de passer de 55 documents à un document unique, bénéficiant ainsi d'une meilleure vision d'ensemble et d'une gouvernance partagée.

Michel Lafont précise que l'intégration de la dimension « habitat » et « mobilité » dans le PLUi constitue la deuxième nouveauté étant donné qu'actuellement, ces deux aspects sont traités séparément à travers deux documents stratégiques (Programme local de l'habitat et Plan de mobilité).

En les intégrant au PLUi, la Communauté urbaine a souhaité mener une réflexion plus globale, plus logique et mieux coordonnée : le PLUi-HM.

Par ailleurs, le contexte réglementaire contraint à réfléchir à un aménagement moins consommateur d'espaces naturels et agricoles. Il conviendra donc de changer notre façon de concevoir notre développement et l'aménagement en y intégrant davantage de sobriété foncière.

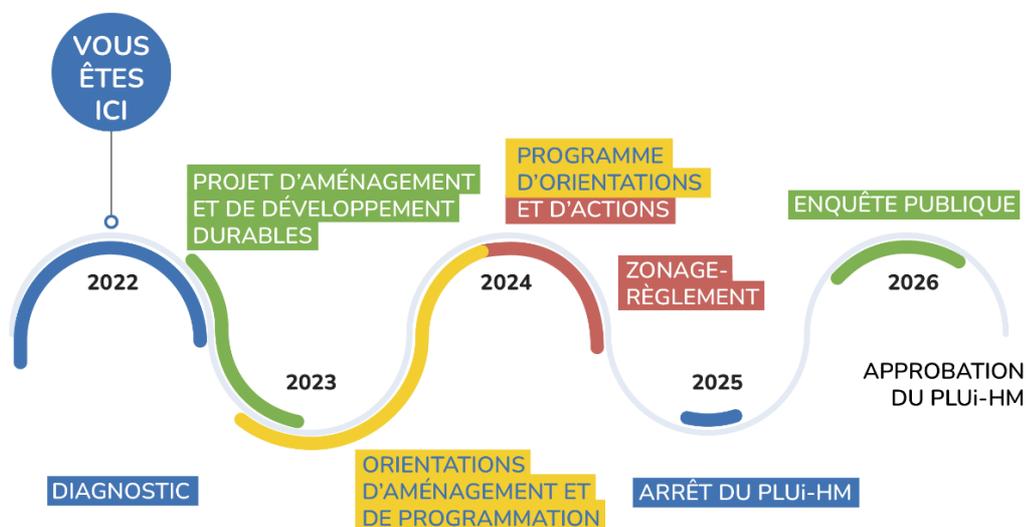
Michel Lafont présente ensuite le calendrier du PLUi-HM. Ce dernier a été initié lors de sa prescription en 2019, puis a été légèrement retardé du fait de la pandémie. Le diagnostic qui est présenté à l'occasion de cette réunion publique ainsi que l'état initial de l'environnement sont en cours de finalisation. La phase de Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) qui vise à définir les grandes orientations stratégiques du PLUi-HM débutera à partir de la rentrée et jusqu'au mois de juin 2023. Ensuite, pendant deux ans, ces orientations seront traduites dans des documents graphiques et réglementaires. Au mois de juin 2025, le document sera arrêté afin qu'il soit présenté à l'enquête publique en 2026. Il sera enfin approuvé, et donc opposable, à partir du début de l'année 2027.

Il est souhaité que la concertation avec les habitants mais aussi avec l'ensemble des élus soit permanente, pendant toute la durée de la conception du document. Chaque mairie, en plus de la Communauté urbaine, a prévu un



registre d'expression en plus du dispositif numérique qui est disponible sur le site internet du PLUi-HM : <https://www.pluihm-caenlamer.fr/>

## CALENDRIER GÉNÉRAL PLUi-HM



### **Michel Patard-Legendre, vice-président de Caen la mer en charge de l'Habitat**

Michel Patard-Legendre rappelle que ce document d'urbanisme vise à marquer le territoire pour de nombreuses années notamment en matière de limitation de l'artificialisation des sols. Cela implique que les acteurs de l'aménagement dont les élus et les promoteurs innovent pour créer la ville autrement en s'inspirant par ailleurs d'expériences réussies, par exemple dans les pays du Nord de l'Europe.

Par ailleurs, le PLUi-HM devra répondre aux enjeux actuels liés aux évolutions sociétales comme le vieillissement de la population.

### **Nicolas Joyau, vice-président de Caen la mer en charge des Mobilité**

Nicolas Joyau précise que les enjeux d'habitat et de mobilité sont intégrés à l'aménagement du territoire dans son ensemble et qu'à ce titre, il paraît essentiel de travailler sur un document unique.

L'objectif du volet « mobilité » du PLUi HM consiste à faciliter l'ensemble des déplacements, en particulier pour les captifs, à savoir celles et ceux qui ne choisissent pas leur mode de déplacement, par exemple contraints de prendre la voiture individuelle pour se rendre sur leur lieu de travail car l'offre de transports en commun ne leur permet pas de choisir cette alternative, ou à l'inverse les captifs des transports en commun pour des raisons de coûts.

Le second enjeu consiste à opérer un report modal de la voiture individuelle, lorsque cela est possible vers d'autres modes de transports, afin de répondre à des objectifs de sobriété énergétique.

Il y a cinquante ans, sur le territoire de la Communauté urbaine, un ménage sur trois possédait un véhicule. Aujourd'hui, 80% des ménages sont équipés d'un véhicule et un tiers en a au moins deux. Ainsi, le PLUi-HM doit répondre à ce troisième enjeu d'envergure qui est l'adaptation des axes de circulation dans les centres urbains.



### III. Présentation du diagnostic

Le diagnostic a été présenté par Catherine Joubel, cheffe du service Urbanisme suivie de Guillaume Laplanche, Marie Gineste et Edouard Bouclier, chargés de mission à Caen la mer, selon quatre axes thématiques :

Le portrait de Caen la mer  
Les équipements et l'activité économique  
L'habitat  
La mobilité

La présentation complète projetée lors de la réunion publique ainsi que l'ensemble du diagnostic du PLUi-HM sont disponibles sur le site internet du PLUi-HM <https://www.pluihm-caenlamer.fr/>

En guise de conclusion de chaque thématique était présentée une synthèse de « ce qu'il faut retenir ! » :

## Ce qu'il faut retenir !

### Le portrait de Caen la mer

**366 km<sup>2</sup>** de superficie dont :

- **61 %** d'espaces agricoles
- **32 %** d'espaces urbanisés
- **5 %** d'espaces naturels ou forestiers

**82 %** de l'urbanisation s'est faite à partir des années 60

**47 m<sup>2</sup>** d'espaces verts par habitant à Caen  
(31 m<sup>2</sup> en moyenne pour les villes françaises)

**171** monuments inscrits ou classés, **1515ha** protégés



## Équipements & activité économique

**52 %** des emplois du Calvados sont concentrés au sein de Caen la mer en 2018

**+ 1,5 %** d'emplois entre 2013 et 2018 (- 0,4% à l'échelle du département et - 1,4% à l'échelle de la région)

- **70 %** des gains d'emplois sont concentrés dans le centre urbain métropolitain

**93 %** du tissu économique de Caen la mer est constitué de petites entreprises (moins de 10 salariés)

- **240** établissements  $\geq$  100 salariés en 2019, soit **0,6 %** des établissements et **44 %** des emplois.

**13 Zones d'Activités Économiques** en cours de commercialisation, **140 ha** disponibles dont 62 ha non cédés et non réservés

**28 millions** de visiteurs accueillis en 2019 dont 20 millions d'excursionnistes (qui ne passent aucune nuit dans la région visitée).

## Démographie et habitat

**268 470** habitants en 2018

**64 %** des logements commencés entre 2017 et 2020 sont des appartements

**+ 1 828** logements 2010-2016.

**+ 7 000** étudiants en 8 ans (+25%)

- **35 000** étudiants aujourd'hui : **13 %** des habitants sont des étudiants.

**3353** logements locatifs sociaux au 1er janvier 2020, dont **26 %** des résidences principales + **2 500**

logements locatif sociaux depuis 2016

## La mobilité

**81 minutes** : temps quotidien passé par une personne à se déplacer

**62 %** des déplacements se font en voiture, contre **26 %** pour la marche et **8 %** pour les transports collectifs

- **80 %** des ménages possèdent une voiture
- **+ 25 %** de la pratique cyclable observée sur les grands axes de Caen

**74 %** des déplacements des habitants de Caen la mer ont pour origine ou destination le cœur de l'agglomération

- **102 000** déplacements entrants, **40 %** pour motif professionnel
- **30 400** déplacements sortants, **48 %** pour motif professionnel

**98 %** des habitants vivent à proximité d'un point d'arrêt de transport en commun

## IV. Échanges

*« Concernant les 62% de déplacements en voiture que vous évoquez : si les transports en commun étaient gratuits, ce pourcentage ne serait-il pas réajusté et mieux équilibré ? Par ailleurs, cela bénéficierait à l'aménagement du territoire étant donné que les axes seraient moins encombrés. »*

*Un habitant d'Hérouville Saint Clair*

### **Nicolas Joyau vice-président de Caen la mer, en charge des Mobilités**

Nicolas Joyau rappelle que la priorité est de pouvoir diversifier l'offre de transports pour aller desservir des personnes qui n'ont pas la possibilité d'acquérir une voiture individuelle. La Communauté urbaine doit ainsi assumer économiquement la mise en place d'un kilométrage de bus.

Concernant le report modal, c'est bien la question du coût qui peut être un levier d'action. Il précise pour illustrer ce propos que lorsque l'intégration tarifaire a été mise en place pour le trajet de Bretteville-Norrey à Caen, le ticket est passé de 4€ à 1,60€. Sur ce même trajet en voiture et sans compter les coûts induits du véhicule ni le stationnement, il faut déboursier 1,55€ d'essence.

Le budget des transports de la Communauté urbaine est alimenté par les recettes des voyages effectués, soit 14 millions d'euros par an, ainsi que par le versement mobilités des entreprises pour 60 à 65 millions d'euros et enfin par une prise en charge de la collectivité à hauteur de 9,5 millions d'euros.

Les charges, quant à elle, sont globalement couvertes par le versement mobilités, ce qui signifie que les « recettes voyageurs » servent à l'investissement pour l'achat de nouveaux bus, pour le déploiement d'aires de covoiturages ou de couloirs de bus. Sans ces recettes, il n'est pas possible d'investir et de développer l'offre sur le territoire. Ainsi, au-delà de la gratuité des transports, la priorité semble être le déploiement de cette offre pour s'assurer que tous les usagers qui souhaitent diversifier leurs modes de déplacement et privilégier les transports en commun puissent le faire sans difficulté.



---

*« Au sujet des mobilités : quelle est l'évolution des kilomètres passagers ? »*

*Un habitant de Caen*

**Nicolas Joyau, vice-président de Caen la mer en charge des Mobilités**

Sans pouvoir apporter de réponse chiffrée sur le kilomètre passager, Nicolas Joyau précise que le nombre de kilomètres effectués par le tramway est de 1,5 millions par an et 10 millions pour le réseau de bus. Enfin, le maillage des mobilités douces est de 500 kilomètres, chiffres qui sera amené à croître fortement dans les années à venir.

---

*« Dans une logique de mobilité durable, peut-être serait-il pertinent de présenter les distances aux équipements en minutes à vélo et en transports collectifs, ce qui pourrait aider à faire percevoir et prendre conscience que le vélo est très compétitif sur des distances courtes en milieu urbain. »*

*Un habitant de Caen la mer*

**Nicolas Joyau, vice-président de Caen la mer en charge des Mobilités**

Dans le centre urbain, la vitesse commerciale des transports en commun est de 19km/h ce qui est semblable à la vitesse des voitures et des vélos.

---

*« Hormis les coûts de réalisation, une des solutions pour la mobilité serait d'étendre les lignes de tram sur les quatre points cardinaux de la communauté urbaine, étayées par des zones pour le covoiturage, qu'en pensez-vous ? »*

*Un habitant de Caen la mer*

**Nicolas Joyau, vice-président de Caen la mer en charge des Mobilités**

Nicolas Joyau rappelle qu'en effet, cette extension est prévue dans le futur projet tram qui doit aller desservir les quartiers Ouest / Nord-Ouest du cœur de la Communauté urbaine vers Beaulieu, à la jonction avec le boulevard Pépinière. Les travaux débuteront fin 2025 pour une mise en service à l'été 2028.

---

*« Quid de la continuité des pistes cyclables ? Parler de maillage lorsque les mailles du filet ne sont pas reliées entre elle ne semble pas pertinent »*

*Une habitante de Caen la mer*

**Nicolas Joyau, vice-président de Caen la mer en charge des Mobilités**

Le réseau évolue et certaines discontinuités ont été reliées. Pour autant, il reste en effet beaucoup de travail à réaliser pour assurer les continuités. C'est le but du schéma cyclable communautaire.

---

*« Concernant l'aménagement urbain : quelle est la tendance sur l'artificialisation des sols ? »*

*Un habitant d'Éterville*

**Michel Lafont, vice-président de Caen la mer en charge du PLUi HM et de l'Urbanisme réglementaire**

Michel Lafont explique que cette tendance est à la baisse et l'illustre en rappelant que 75 à 80 hectares par an étaient urbanisés sur le territoire en 2015 contre 50 hectares environ en 2019. Sur ces 50 hectares, 34 sont destinés à l'habitat, 15 pour le développement économique et le reste pour les infrastructures.

---

*« L'artificialisation des sols devant être freinée, comptez-vous urbaniser les espaces verts créés au cours des réalisations des lotissements ou au contraire prévoyez-vous de protéger ces espaces verts afin de sauvegarder la biodiversité et respecter les trames vertes et bleues présentées sur le Schéma de cohérence territoriale ? »*

*Un habitant de Caen la mer*

**Michel Lafont, vice-président de Caen la mer en charge du PLUi HM et de l'Urbanisme réglementaire**

Il souligne que la volonté étant de réduire encore davantage cette surface urbanisée, il conviendra d'organiser l'espace pour que davantage d'habitants puissent habiter dans un espace qui ne s'étend plus. Ainsi, dans ces espaces déjà urbanisés, il sera nécessaire de trouver les moyens d'y installer davantage de logements. Par ailleurs, dans ces espaces, de nombreux logements sont vides ou mal adaptés à la taille des ménages. Il convient alors de faciliter les mobilités résidentielles qui viennent s'ajouter à la construction de logements pour satisfaire la demande croissante liée aux évolutions sociétales : les gens vivent plus vieux, ils se marient plus tard et se séparent plus souvent. Une autre piste de réponse consiste à trouver d'autres formes d'habitat, à l'image de la banlieue de Londres qui organise l'espace public et privé de façon à optimiser au mieux l'espace.

**Michel Patard-Legendre vice-président de Caen la mer en charge de l'Habitat**

Michel Patard-Legendre complète ces propos en rappelant qu'à la fin du mandat précédent, le nombre de zones ouvertes à l'urbanisation a été figé afin de limiter l'étalement urbain.

Par ailleurs, la demande actuelle se concentre sur les petits logements ce qui implique peut-être de réfléchir à des divisions de grands logements tout en étant attentif au maintien du cadre de vie.

Enfin, afin de respecter les obligations nationales de « zéro artificialisation », il conviendra de construire la ville sur la ville en agissant sur les friches par exemple, tout en gardant à l'esprit que le coût de construction est plus important que dans le cadre d'une extension urbaine classique.

---



*« Quel est le nombre et le pourcentage de pavillons en lotissement et en individuel ? Combien de passoires thermiques sont présentes sur le territoire ?*

*Quel est le nombre d'éoliennes sur le territoire ? »*

*Un habitant de Caen la mer*

**Michel Lafont, vice-président de Caen la mer en charge du PLUi-HM et de l'Urbanisme réglementaire**

Michel Lafont précise que tous les chiffres sont disponibles sur le diagnostic sur le site internet du PLUi : <https://www.pluihm-caenlamer.fr/>

Il rappelle toutefois que sur la question des logements, on observe une tendance à la baisse sur le nombre d'acquisition de pavillons qui ne représentent plus que 21% du parc. Quant aux passoires thermiques, le PLH et le futur PLUi-HM visent à agir directement sur ce parc en mobilisant des dispositifs comme les aides de la Région ou de la Communauté urbaine de de Caen la mer.

Enfin, quant au nombre d'éoliennes, il précise que le chiffre sera avancé dans le diagnostic environnemental (état initial de l'environnement) et il explique que le schéma directeur de l'énergie adopté en 2021 vise à multiplier par quatre, d'ici 2050, la part d'énergie renouvelable. Par ailleurs, la DREAL travaille sur une cartographie de l'éolien qui devra présenter l'état actuel des implantations d'éoliennes et le potentiel de déploiement sur le territoire. Ce sujet sera par ailleurs discuté en concertation dans le cadre du PADD puis du règlement du PLUi-HM

---

*« Nous avons essentiellement évoqué les constructions neuves et peu la réhabilitation, or dans le diagnostic, il manque des chiffres sur ce besoin en réhabilitation pour les logements les plus énergivores qui ne pourront légalement plus être loué ni vendus dans quelques années. Comment réaliser ce diagnostic très précis de la qualité énergétique du parc ? »*

*Un habitant de Caen*



**Michel Lafont, vice-président de Caen la mer en charge du PLUi-HM et de l'Urbanisme réglementaire**

Michel Lafont rappelle qu'un travail est en cours avec l'AUCAME.

Les précédentes études montraient qu'en effet, un certain nombre de logements devaient faire l'objet d'une rénovation thermique.

---

*« Sur le plan des mobilités, je suis partisan de la gratuité des transports en commun qui est une réalité tangible dans des agglomérations comparables à la nôtre, comme à Dunkerque ou Montpellier. Dans ces cas précis, le réseau a tout de même continué à se déployer. Par ailleurs, on commence à parler de « démobilités » du fait du télétravail ou des achats en ligne, il semble alors utile d'intégrer ces données dans les prospectives de territoire. Enfin, au sujet des passoires thermiques, je précise que le journal Le Parisien place Caen (ville et agglomération) parmi les mauvais élèves. »*

*Un habitant de Caen la mer et conseiller régional*

**Nicolas Joyau, vice-président de Caen la mer en charge des Mobilités**

Nicolas Joyau questionne la pérennité du financement de la gratuité des transports telle qu'opérée à Montpellier, étant entendu que ce budget dépensé ne l'est pas pour d'autres volets des politiques publiques de leur agglomération. Il rappelle que le coût des transports en commun reste en dessous du coût de la voiture individuelle et que les efforts se concentreront donc davantage sur l'offre et le déploiement du réseau.

---

*« N'existe-t-il pas un volet aménagement routier dans le PLUi HM ? »*

*Un habitant de Caen la mer et conseiller municipal à Caen*

**Nicolas Joyau, vice-président de Caen la mer en charge des Mobilités**

Nicolas Joyau rappelle que parmi les captifs, on compte ceux qui sont se déplacent en voiture et que ce volet routier est bien traité dans le PLUi-HM.

Il convient dans les réflexions de mesurer les conséquences des choix d'aménagement sur les temps de parcours de ces personnes. En effet, le report modal ne va pas toujours de soi, même si l'on installe un parking relais, dès lors que ces temps de parcours s'allongent pour l'usager.

**Michel Lafont, vice-président de Caen la mer en charge du PLUi HM et de l'Urbanisme réglementaire**

Michel Lafont précise que lorsque l'on construit une route, il s'agit d'une porte ouverte en matière de consommation d'espace, non seulement pour l'infrastructure elle-même mais aussi pour ce qui se construit autour comme les zones commerciales, ce qui n'est pas compatible avec l'esprit général du PLUi-HM. Néanmoins, il conviendra de rendre les routes existantes plus accessibles et plus performantes et bien-sûr à la marge, éventuellement, des liaisons comme le boulevard industriel, le double périphérique sud ou le nouveau franchissement de l'Orne par le Nord.

## V. Conclusion

**Michel Lafont, vice-président de Caen la mer en charge du PLUi-HM et de l'Urbanisme réglementaire**

Michel Lafont remercie les participants en salle et en ligne et insiste sur la nécessité de prise de conscience de l'intérêt du PLUi-HM sur le quotidien de tous les usagers et habitants de Caen la mer. Les politiques publiques doivent à ce titre permettre une réelle prospective et être incitatives pour changer nos habitudes de déplacements, d'habitat ou de consommation dans un contexte de dérèglement climatique. Il conviendra de trouver un juste équilibre dans les choix à opérer pour être un moteur et accélérateur des transitions. Les habitants ont ainsi un rôle très important à jouer dans ces mêmes transitions.

