



Les mesures du Plan de Déplacement Urbain (PDU) relatives aux modes actifs

- Axe 1 Un développement urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable
 - 1.2.Favoriser les déplacements courts en modes actifs (maillage cheminement piéton PLU)
- Axe 3 Le stationnement, levier d'une politique de transport cohérente
 - 3.3.Répondre à des besoins de stationnement spécifiques (espace de stationnement 2 roues sur voirie)
- Axe 5 Une voirie pour tous
 - 5.1. Restructurer les entrées de ville (traversées piétonnes et cyclables)
 - 5.2. Favoriser les modes actifs (apaisement du réseau secondaire, élargissement du plateau piétonnier, sécurisation des abords des écoles, accès aux arrêts de transports collectifs)
- Axe 6 Le vélo, un mode de déplacement à part entière
 - 6.1.Devenir une agglomération plus accueillante pour les vélos (réalisation schéma cyclable 2010, continuité et sécurisation des itinéraires, jalonnement, SAS vélos, double-sens cyclables et tourne-à-droite aux feux)
 - 6.2.Soutenir la pratique du vélo (normes de stationnement vélo, Maison du vélo, stationnement vélo dans les écoles, complémentarité vélo/transports collectifs)
- · Annexe accessibilité La mise en accessibilité de l'espace urbain et du cadre bâti
 - Définition et mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), accessibilité des cheminements entre arrêts transports collectifs et générateurs de déplacements

Réalisation des mesures relatives aux modes actifs

- Axe 1. Un foisonnement de chemins piétons dans les PLU dont l'opérationnalité peut être discutée
- Axe 3. La création dans Caen de zones de stationnement vélos adaptées aux différents besoins (arceaux, abris, box sécurisés)
- Axe 5. Un élargissement des politiques de partage de la voirie mais pas de vision systématique du réaménagement des entrées de ville
- Axe 6. Une politique d'accompagnement du vélo à travers la mise en place de nombreux services alors que la création d'infrastructure est plus longue à mettre en œuvre.
- Annexe accessibilité. Des opérations de mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics programmées et réalisées annuellement sur la commune de Caen et une élaboration d'un PAVE communautaire.





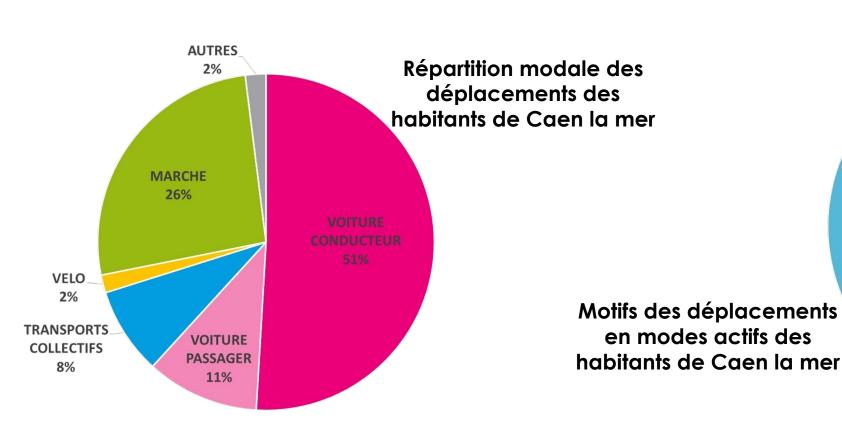


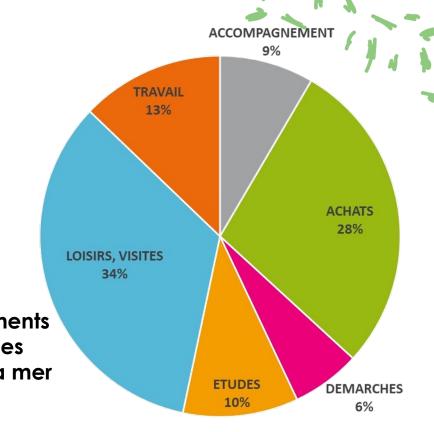






La marche, 2^{ème} mode de déplacements des habitants de la CU



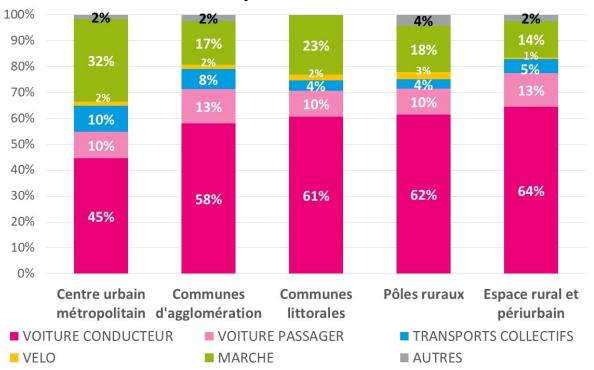


Par jour:

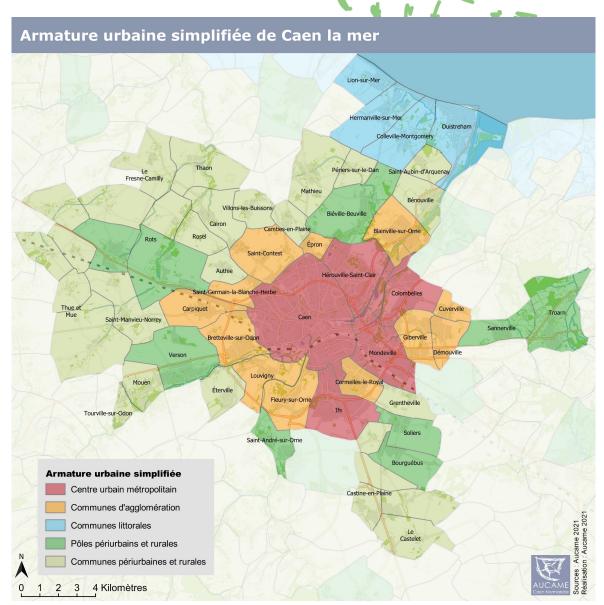
- 900 000 déplacements au total
- 239 000 déplacements pédestres
- 15 600 déplacements à vélo

Des pratiques différentes selon le type d'espace

Répartition modale des déplacements selon l'espace de résidence



- Une pratique de la marche plus importante dans le centre urbain métropolitain et sur le littoral du fait de la densité urbaine
- Un usage faible du vélo sur l'ensemble du territoire en 2011 mais à nuancer aujourd'hui



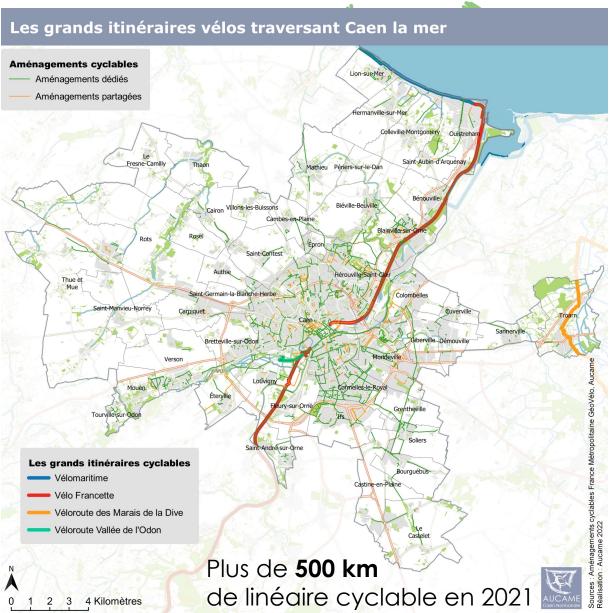
Un maillage cyclable progressif du territoire

. :!

- Des aménagements principalement présents dans le cœur de l'agglomération et sur le littoral mais peu de continuités en dehors des grands itinéraires
- Des aménagements quasi absents dans les communes rurales et périurbaines, notamment à l'ouest et au nord
- Peu de franchissements sécurisés des grandes infrastructures routières en dehors du cœur de l'agglomération
- Mais une accélération de la CU pour créer des itinéraires structurants (Périph'Vélo) et relier les communes périphériques au cœur de l'agglomération







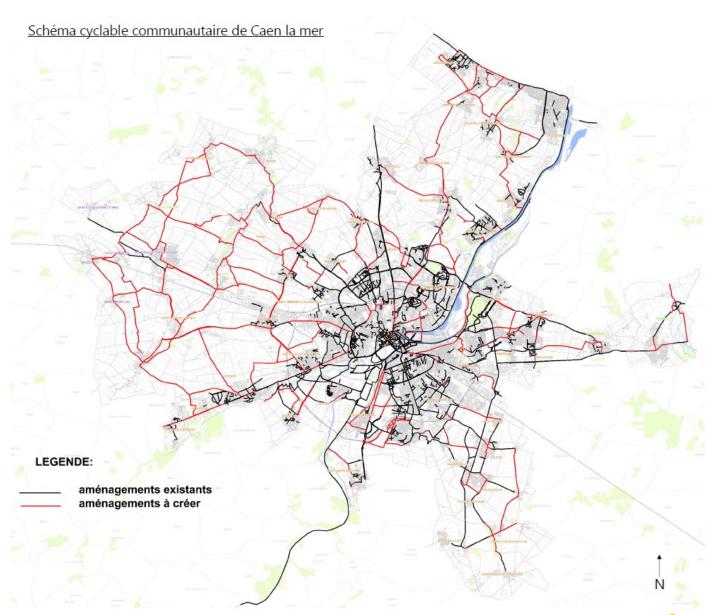
Un maillage cyclable progressif du territoire



 Adoption d'un nouveau schéma cyclable en 2019

Objectifs:

- relier l'ensemble des communes du territoire avec le cœur de l'agglomération
- Sécuriser les points noirs de circulation notamment la traversée des coupures urbaines
- Priorisation des aménagements selon deux critères : vitesse de circulation et niveau de trafic

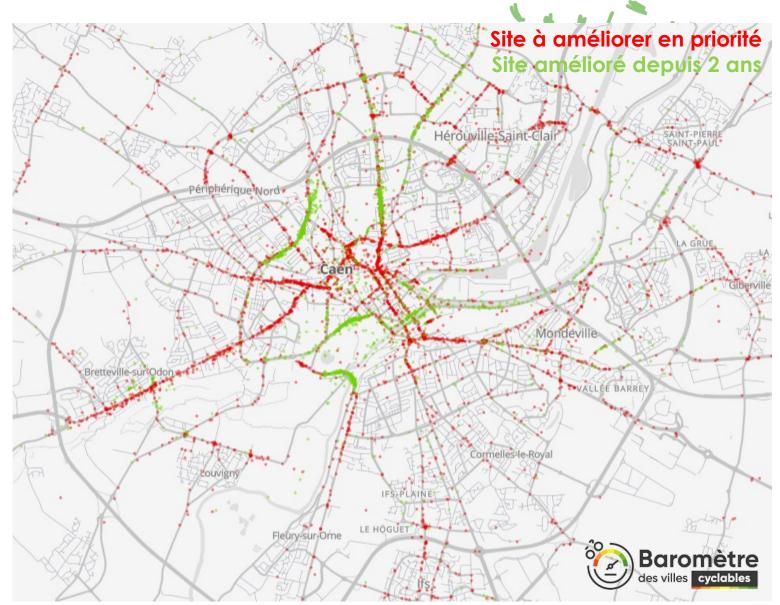


Les points durs pour la circulation des vélos

 Observations du dernier baromètre des Villes cyclables 2021 :

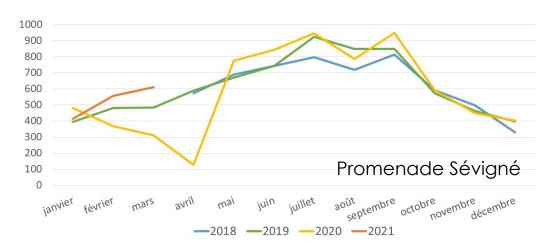
Les difficultés recensées :

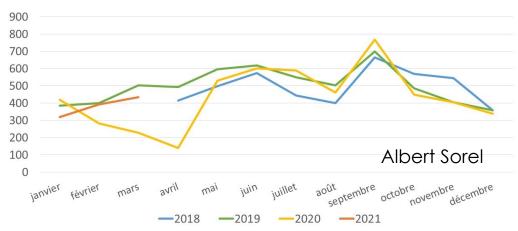
- Les grands axes routiers de l'agglomération dense
- La traversée des carrefours
- La traversée des voies rapides



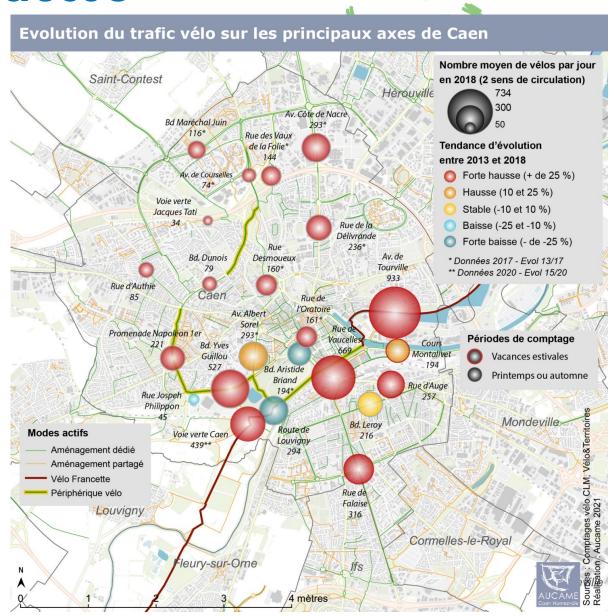
Un usage du vélo en forte hausse

Trafic moyen journalier vélo sur les 2 totems permanents de comptage





Données Ville de Caen



Des solutions de stationnement vélo diversifiées

Pour la commune de Caen :

1 740 arceaux vélos

Ville	Nb arceaux pour 1 000 hab.
Orléans	18,7
Caen	16,4
Angers	12,7
Metz	10,7





- 12 abris
- 6 box sécurisés (Vélopark + box gare Caen)
- 82 places vélos dans les 7 parkings en ouvrage avec station de gonflage
- → En dehors de Caen, peu de données ou d'éléments de connaissance sur le stationnement des vélos



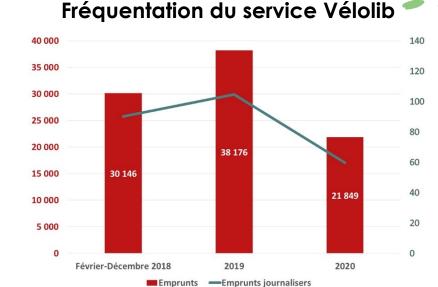
Des services pour accompagner l'essor de la pratique

De nombreux services mis en œuvre depuis 2013

- Une Maison du vélo
- Vélolib, système de vélos en libre-service :
 - > 23 stations
 - > 230 vélos avec assistance électrique possible
- Véloloc, vélos à assistance électrique en location moyenne et longue durée (400 vélos)
- Vélopark, abris vélos sécurisés (5 abris)

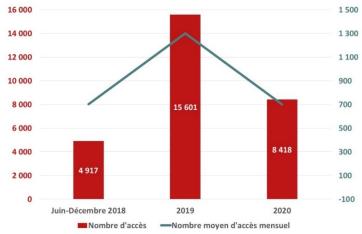








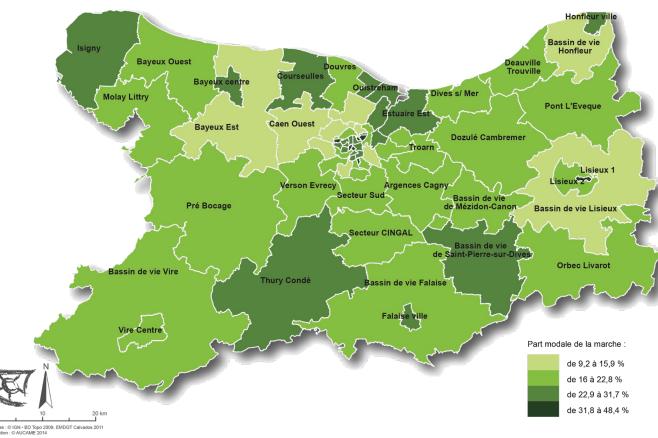
Fréquentation du service Vélopark



Un usage de la marche facilité par de nombreux aménagements dans les centralités et sur le littoral



Part modale marche des habitants des secteurs de tirage du Calvados











Un espace public pas toujours accessible et des secteurs inadaptés à la circulation des piétons









EDP, un nouvel outil de déplacement à part entière et complémentaire des autres modes

- EDP = engin de déplacement personnel
- Circulation réglementée par le Code de la route :
 - Doit rouler sur les aménagements cyclables en agglomération
 - Circulation interdite sur chaussée hors agglomération
 - 12 ans minimum
 - → une cohabitation avec les cyclistes (parfois même les piétons) à organiser
- Service de trottinettes électriques en libre-service dans 3 communes de Caen la mer (Epron, Hérouville Saint-Clair et Ouistreham)
 - 1 460 utilisations par mois en 2021 pour Epron et Hérouville Saint-Clair
 - **800 utilisations par mois** en 2021 pour Ouistreham





La prise en compte de l'accessibilité par le volet mobilité du PLUi

- Article L1214-2 du Code des transports :
 - Le plan de mobilité vise à assurer :
 - 2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité [...] des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- Article L1214-14 du Code des transports :
 - Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite[...] sont consultés, à leur demande, sur le projet.
- Article L151-47 du Code de l'urbanisme :
 - Le plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de mobilité comprend :
 - 2° Le ou les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, prévus à l'<u>article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005</u> pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées