Caen la mer
NORMANDIE
COMMUNAUTÉ URBAINE

PLUi-HM
Caen la mer

Plan Local d'Urbanisme intercommunal
Habitat et Mobilités

2.1 Diagnostic territorial et socio-économique

Projet de PLUi-HM arrêté en Conseil Communautaire en date du 10 juillet 2025

AUCAME
Caen Normandie

Table des matières

Introduction ***6***

1. Préambule **7**

1.1. La construction partagée du diagnostic territorial 7

1.2. Un PLUi-HM à construire dans un monde en transition 12

1.3. Les prévisions démographiques et d'emplois de Caen la mer 16

2. Présentation du territoire de Caen la mer **23**

Partie 1 : le cadre de vie ***32***

1. Un territoire riche de son histoire **33**

1.1. Une construction ancienne 35

1.2. Au XX^{e} siècle, industrialisation, tourisme, intensification 42

1.3. Une typologie des communes encore lisible 46

1.4. Une variété des formes urbaines 49

1.5. Le patrimoine bâti, témoin de l'histoire riche de Caen la mer 59

2. Un cadre de vie urbain de qualité **84**

2.1. Une agglomération verte et aérée 85

2.2. Les espaces publics, ces « vides » qui font la ville 89

2.3. Centres-villes et centres-bourgs, des marqueurs forts des identités territoriales. 91

3. Des espaces à soigner **96**

3.1. Le contact entre l'urbain et le rural, des espaces de vigilance 97

3.2. Les entrées de ville, composantes essentielles de l'image du territoire 100

3.3. Les ZAE : une prise en compte récente du cadre urbain 105

3.4. L'étalement urbain, facteur de banalisation des paysages urbains 108

Partie 2 : un territoire dynamique ***110***

1. Un positionnement stratégique au cœur de l'ouest de la Normandie **111**

1.1. Un positionnement géographique favorable 112

1.2. Une responsabilité particulière dans l'ouest de la Normandie 114

1.3. Une attractivité touristique, facteur de notoriété et d'activité économique 117

2. Une nouvelle attractivité démographique **122**

2.1. Une reprise de la croissance démographique 123

2.2. Des flux migratoires portés les jeunes 125

2.3. Une reprise de la construction neuve depuis 10 ans 129

3. Un réel dynamisme économique **131**

3.1. Un pôle d'emploi majeur en Normandie 132

3.2. Un pôle d'emploi dominé par les activités tertiaires 134

3.3. Un pôle d'emploi faiblement spécialisé, facteur de résilience 138

4. De nombreux équipements qui rayonnent au-delà des frontières du territoire **140**

4.1. Des grands équipements qui contribuent au rayonnement régional de l'agglomération 141

4.2. Une dynamique de renforcement des équipements métropolitains 145

4.3. Un pôle étudiant majeur du Calvados et de la Normandie 147

5. Un territoire de projets **149**

5.1. Des grands projets d'équipements et d'infrastructures pour faire face au développement du territoire 150

5.2. Une dynamique de projets d'aménagement 154

5.3. Une dynamique de projets locaux 159

5.4. Une stratégie foncière pour mener à bien son développement dans un contexte de sobriété foncière 160

6. Un territoire qui polarise de nombreux déplacements à l'ouest de la Normandie 161

6.1. De grandes infrastructures de transport qui concourent à l'attractivité du territoire 162
6.2. Des liens avec l'ouest de la Normandie qui se traduisent par de nombreux déplacements 176
6.3. Des grands flux de marchandises dominés par la route 179

Partie 3 : le fonctionnement territorial 181

1. Un territoire qui se dote des moyens de se structurer 182

1.1. Un contexte territorial qui a connu de fortes évolutions depuis 2013 183
1.2. Des communes au positionnement et aux fonctions différents 186
1.3. Une dynamique de révision des PLU 191
1.4. Un PLUi-HM qui s'inscrit en déclinaison d'un SCoT récent 193
1.5. Un plan de déplacements urbains (PDU) à réviser 197
1.6. Un programme local de l'habitat (PLH) en cours 199

2. Des déséquilibres socio-démographiques à l'échelle de l'agglomération 201

2.1. Des dynamiques différenciées au sein de Caen la mer 203
2.2. Structure par âge de la population : une population qui vieillit 205
2.3. Structure des ménages : une taille des ménages qui diminue 209
2.4. De fortes disparités de niveaux de vie 215

3. Une diversification de l'offre d'habitat pour répondre aux besoins de tous 216

3.1. Un parc de logement diversifié mais spatialement très marqué 218
3.2. Des évolutions en cours qui risquent d'accentuer les déséquilibres déjà observés 234
3.3. Des marchés immobiliers dynamiques sous tension depuis la crise sanitaire 243
3.4. Des évolutions sociales et économiques qui nécessitent des besoins spécifiques 254

4. Une concentration encore marquée de l'activité économique 273

4.1. Un emploi qui demeure fortement polarisé au centre de l'agglomération 275
4.2. Un tissu dense de petits établissements et des grands établissements structurants fortement concentrés 277
4.3. Le caractère structurant des zones d'activités économiques 279
4.4. Des besoins d'implantation particuliers pour certains secteurs et filières spécifiques 283

5. Des équipements et services du quotidien accessibles à tous 292

5.1. Un haut niveau d'équipements et de services du quotidien 293
5.2. Une bonne répartition des services et équipements 295
5.1. Le haut débit théoriquement bien accessible en milieu urbain, qui achève son déploiement 300

6. La mobilité au cœur du fonctionnement de l'agglomération 303

6.1. Les pratiques de déplacement des habitants dominées par l'usage de l'automobile 305
6.2. Une offre de mobilité complète mais hétérogène sur le territoire 317
6.3. Inventaire des capacités de stationnement 366
6.4. Une insécurité routière en lien avec le fort usage de la voiture 374
6.5. Le transport de marchandises en ville, une problématique spécifique 377

7. Un mode de développement consommateur de foncier mais en cours de transition 389

7.1. Une structure foncière urbaine marquée par une faible maîtrise publique 390
7.2. Une consommation d'espace forte, mais relativement « efficace » 393
7.3. Des zones à urbaniser non encore construites 396
7.4. Des capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis 398

Synthèse des enjeux.....*416*

1. **Enjeux d'attractivité et de rayonnement de l'agglomération** **418**
2. **Enjeux d'organisation et de cohésion territoriale** **419**
3. **Enjeux de cohésion sociale et de cadre de vie** **420**
4. **Enjeux de sobriété et d'adaptation aux impératifs environnementaux**.....**421**

Introduction

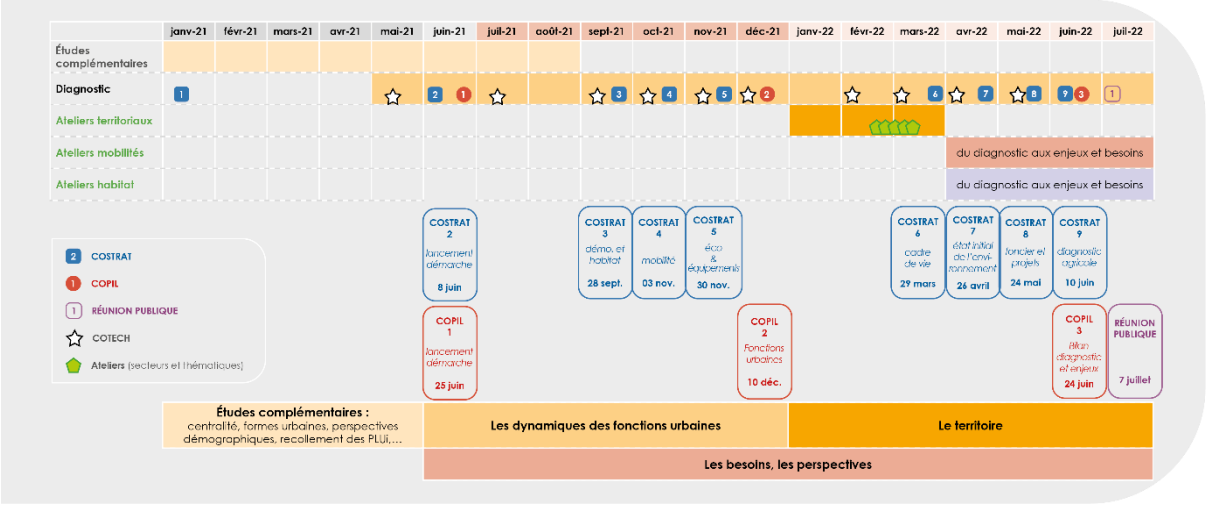
1. Préambule

1.1. La construction partagée du diagnostic territorial

a. Un diagnostic coconstruit et partagé avec les élus du territoire

Le présent document constitue un premier regard sur la Communauté urbaine Caen la mer. Il vise à la fois à brosser un portrait du territoire, à en comprendre le fonctionnement sur les différents thèmes de l'aménagement et à poser les enjeux afin de guider les élus dans l'élaboration du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUi-HM.

Pour réaliser ce diagnostic, la Communauté urbaine a pu s'appuyer sur les nombreux outils de connaissance du territoire et de suivi des politiques publiques dont elle s'est dotée, notamment par l'intermédiaire de l'Aucame, agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole. Le territoire est ainsi couvert par un Mode d'occupation des sols (MOS) sur quatre pas de temps (2012, 2016, 2020 et 2023), d'une enquête ménages Grand territoire datant de 2011 et d'une nouvelle enquête mobilité (Enquête Mobilité Certifiée Céréma) de 2022, de la définition d'une armature urbaine menée en 2018 pour la révision du SCoT Caen Métropole et transcrite localement pour le PLH 2019-2024 ou bien encore d'un Atlas des formes urbaines réalisé en 2020-2021.



Calendrier de co-construction du diagnostic du PLUI-HM

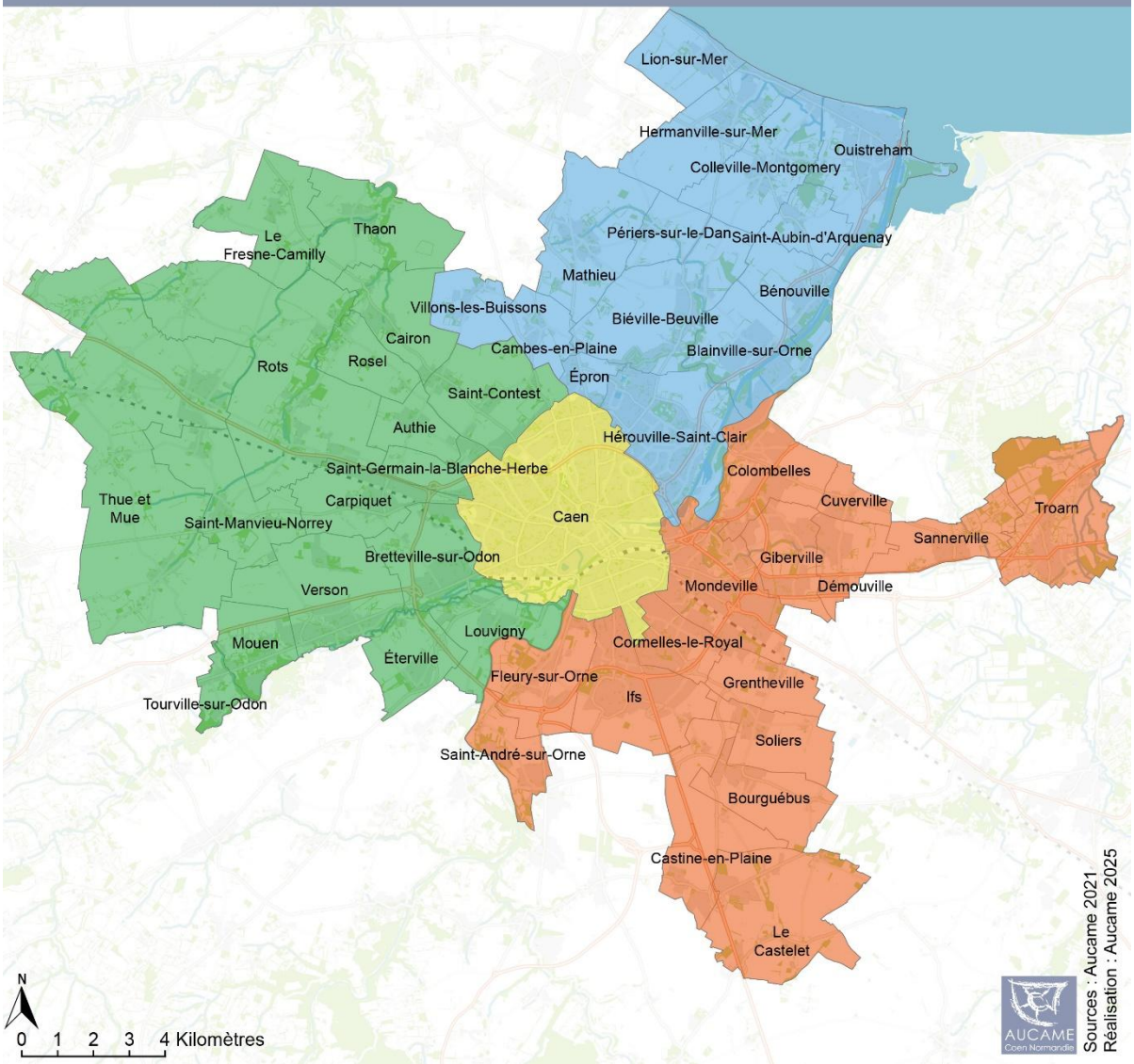
De nombreux observatoires (observatoire de l'habitat, observatoire des mobilités, observatoire des zones d'activités économiques, observatoire des quartiers prioritaires, observatoire foncier…) permettent de maintenir à jour les données quantitatives d'analyse du territoire et d'alimenter le suivi et l'évaluation des politiques publiques.

Mais surtout, la construction du diagnostic a été voulue la plus partagée possible avec les élus du territoire de la Communauté urbaine. Pour cela, du mois de juin 2021 au mois de juin 2022, cinq comités stratégiques, rassemblant le président et les vice-présidents de Caen la mer en charge de l'urbanisme règlementaire et du PLUi, de l'aménagement et du foncier, de l'habitat, de la mobilité, de l'économie, de la transition écologique et des solidarités territoriales se sont réunis sur différents points du diagnostic pour s'approprier les grands messages et définir les enjeux correspondants.

Les grands messages et enjeux du diagnostic ont été présentés et débattus lors de deux comités de pilotage. Le comité de pilotage du PLUi-HM, outre les vice-présidents présents au comité stratégique, regroupe des maires représentatifs de l'ensemble du territoire et de tous types de communes, autour du Président.

Pour être au plus près des territoires et bien appréhender les spécificités locales d'une grande agglomération telle que Caen la mer, des ateliers de territoires se sont tenus en février et mars 2022. Ces ateliers, portant sur trois grands bassins de l'agglomération et la ville de Caen, ont permis de faire état aux élus communaux de l'avancement du diagnostic, des spécificités de leur territoire et de recueillir des informations fines, issues de leur connaissance de leur commune sur les projets locaux, le patrimoine, la définition des centres-bourgs et l'environnement.

Répartition des ateliers territoriaux



Enfin, s'agissant de l'élaboration d'un PLUi-HM, c'est-à-dire valant Programme local de l'habitat (PLH) et Plan de mobilité (PDM), deux séries d'ateliers techniques thématiques ont eu lieu en juin et juillet 2022, avec le vice-président en charge de l'habitat ou de la mobilité et les acteurs publics et privés du territoire sur les sujets abordés. Les volets du diagnostic spécifiques à l'habitat et à la mobilité ont été présentés lors de commissions ad hoc.

Pour l'habitat, les thèmes des ateliers étaient les suivants :

- Le logement locatif social et les publics fragiles
- Le logement abordable
- Les jeunes actifs et les étudiants
- Le parc privé
- La prise en compte du vieillissement de la population

Pour les mobilités, les ateliers portaient sur :

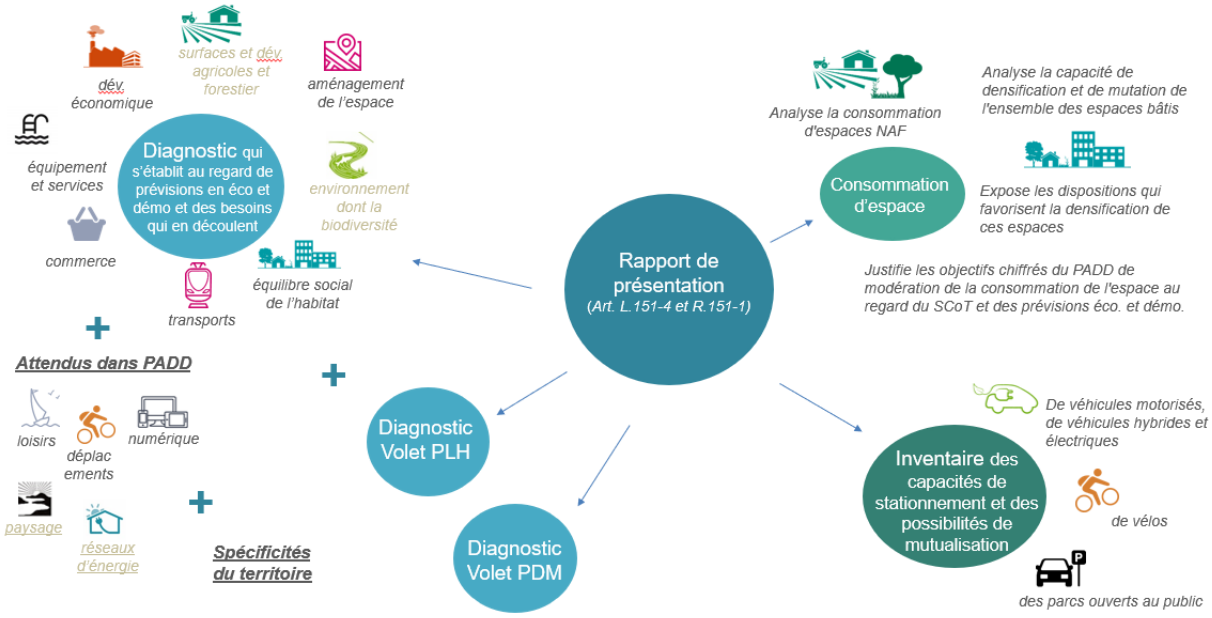
- Les modes actifs
- Les transports collectifs
- Les livraisons et le transport de marchandises
- L'automobile et le stationnement
- Les personnes à mobilité réduite

Ce document a été construit progressivement et de manière itérative, pour intégrer les analyses et exploitations de données et prendre en compte les retours des COSTRATS, COPILS et ateliers. La première version du diagnostic produite à l'automne 2022 a fait l'objet d'une importante mise à jour en février 2025 avant l'arrêt du PLUi-HM pour prendre en compte les nouvelles données disponibles sur le territoire de Caen la mer. Ont ainsi notamment été mises à jour les parties concernant les questions démographiques, l'habitat, la mobilité, l'économie et la consommation d'espace.

b. Les attendus du diagnostic

Selon l'article L. 151-5 du Code de l'urbanisme, « *le rapport de présentation s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerces, d'équipements notamment sportifs, et de services.* »

Le volet agricole fait l'objet d'une analyse spécifique, menée par la CRAN (Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie) et la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural). Les volets environnementaux sont traités dans l'État Initial de l'Environnement et dans l'évaluation environnementale du document.



Les attendus du diagnostic

S'agissant d'un PLUi comprenant un volet habitat valant Programme local de l'habitat (PLH) et un volet mobilité valant Plan de mobilité (PDM), le diagnostic permet de répondre aux différents items des objectifs de ces deux documents. Il reprend ainsi les obligations du code de la Construction et de l'Habitation et du code des transports. Il se fonde ainsi sur l'alinéa III de l'article L. 302-1 du Code de l'habitat et de la construction, précisant que « Le programme local de l'habitat comporte un diagnostic sur le fonctionnement des marchés du logement et sur la situation de l'hébergement, analysant les différents segments de l'offre de logements, privés et sociaux, individuels et collectifs, et de l'offre d'hébergement. Le diagnostic comporte notamment une analyse des marchés fonciers, de l'offre foncière et de son utilisation, de la mutabilité des terrains et de leur capacité à accueillir des logements. Ce diagnostic inclut un repérage des situations d'habitat indigne, au sens du premier alinéa de l'article 1er de la loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement, et des copropriétés dégradées. ». L'article L. 1214-2 du Code des transports ne détaille pas le contenu du diagnostic, mais présente les différents items sur lesquels doit porter un PDM que reprend le présent diagnostic.

c. *L'organisation du document*

Le parti retenu est de décliner le présent diagnostic selon trois axes, permettant d'avoir à la fois une vision transversale du territoire, mais aussi une approche par thème plus précise.

Sont rappelés dès l'introduction, le contexte de l'élaboration du PLUi-HM, notamment les transitions environnementales et sociétales en cours qui doivent être prises en compte par les élus dans leurs choix d'aménagement et de développement durable mais constituent aussi autant de questions et de phénomènes nouveaux difficiles à appréhender.

Les projections de population et d'emploi étant un préalable sur lequel se base le diagnostic selon le Code de l'urbanisme, celles-ci seront aussi présentées en introduction du document.

Le premier chapitre du document porte sur la présentation du territoire de Caen la mer, notamment son cadre de vie. Il s'agit, dès cette première partie, de comprendre la construction du territoire par son histoire, ses formes urbaines et son patrimoine. De cette construction, découle un cadre de vie urbain présentant de nombreuses qualités mais aussi des points de vigilance pour ne pas atténuer ces qualités de cadre de vie ou diluer l'identité du territoire.

Le deuxième chapitre reprend les grands éléments qui font de Caen la mer un territoire dynamique et attractif. Il s'agit des éléments de positionnement géographique, de croissance démographique et d'emplois, de grands équipements et de grands projets qui contribuent à son rayonnement. En lien avec ce rayonnement, sont aussi présentés dans cette partie les déplacements depuis l'extérieur du territoire et les grandes infrastructures de transports qui contribuent à son accessibilité.

Le troisième chapitre vise à comprendre le fonctionnement du territoire, en s'attachant à présenter le plus possible les données sous forme cartographique à l'échelle la plus fine possible pour bien appréhender les spécificités territoriales à l'intérieur de Caen la mer. Sept thèmes sont ainsi abordés : les outils de connaissance et de planification dont s'est doté le territoire, la démographie, l'habitat, l'activité économique, les équipements et services du quotidien, la mobilité et les infrastructures de déplacement et le foncier, notamment l'analyse de la consommation d'espace des dix dernières années.

Pour faciliter la lecture du document, chaque grand thème abordé dans chaque chapitre fait l'objet d'une synthèse des principaux enseignements et des enjeux inhérents.

1.2. Un PLUi-HM à construire dans un monde en transition

Au cours de l'élaboration du diagnostic, la question des transitions est revenue lors de nombreux échanges. Ces questions de transitions sont cruciales pour bien appréhender les évolutions possibles du territoire, s'y préparer et s'adapter.

Les transitions ont pour définition la phase de passage d'un état stable à un autre état stable. Durant cette phase de transition, de nombreux changements sont à l'œuvre, sans qu'il ne soit souvent possible d'anticiper quel sera le prochain état stable. Plusieurs grands types de transitions ont été évoqués lors de ces réunions. Ces transitions se conjuguent et s'entrecroisent, mais sont souvent inéluctables.

Le présent diagnostic permet d'avoir des clés d'analyse et de compréhension de phénomènes à l'œuvre actuellement sur le territoire, mais il ne constitue ni une étude prospective explorant plusieurs futurs possibles, ni n'apporte de réponses certaines sur l'impact local des phénomènes présentés ici.

a. Des transitions écologiques et environnementales

Ces transitions relèvent à la fois de la prise de conscience des dommages environnementaux causés par le mode de développement passé et actuel du territoire, des évolutions réglementaires en cours visant à limiter son impact ou bien encore de l'adaptation du territoire aux changements climatiques.

- La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages du 9 août 2016 traduit bien cette prise de conscience de la fragilité de nos écosystèmes et de nos paysages. Au-delà des espaces naturels emblématiques souvent déjà protégés, le sujet de **la protection de la biodiversité en ville** (Trame verte, bleue, noire), voire **de la renaturation d'espaces urbains**, pourrait changer les manières d'aménager l'espace.
- Depuis plusieurs décennies, la production de la ville passe principalement par la construction sur des espaces naturels, agricoles et forestiers, c'est-à-dire en extension urbaine. Localement, ce développement se fait le plus souvent sur des terres agricoles, sans que cela exclut une part de plus en plus importante de renouvellement urbain. La multiplication de quartiers pavillonnaires, de zones d'activités, de zones commerciales et d'infrastructures routières marque fortement un paysage de moins en moins agricole. Si la protection des sols est inscrite dans le Code de l'urbanisme depuis les années 2000 (loi SRU), une accélération forte de ce mouvement conduit aujourd'hui à se placer dans une perspective **de Zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050**, en passant par une diminution de moitié de la consommation d'espace en 2031. Bien au-delà de la sobriété foncière, le ZAN va imposer de revoir entièrement le mode de développement dominant de la ville depuis l'après-guerre en



Loi Climat & Résilience et ZAN sont en germe depuis 10 ans

privilégiant le « faire la ville sur la ville » avant même de s'étendre. Cependant, le contexte

d'application de cette loi est encore mouvant puisque l'ensemble des décrets d'application ne sont pas encore parus et pose de nombreuses questions sur les coûts d'aménagement (coûts fonciers, coûts de construction…) et la capacité quantitative à répondre aux besoins du territoire.

- **L'adaptation aux changements climatiques** est au cœur des transitions en cours. Le réchauffement climatique est la conséquence majeure de l'accumulation de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, générée par la consommation d'énergies fossiles pour les activités humaines. S'il convient de s'inscrire dans les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) visant à atteindre la neutralité carbone à horizon 2050, le PLUi-HM est aussi pour le territoire caennais l'occasion d'anticiper l'adaptation aux changements climatiques locaux. Ces phénomènes sont complexes et difficiles à identifier avec certitude à un niveau local, mais l'été 2022, particulièrement sec et chaud, a renforcé cette prise de conscience politique de l'adaptation nécessaire. Le territoire de Caen la mer sera possiblement impacté par la remontée du niveau de la mer, la gestion des îlots de chaleur en ville, avec des épisodes caniculaires plus nombreux et la gestion du cycle de l'eau (eau pluviale, eau potable) tant pour les usages urbains qu'agricoles.

b. Des mutations sociétales

Il est toujours délicat d'anticiper les mutations sociétales à venir. Cependant, plusieurs tendances, dont certaines semblent inéluctables, ont été évoquées lors des réunions de réalisation du diagnostic.

- Le **vieillissement de la population** est une réalité au niveau national. Si le territoire de Caen la mer, dopé par son attractivité économique et son université, demeure un territoire relativement jeune, les projections de population anticipent un fort vieillissement de la population. La part des plus de 75 ans devrait augmenter de 50 % d'ici à 2040 et le nombre de personnes de plus de 85 ans devrait doubler. Cette évolution démographique interroge à la fois les besoins à anticiper dans le PLUi-HM (besoins en logements, en équipements et services spécifiques, en transports adaptés, en emplois spécifiques) que les manières d'aménager la ville et les équilibres démographiques actuels entre les communes.

- Le mouvement des gilets jaunes, en 2018 et 2019, débuté pour dénoncer la flambée des prix des carburants dans des territoires périurbains et ruraux où la voiture est indispensable, traduit aussi **des attentes fortes des citoyens en matière d'équité des territoires**, entre métropoles bien équipées et connectées et territoires périphériques à l'écart qui ont vu les services publics diminuer progressivement ainsi que leur offre de transports alternatifs à la voiture.

- En parallèle, on peut aussi noter des attentes de citoyens, sans savoir s'il s'agit pour le moment d'un signal faible ou d'une tendance de fond, pour **une consommation de proximité**. Ces attentes se cristallisent dans un premier temps sur les questions alimentaires (limitation des intrants, développement de circuits courts) alors que l'agriculture caennaise est plutôt orientée vers la grande culture d'exportation. Des politiques publiques locales (Projet alimentaire territorial porté par le pôle métropolitain Caen Normandie Métropole et la Chambre régionale d'agriculture, ou bien encore la démarche Territoire en transition de Caen la mer) visent à redonner une place plus importante à une agriculture de proximité nourricière de l'agglomération. Mais ces attentes en faveur d'un retour de la proximité vont aussi au-delà des questions alimentaires. Ils concernent aussi l'aménagement des villes en lien avec l'accessibilité (notion de ville du quart d'heure, de « marchabilité ») ou de maintien du commerce de proximité. Concernant le développement économique, on peut noter les

volontés européennes et nationales de relocalisations industrielles et localement sur les territoires, le développement de la notion d'écologie industrielle visant à favoriser les complémentarités et les liens entre activités locales.

c. Des transitions économiques : les questions énergétiques et numériques

- **La transition énergétique** est l'un des volets de la transition écologique, visant à une modification structurelle profonde des modes de production et de consommation d'énergie pour sortir de la dépendance aux énergie fossiles. Cette question rejoint à la fois la lutte contre le réchauffement climatique et l'indépendance énergétique nationale. La guerre en Ukraine depuis le mois de février 2022 a d'ailleurs accéléré drastiquement la flambée des prix de l'énergie déjà entamée. Or, le mode de fonctionnement du territoire caennais est très consommateur d'énergie. La transition énergétique passe à la fois par une politique de moindre consommation d'énergie (lutte contre le gaspillage énergétique, réhabilitation thermique des bâtiments, modes de transports alternatifs à la voiture, urbanisme favorisant les courtes distances…) et par le développement localement de production d'énergie décarbonée. Ces deux aspects, traités dans le Plan climat air énergie de Caen Normandie Métropole et dans le Schéma Directeur de l'Energie de Caen la mer, vont devoir trouver une traduction concrète dans le projet du PLUi, mais aussi dans ses volets PLH et PDM.
- **La révolution numérique** bouleverse en profondeur l'économie et les modes de vie. Ces innovations ne se limitent pas aux technologies de l'information et de la communication mais concernent de nombreux domaines qui vont avoir un impact sur l'aménagement du territoire. C'est notamment le cas dans le domaine des transports, avec l'implication croissante du numérique dans les mobilités et l'avènement du concept de *Mobility as a service* (La mobilité en tant que service) visant à mettre en lien l'ensemble des possibilités de déplacement pour proposer un service de mobilité répondant à un besoin. C'est aussi le cas dans le domaine de la gestion urbaine (flux d'énergie, éclairage, gestion de l'eau, des déchets, des transports publics ...) pour améliorer à la fois le service rendu et son efficacité. Dans le domaine du logement, l'apport de la domotique peut apporter des réponses à des enjeux environnementaux (gestion énergétique) ou sociétaux (maintien à domicile des personnes très âgées…). Cette implication croissante du numérique dans l'ensemble des domaines et dont on ne peut prévoir tous les développements nécessite le déploiement de réseaux de communication (fibre optique, 5G…) toujours plus performants. Ces nouvelles technologies peuvent en revanche être sources d'inégalités entre les territoires, plus ou moins bien connectés, mais aussi au sein de la population en fonction du degré de maîtrise des technologies.

d. Des effets durables des crises sanitaires et économiques

Certaines crises amènent de profondes transformations quand d'autres ne changent presque rien. Il faut la combinaison de trois conditions pour qu'une crise porte des changements profonds dans la société : des troubles et des manifestations sociales en amont de la crise, une injection importante d'argent public et la mise en lumière voire l'élargissement de précarités existantes.

Le diagnostic a été construit dans un contexte de crise sanitaire de la COVID19. Le confinement national du 17 mars au 11 mai 2020, suivi des confinements du 30 octobre au 15 décembre 2020 et du 3 avril au 3 mai 2021 ont considérablement impacté la vie économique du pays, mais aussi les pratiques individuelles de travail, de consommation et les aspirations résidentielles et de modes de vie de nos concitoyens. Il est délicat, alors que la crise sanitaire n'est pas encore terminée, d'en mesurer les impacts durables sur notre territoire et les comportements des habitants. Plusieurs questions restent

en suspens, dont les effets pourraient avoir un impact fort sur les politiques d'aménagement du territoire.

- Les confinements ont fait **augmenter de manière soudaine la pratique du télétravail**. Alors qu'en 2019, seuls 7 % des salariés pratiquaient régulièrement le télétravail, ils étaient plus de 50 % durant les confinements. À l'issu de cette période de vigilance sanitaire, de nombreuses entreprises et administrations ont maintenu des modes de travail hybrides, mixant présentiel et télétravail. Cette pratique du télétravail, si elle s'avère durable et massive, peut avoir de nombreux impacts sur l'aménagement du territoire : diminution des déplacements individuels, notamment en heures de pointe, besoins d'immobilier d'entreprise différents, couverture numérique en très haut débit de l'ensemble du territoire…
- Suite aux confinements, de nombreux territoires ont pu constater **une augmentation des transactions immobilières accompagnés d'une forte hausse des prix**. Les confinements ont pu être le déclencheur de la recherche d'un logement et d'un cadre de vie plus adaptés aux attentes des ménages (jardin, proximité d'espace vert, recherche de nature, logement plus grand, pièce supplémentaire pour le télétravail…), d'autant plus que la pratique du télétravail a pu faciliter les mobilités à grande distance. L'arrivée, même limitée, de Franciliens avec un fort pouvoir d'achat immobilier a ainsi pu dérégler certains marchés immobiliers locaux. Que ce soit sur les marchés immobiliers ou les types de logement recherchés, les évolutions sont encore à l'œuvre et impacteront le volet habitat du PLUi-HM.
- Outre une diminution de la mobilité constatée durant les périodes de confinement et les effets plus durables du télétravail**, les comportements de mobilité ont évolué** durant ces deux années de crise sanitaire. Compte tenu des contraintes qui ont continué de peser sur les transports collectifs, les grands gagnants de cette période sont les modes de déplacement individuels : voiture, vélo et marche. À contrario, les transports collectifs ont vu leur fréquentation chuter de 40 % ; il est difficile de prévoir combien de temps prendra un retour à la situation antérieure. Les résultats à venir de l'enquête « grand territoire » du Calvados permettront de mesurer l'évolution des comportements de mobilité, difficile à mesurer autrement.
- Enfin, cette période de crise sanitaire a pu faire accélérer **des modifications de pratiques de consommation**, avec un grand écart entre une tendance à la consommation locale et l'achat en petits commerces pour limiter les déplacements et le brassage de population, d'une part, et un recours accru aux achats à distance et aux services de livraison à domicile, d'autre part. Ces évolutions majeures en matière de commerce pourront avoir des impacts localement sur l'urbanisme commercial, les pratiques agricoles et les questions de livraison de marchandises en ville.

Durant l'élaboration de ce diagnostic, le territoire de Caen la mer comme l'ensemble de l'Union européenne et une partie du monde ont été impactés par une forte inflation, due tout d'abord à un rattrapage économique post-crise sanitaire et à la hausse des matières premières qui s'en est suivie. Cette inflation s'est vue largement accentuée par la hausse très forte des prix de l'énergie suite à l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Cette évolution des prix de l'énergie vient rendre encore plus cruciale l'accélération des transitions énergétiques en cours, mais pourrait avoir aussi de multiples impacts sociaux (vulnérabilité énergétique, modification des comportements de déplacements…).

1.3. Les prévisions démographiques et d'emplois de Caen la mer

a. Prévisions démographiques à 2040

Hypop'Aucame, un outil de projection démographique paramétrable

Combien d'habitants comptera Caen la mer en 2040 ? Pour répondre à cette question, l'Agence d'urbanisme a développé un outil de projection démographique dénommé HYPOP'AUCAME, acronyme de Hypothèses de Population AUCAME. Dans sa conception, le modèle s'appuie sur les données du recensement (population et ménages) et de l'état-civil (naissances et décès), mais aussi du ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche (étudiants). Les informations retenues mixent données locales (Caen la mer) et nationales (France entière) pour imbriquer les tendances observées à différentes échelles.

Dans sa conception, l'outil se réfère à l'année 2021. Il tient compte des caractéristiques et des évolutions observées cette année-là, mais aussi au cours des cinq années précédentes (période de 2016 à 2021). Prolongeant les tendances actuelles, les projections à l'horizon 2040 sont paramétrables pour tenir compte des évolutions potentielles de Caen la mer dans les deux décennies à venir. Le modèle peut moduler les indicateurs concernant la natalité, la mortalité et les migrations, mais aussi les étudiants, les colocations, les hébergements collectifs et les séparations. L'outil est ainsi très flexible.

Une grande confiance en l'avenir

Pour calibrer les paramètres, l'Agence d'urbanisme a organisé un séminaire prospectif interne pour croiser les regards des chargés d'études et anticiper collectivement les évolutions futures de Caen la mer. De cet exercice, il ressort une grande confiance en l'avenir liée à l'attractivité du territoire et à ses qualités intrinsèques. Quelques tendances prospectives risquent cependant de freiner cette dynamique, notamment le coût du foncier et de l'immobilier qui devrait continuer de progresser du fait du ZAN ou encore la concurrence des villes moyennes et des espaces ruraux devenant le réceptacle des habitants fuyant les métropoles.

Les hypothèses démographiques retenues

Les paramètres d'HYPOP'AUCAME ont été calibrés pour transcrire sur le plan démographique les hypothèses prospectives évoquées, en étalonnant les grandeurs statistiques de façon à obtenir des évolutions réalistes et vraisemblables. Les paramètres retenus sont les suivants :

- **Natalité** : l'application des taux de fécondité nationaux à la structure par âge de la population de Caen la mer montre que les femmes ont localement moins d'enfants que sur l'ensemble du territoire français. Les taux de fécondité ont été ajustés pour tenir compte de cette réalité locale. Au niveau national, le taux de fécondité national diminue régulièrement depuis 2010. Le parti pris retenu dans le modèle est de considérer qu'il va continuer de reculer jusqu'en 2030 environ du fait du contexte international et climatique anxiogène, mais qu'il remontera ensuite, du moins sur Caen la mer, du fait de la vitalité démographique et économique du territoire (plus grande confiance en l'avenir).
- **Mortalité** : l'application des taux de mortalité nationaux à la structure par âge des habitants de Caen la mer fait apparaître localement une surmortalité de la population. Le nombre de décès d'ici 2040 est donc estimé en tenant compte de cette spécificité locale. En constante progression depuis des décennies, l'espérance de vie à la naissance tend à s'essouffler du fait notamment des maladies comme la COVID ou les cancers qui altèrent l'état de santé de la

population. Compte tenu des incertitudes pesant sur la situation sanitaire future de la France, l'espérance de vie a été maintenue à son niveau actuel.

- **Migrations** : du fait de la mise en œuvre du ZAN et des perspectives économiques favorables de Caen la mer, les taux de migration ont été augmentés de façon progressive à tous les âges de la vie d'ici 2040. La hausse la plus marquée concerne les 30-45 ans et les enfants de 0-14 ans vivant dans ces familles attirées par l'espace caennais. Les arrivées de populations étrangères devraient concomitamment s'accroître du fait des zones d'ombre qui planent sur la situation géopolitique mondiale (intensification des flux de migrants).
- **Étudiants** : pôle d'enseignement supérieur majeur, l'agglomération de Caen a connu une forte croissance du nombre d'étudiants ces dernières années. Les perspectives d'évolution sont très difficiles à prévoir en raison des incertitudes qui planent sur l'avenir des effectifs étudiants. Sur le plan démographique, la baisse régulière du nombre d'enfants dans l'ouest de la Normandie laisse en effet entrevoir un recul potentiel du nombre de jeunes inscrits dans les établissements d'enseignement supérieur caennais dont le bassin de recrutement est très régional. La trajectoire va dépendre des politiques nationales, de la concurrence des grandes métropoles et, au final, de l'attractivité qu'exercera la place caennaise en Normandie et sur le territoire national. Du fait de cette incertitude, le nombre d'étudiants a été maintenu à 36 000 inscrits d'ici 2040, effectif total enregistré en 2020-2021.
- **Insertion des étudiants sur le marché du travail** : la croissance des effectifs dans l'enseignement supérieur intervient au moment de la reprise économique amorcée et confirmée dans le bassin caennais. Le parti pris est de considérer qu'une partie du surplus d'étudiants est absorbée dans le tissu économique local à l'issue de leurs études, générant une augmentation du nombre de jeunes âgés de 25-29 ans sur le territoire.

Près de 300 000 habitants à Caen la mer en 2040

Compte tenu de ces hypothèses, la population de Caen la mer atteindrait 296 000 habitants en 2040, soit une hausse de 9 % en 20 ans. La croissance représenterait 24 000 habitants supplémentaires, soit l'équivalent de la population de la communauté de communes Cœur de Nacre en 2021. L'enjeu pour le territoire est d'être en capacité de les accueillir et de les loger dans un contexte de forte sobriété foncière.

L'arrivée de jeunes familles devrait infléchir puis relancer la natalité au sein de Caen la mer. Si les hypothèses se confirment, 2 700 bébés pourraient naître en 2040, le territoire retrouvant sa natalité de la fin des années 2020.

Côté mortalité, le vieillissement de la population va générer une forte progression du nombre de décès. D'après les projections réalisées, la mortalité pourrait progresser de près de 40 % entre 2020 et 2040.

Du fait du vieillissement de la population, la relance de la natalité ne devrait pas enrayer l'érosion du solde naturel de la population. Négatif en 2023, l'écart entre les naissances et les décès continuera de se creuser malgré l'arrivée d'une population pourtant jeune sur le territoire.

C'est donc bien l'attractivité du territoire pour les jeunes et les actifs, plus que son solde naturel, qui va alimenter cette croissance démographique.

TRANCHES D'ÂGES	POPULATION		EVOLUTION 2020-2040	STRUCTURE PAR ÂGE	
	2020	2040		2020	2040
0-14 ans	42 736	40 602	-5,0	16%	14%
15-24 ans	46 326	43 229	-6,7	17%	15%
25-40 ans	50 317	60 576	20,4	18%	20%
40-59 ans	63 425	71 119	12,1	23%	24%
60-74 ans	44 847	43 095	-3,9	16%	15%
75 et plus	24 671	37 505	52,0	9%	13%
TOTAL	272 322	296 127	8,7	100%	100%

Évolution de la population de Caen la mer entre 2020 et 2040, source HYPOP'AUCAME

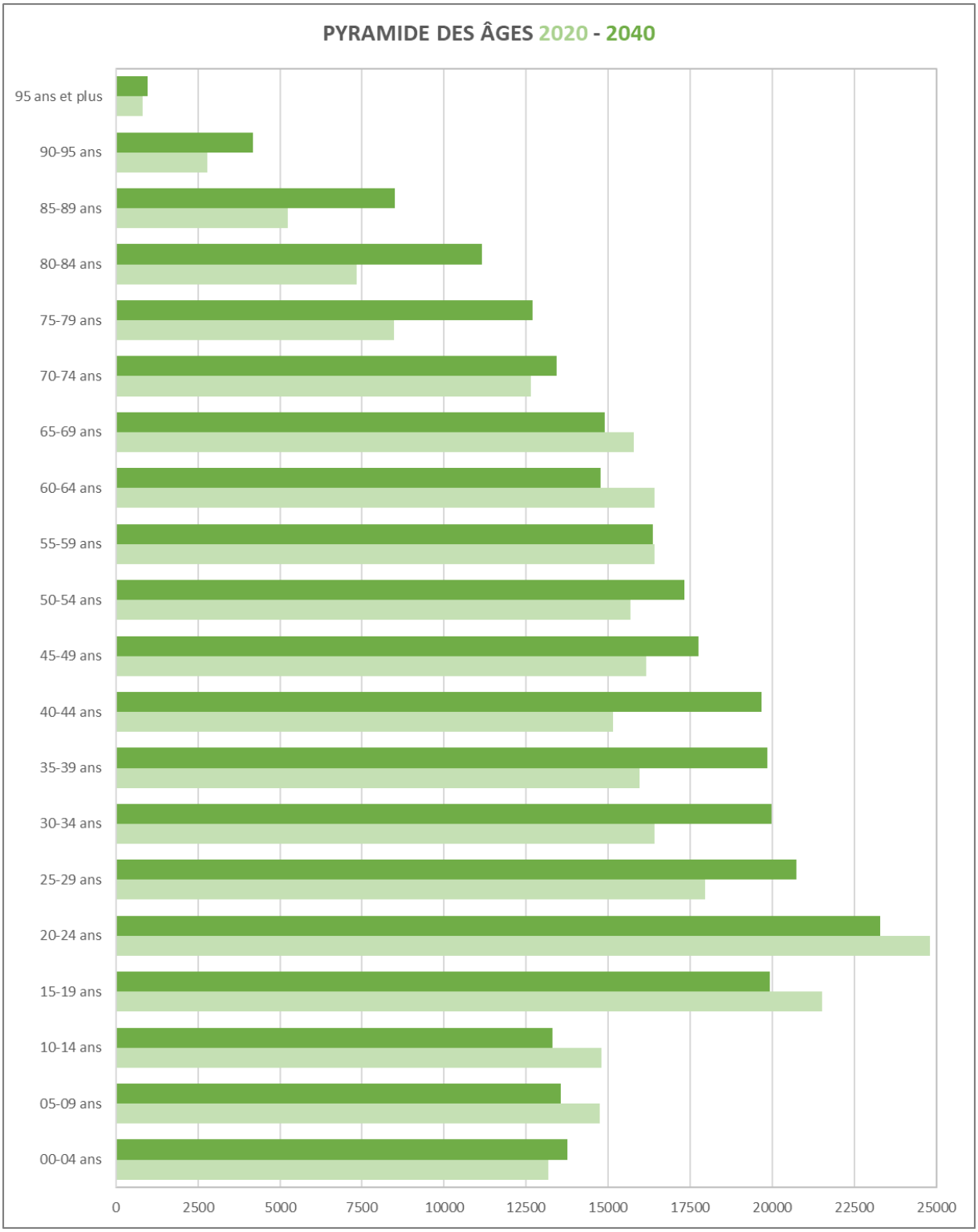
Par tranche d'âge, les évolutions de population sont très contrastées. Du fait des arrivées et du maintien de jeunes ménages sur le territoire, le nombre de 25-40 ans progresserait de 20 % entre 2020 et 2040. La baisse de la fécondité des femmes observée au début des années 2020 générerait un recul du nombre d'enfants de 5 % en 20 ans atténué, toutefois, par une reprise de la natalité dans les années 2030.

Les autres tranches augmenteraient également, à l'exception notable des 15-24 ans qui reculeraient du fait de la stabilité des effectifs étudiants et de l'inertie de la baisse du nombre d'enfants les années précédentes. La hausse la plus importante concerne les personnes âgées, surtout celles de plus de 75 ans correspondant aux générations nombreuses du baby-boom. Leur nombre augmenterait de plus de 50 % entre 2020 et 2040, avec les conséquences induites en termes de santé et de dépendance. Si ces tendances se confirment, il faudra quasiment doubler le nombre de places en EHPAD d'ici 2040. Les effets démographiques du vieillissement de la population vont être colossaux pour l'avenir du territoire. Une évolution notable à signaler : la stabilité du nombre de jeunes retraités liée à la structure de la pyramide des âges en 2020. Au final, la part des plus de 60 ans dans la population passerait de 25 à 28 % entre 2020 et 2040.

Ces hypothèses sont très optimistes. Si les tendances démographiques 2016-2021 se maintenaient, la population de Caen la mer atteindrait 290 000 habitants à l'horizon 2040 d'après HYPOP'AUCAME.

La superposition de la structure par âge de la population de Caen la mer en 2020 et 2040 met en exergue les effets des hypothèses démographiques retenues dans les projections : reprise de la natalité, stagnation des effectifs étudiants, regain d'attractivité lié au dynamisme économique et au recentrage sur l'agglomération caennaise et vieillissement de la population. La croissance démographique génère une dilatation quasi-générale de la pyramide des âges, surtout entre 30 et 50 ans (familles avec enfants) et après 70 ans (papy-boom).

Reflet des évolutions futures de la population, ces hypothèses démographiques vont servir de base pour définir les projections en matière d'emploi d'ici 2040.



Pyramide des âges 2020-2040, INSEE RP 2020, HYPOP'AUCAME

b. Les projections d'emploi à horizon 2040

Une démarche exploratoire des dynamiques du marché de l'emploi de Caen la mer

Les exercices de prospective instaurés par le Code de l'urbanisme dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme visent à éclairer les champs de la démographie et de l'emploi. L'objectif de ces exercices est ainsi d'éclairer les politiques locales, tout particulièrement en matière de logement, de foncier et d'immobilier d'entreprise, voire de mobilités.

Les dynamiques qui régissent la démographie sont largement documentées et sont appréhendées par l'étude du solde naturel (différence entre les naissances et les décès) et du solde migratoire (différence entre le nombre de personnes entrées sur un territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties). Les dynamiques démographiques sont par ailleurs caractérisées par une forte inertie, favorisant leur analyse.

La dimension prospective de l'économie, quant à elle, est globalement appréhendée au travers des dynamiques de l'emploi, incluant par là même un certain nombre de variables supplémentaires (tailles d'établissements, secteurs d'activité, filières, consommation, stratégies d'implantation, etc.), complexifiant d'autant l'exercice de projection. L'évolution d'un tissu économique local et des volumes d'emplois qui y sont attachés dépend également pour partie de décisions totalement extérieures au territoire, de logiques économiques de groupes/d'entreprises, de critères de positionnement liés aux différents marchés, etc.

Aussi, en vue d'appréhender les dynamiques de l'emploi sur la CU Caen la mer, nous avons procédé par une démarche croisant deux approches : prolongation de tendances d'évolution d'emploi passées et calage sur les hypothèses démographiques (modélisation de la part des actifs occupés/en emploi) en prenant en compte le poids des actifs occupés travaillant à Caen la mer sans y résider (composante attractivité de Caen la mer).

La projection des taux d'évolution entre différents recensements de l'emploi

Cette première approche de projection d'emplois vise à appréhender les volumes d'emplois potentiels de la Communauté urbaine Caen la mer dans une perspective de reproduction des taux d'évolution de l'emploi récemment observés sur le territoire, représentatifs de dynamiques/contextes économiques variés.

Plusieurs angles d'analyse sont ainsi représentés, selon différents périodes et contextes :

- **Une hypothèse tendancielle récente** par la projection des données d'emplois INSEE entre 2015 à 2021. Cette projection d'une période de fort dynamisme d'emploi, se traduit par une augmentation de 1 680 emplois supplémentaires par an (soit un taux de progression annuel moyen de + 1,01 %/an). Caen la mer compterait ainsi 183 000 emplois en 2040. Cette projection, n'intégrant pas la possibilité de période de crise, semble trop optimiste. Elle n'est pas retenue dans la fourchette des hypothèses d'emploi à 2040.
- **Une hypothèse tendancielle de moyen terme,** résultant de la projection de l'évolution des données d'emploi INSEE 2008 à 2021, représentant une période de destruction, puis de fort rebond de l'économie nationale et locale (post crise économique). Cette tendance se traduit par la projection d'environ 650 emplois supplémentaires par an (soit un taux progression annuel moyen de + 0,41 %/an). L'emploi total à Caen la mer s'élèverait ainsi à 164 000 emplois en 2040 (contre environ 151 000 en 2021). Cette hypothèse, en intégrant une période de crise et une période de rebond, représente la fourchette basse des projections d'emplois possible à horizon 2040.

- **Une hypothèse tendance longue,** basée sur la projection des évolutions de l'emploi INSEE de 1982 à 2021, vise à projeter « mécaniquement » la croissance du marché de l'emploi observée sur une longue période. Cette hypothèse permet de montrer la dynamique de long terme de création d'emplois à Caen qui a bien absorbé les chocs pétroliers de 1973 et 1979 ainsi que les délocalisations industrielles (SMN, Moulinex…). Cette dynamique de long terme a conduit à une croissance de 1 135 emplois/an de 1982 à 2021 et permettrait d'atteindre 173 000 emplois à horizon 2040 (soit un taux de croissance annuel moyen de + 0,70 %/an).

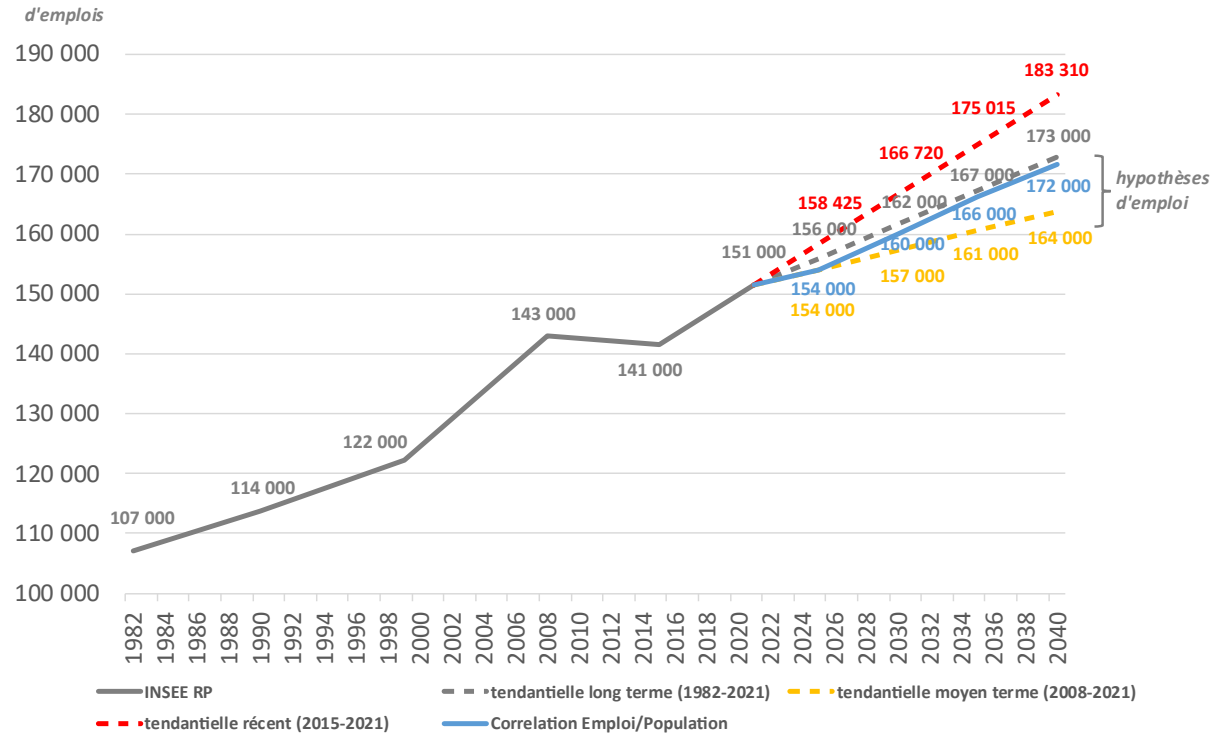
Corrélation entre les hypothèses démographiques et d'emploi - Projection des taux d'actifs occupés/en emploi de Caen la mer

La seconde approche vise à établir un lien entre les projections démographiques issues de l'outil HYPOP'AUCAME de l'Agence et l'exercice de projection d'emploi. En effet, les caractéristiques de la démographie peuvent être rapprochées du volume d'emploi en s'appuyant sur la population active, la part des actifs occupés et l'indice de concentration de l'emploi. Les populations actives occupées (cf. 15 à 24 ans, de 25 à 54 ans et de 55 à 64 ans) sont reconstituées à l'échelle de la CU de Caen la mer à différentes étapes intermédiaires jusqu'à l'horizon de 2040, correspondant aux pas de temps définis dans les hypothèses de projection démographique.

Cette traduction en termes d'emplois des objectifs démographiques s'appuie sur trois facteurs particuliers :

- L'évolution des dynamiques de taux d'emploi par tranche d'âge pour prendre en compte la hausse progressive du taux d'emploi des 55-64 ans constaté sur le territoire national comme au plan local, en fonction du recul de l'âge de départ à la retraite. Le scénario fait ainsi augmenter progressivement le taux d'emploi des 55-64 ans de 0,52 en 2021 à 0,63 en 2040.
- Les données INSEE d'emplois au lieu de travail sont en décalage avec l'évolution du taux de chômage qui peut être beaucoup plus rapide. Est ainsi réintégrée la diminution du chômage sur la zone d'emploi de Caen qui est passé de 9,9 % en 2015 à 7,5 % en 2020.
- Enfin, le lien entre l'emploi et la population active sur un territoire dépend de l'attractivité de ce territoire, y compris au-delà de ses limites. C'est ce qui est mesuré par l'indice de concentration de l'emploi. Cet indice de concentration de l'emploi est estimé à 1,38 en 2021 sur le territoire. Cela signifie qu'il y a plus d'un emploi par actif résidant à Caen la mer. Nous avons maintenu l'indice de concentration de l'emploi à son niveau actuel pour cette seconde approche.

L'ensemble de ces hypothèses permet d'aboutir à une projection de 172 000 emplois (+ 1 070 emplois/an, soit un taux de croissance annuel de + 0,67 %/an) à horizon 2040, avec une première phase 2021-2025 de croissance modérée correspondant à la tendance très récente de frein sur la création d'emploi, conjugué à une stabilisation de la part des 15-24 ans et une légère décroissance des 55-64 ans. La courbe reprend ensuite une pente régulière alimentée par l'attractivité de l'agglomération pour les 25-54 ans (correspondant aux familles) et la hausse du taux d'emploi des 55-64 ans. Les projections issues de cette seconde méthode sont très proches des tendances longues de l'évolution de l'emploi (INSEE 1982-2021).



Emploi observé et projections d'emploi à Caen la mer

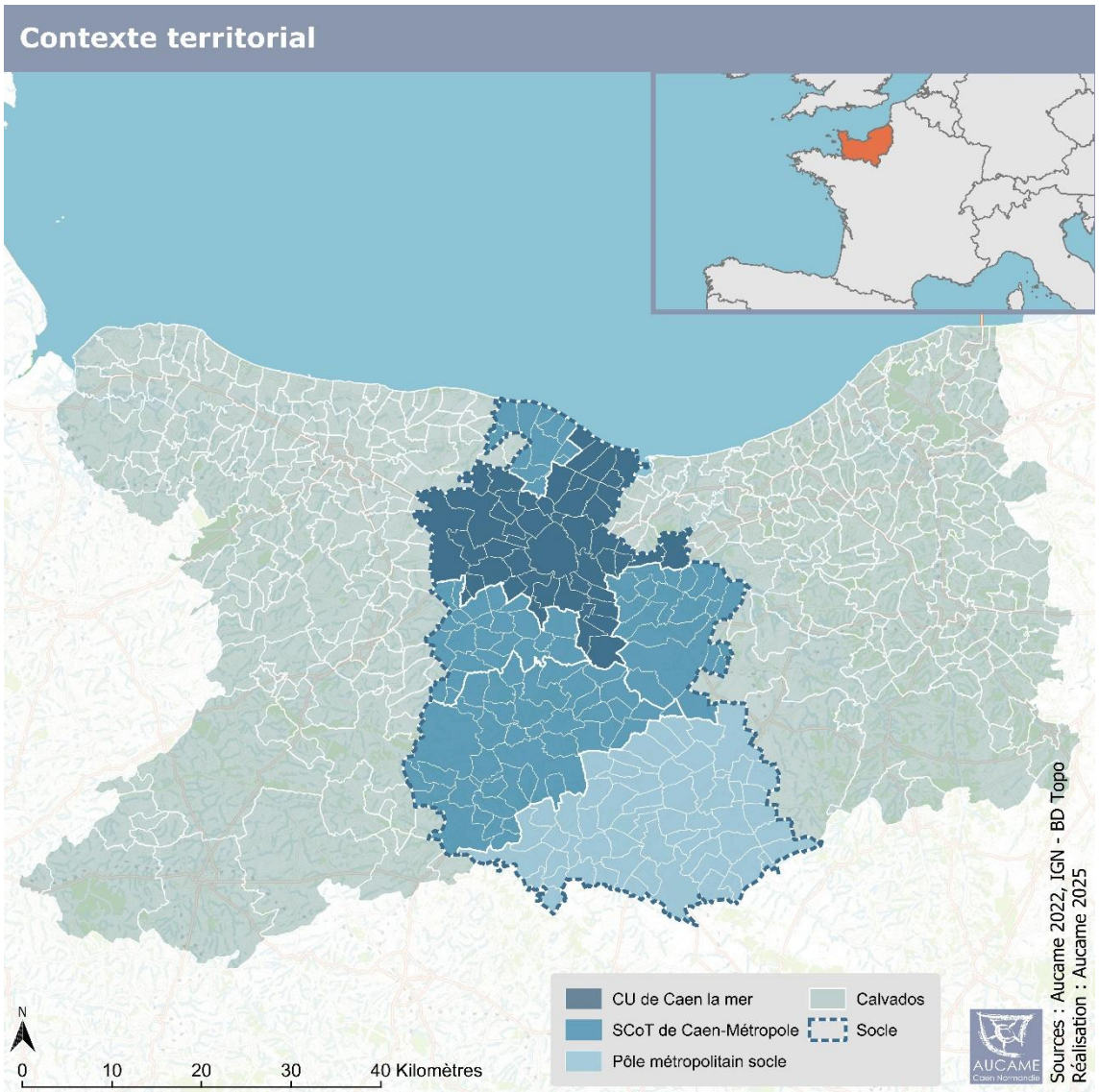
Au vu des projections démographiques et des évolutions tendancielles de l'emploi, on peut estimer une fourchette probable de projection d'emplois à horizon 2040 comprise entre 164 000 et 173 000 emplois, soit une création d'emploi annuelle tournant autour de 1 000 emplois supplémentaires. Ces hypothèses correspondent à un taux de croissance annuel compris entre 0,41 %/an et 0,70 %/an traduisant un optimisme raisonnable pour le développement économique de l'agglomération caennaise.

2. Présentation du territoire de Caen la mer

a. Caen la mer au cœur de la Normandie

Caen la mer se situe au cœur de la région Normandie, dans le quart nord-ouest de la France.

La Communauté urbaine Caen la mer, au centre du département du Calvados, représente la principale agglomération du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de Caen-Métropole, au côté de quatre communautés de communes voisines. Elle fait aussi parti du Pôle métropolitain socle, élargi au Pays de Falaise, qui porte localement les politiques climatiques et énergétiques (Plan Climat Air Energie Territorial) et alimentaires (Projet Alimentaire Territorial).



L'agglomération dispose d'une façade maritime ouverte sur la Manche, avec une liaison maritime directe vers le sud de l'Angleterre (Portsmouth se situe à moins de 180 km de Ouistreham) et à 250 km de Londres.

Situé à environ 50 km du Havre, 100 km de Rouen, 150 km de Rennes et 200 km de Paris, soit 2 heures de route ou de train, le territoire caennais échappe à l'influence directe de l'agglomération parisienne dans son fonctionnement quotidien, mais se positionne comme ville du grand Bassin parisien.

b. Le territoire de Caen la mer

La Communauté urbaine Caen la mer est issue de la fusion de la Communauté d'agglomération Caen la mer et des Communautés de communes Entre Thue et Mue et Plaine Sud de Caen ainsi que de l'extension aux communes de Thaon et de Troarn. Dans la basse vallée de l'Orne et sur le plateau agricole de Caen, la Communauté urbaine fédère 48 communes réparties sur un territoire de 366 km².

Le port de Caen-Ouistreham lui donne une assise maritime, dans le sillage du fleuve et de son canal, renforcé par plus de 7 km de côtes sableuses. Principale agglomération de l'ouest de la Normandie, le territoire concentre de nombreux emplois métropolitains supérieurs. Pôle d'enseignement supérieur et de recherche, plus de 35 600 étudiants y sont formés chaque année et participent à son rayonnement et son animation. Territoire riche d'histoire, de nature et de patrimoine, réputé aussi pour ses stations balnéaires de la Côte de Nacre, Caen la mer attire chaque année de nombreux touristes.



Quelques chiffres clés permettent de mieux appréhender le territoire de la Communauté urbaine Caen la mer (Source Insee RP 2021, INEE SIDE 2021, EMC2 2022) :

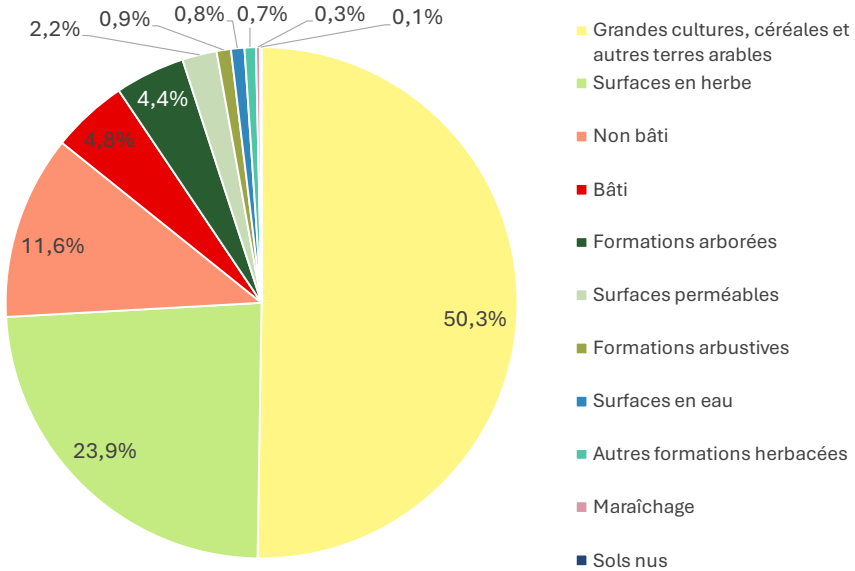
- 48 communes
- 366 km²
- 275 000 habitants
- 751 habitants/km²
- 151 000 emplois
- 25 000 établissements
- 152 000 logements
- 955 000 déplacements par jour

c. *Une zone urbaine intégrée dans un territoire très agricole*

Le territoire de Caen la mer est couvert par le Mode d'occupation des sols de Caen-Métropole. Il s'agit d'un inventaire numérique de ce qui occupe l'ensemble des sols du territoire. Deux types d'occupation sont à distinguer :

- Les couvertures : il s'agit de l'occupation biophysique des sols, tels que les grandes cultures, le maraichage ou encore les surfaces en herbes ou arbustives. Les couvertures sont classées en 5 niveaux pour un total de 24 postes.
- Les usages : l'occupation du sol est classée en fonction de l'activité humaine, comme l'habitat, les équipements ou encore les « sans usages » qui sont tous les espaces naturels sans activités humaines. Il existe deux niveaux d'usage pour un total de 12 postes.

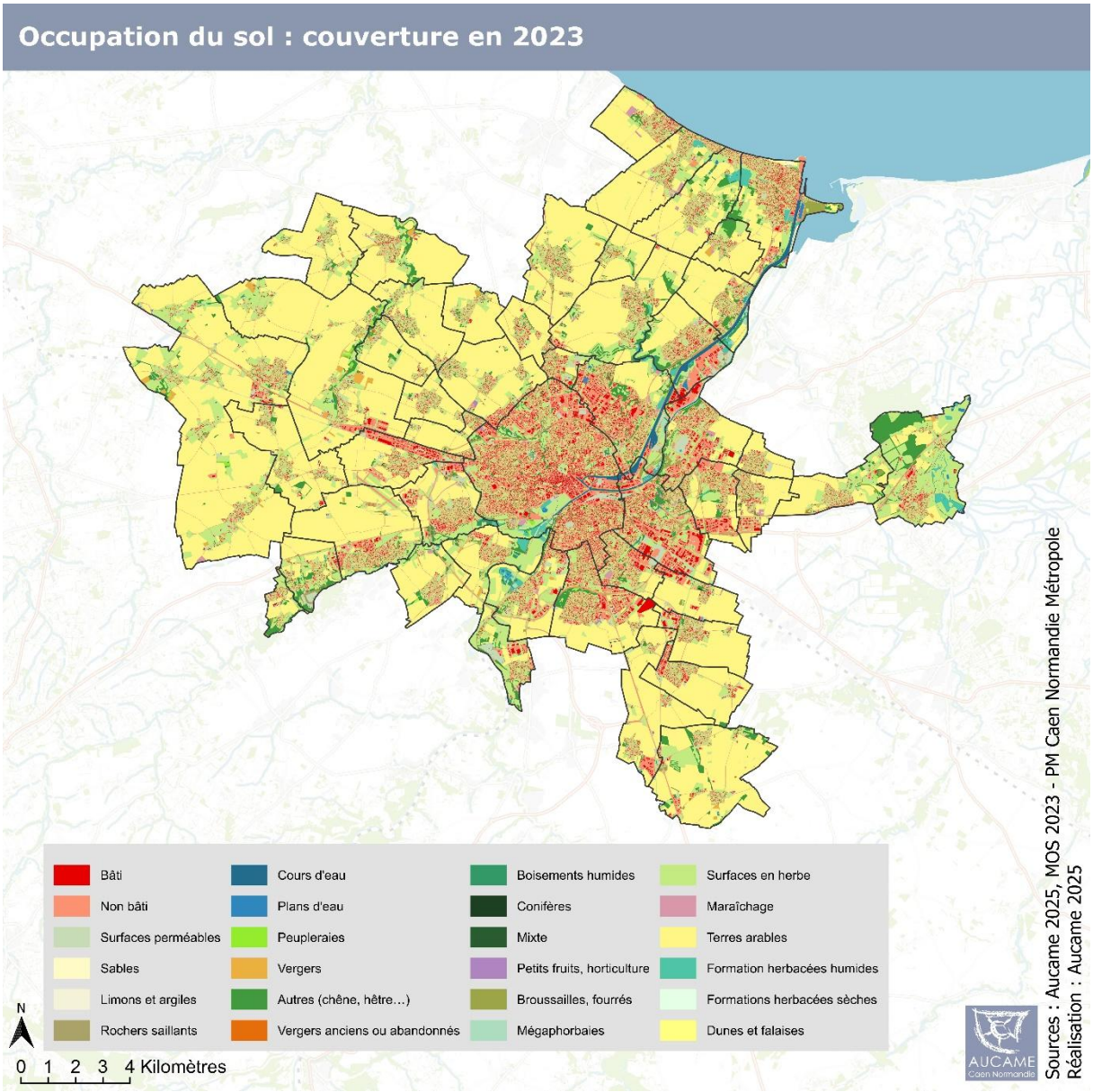
Le sol de Caen la mer est essentiellement occupé par des terres arables (grandes cultures principalement et un peu de maraichage) puisque 50 % des sols en sont couverts. Cela se traduit dans le paysage par un horizon ouvert fait de grandes plaines agricoles. Les surfaces en herbe et les autres formations herbacées forment la deuxième couverture du sol, avec près de 24 % qui en sont couverts. Il s'agit essentiellement des prairies et des espaces verts des espaces urbains intégrant les jardins des



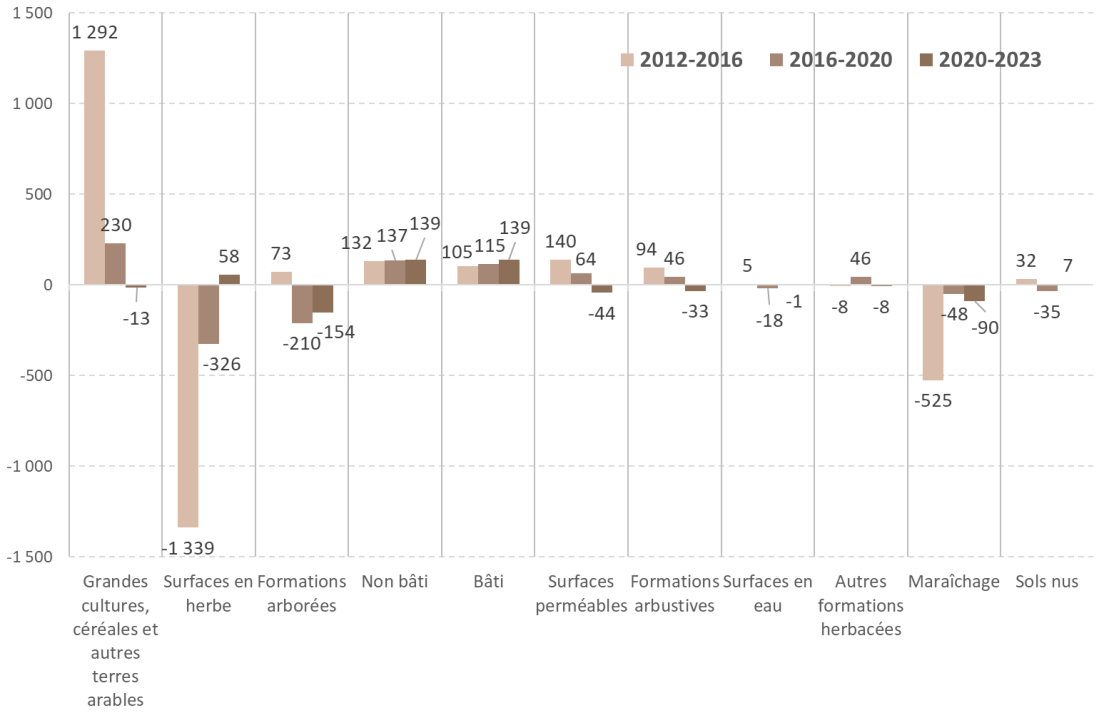
Répartition des couvertures du sol en 2023, source MOS Caen Normandie Métropole 2023

particuliers. Les vallées de l'Orne, de l'Odon ou encore de la Dives se distinguent aisément par la présence d'eau et de végétation le long de ces cours d'eau.

Les couvertures artificialisées bâties et non bâties se concentrent essentiellement dans l'agglomération là où les densités urbaines sont les plus importantes. Hors du centre urbain, les espaces bâtis et non bâtis permettent de distinguer nettement les bourgs et villages du territoire. Au final, les occupations « urbaines » représentent moins de 20 % de la couverture des sols.

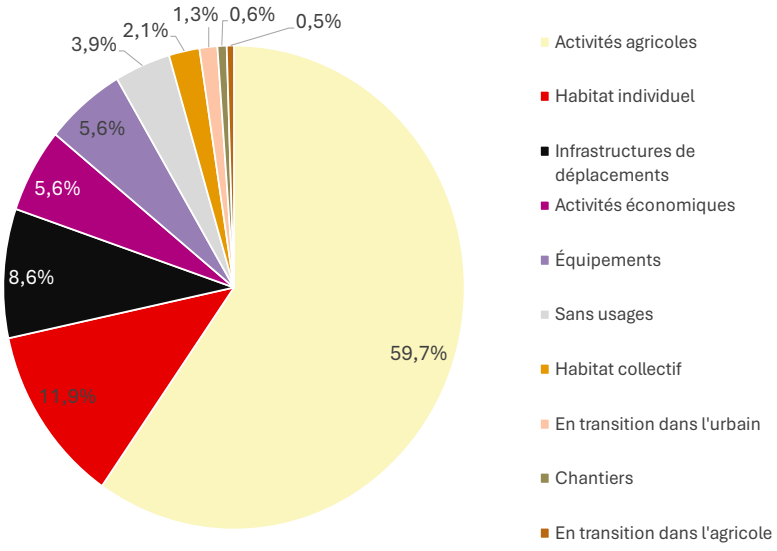


Entre 2012 et 2023, moins de 2 % de la surface de Caen la mer a changé de couverture. Les surfaces dites « naturelles » ont diminué au cours de cette période. La baisse la plus marquante concerne les espaces maraîchers, avec une réduction de plus de 280 hectares (- 75 %), principalement entre 2012 et 2016. Une autre diminution notable est celle des surfaces en herbe (prairies, mais aussi potentiellement des jardins résidentiels), qui ont perdu 190 hectares (- 2 %). Les augmentations de surface les plus significatives concernent les espaces bâtis et non bâtis, avec respectivement 235 hectares supplémentaires (+ 15 %) et 302 hectares (+ 8 %).



Évolution de la couverture des sols, source MOS Caen Normandie Métropole 2012-2016-2020-2023

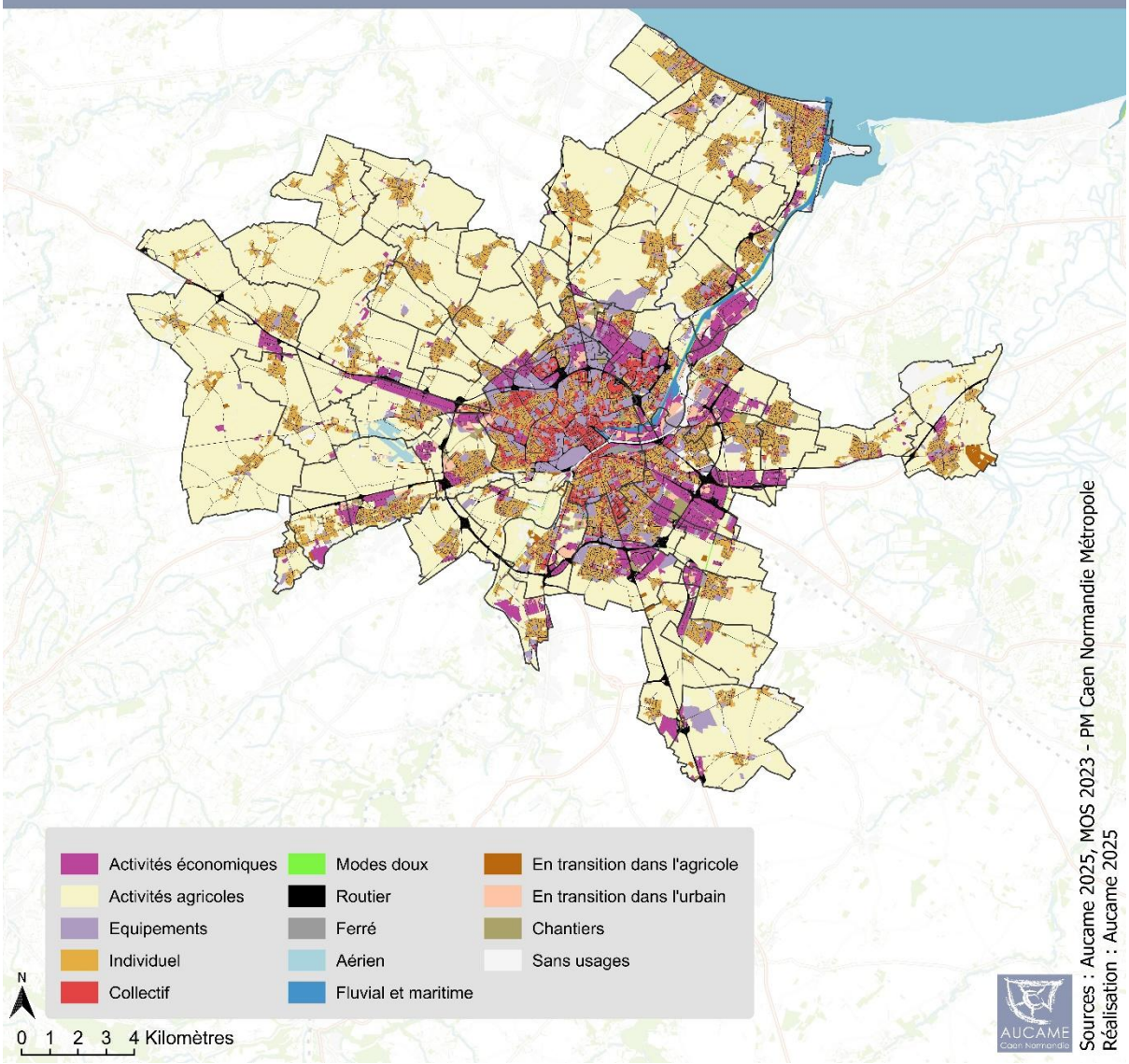
En matière d'usage des sols, l'agriculture est logiquement majoritaire. Les usages dits « urbains » se concentrent majoritairement dans l'agglomération caennaise. Ces usages urbains sont largement dominés par l'habitat, très largement individuel. Les usages d'habitat au-delà du secteur aggloméré se concentrent sous formes d'habitat groupé autour de chaque noyau villageois. Enfin, les entrées d'agglomération et pourtours du périphérique sont marqués par de grandes emprises de zones d'activités et d'équipements.



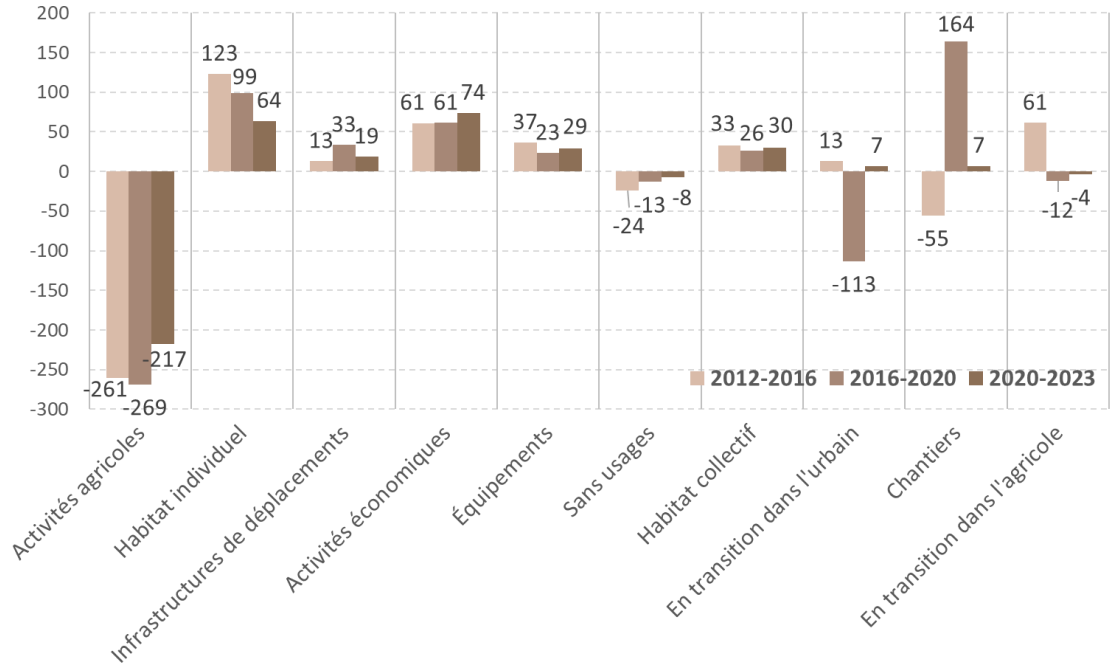
Répartition des usages du sol en 2023, source MOS Caen Normandie Métropole 2023

Les infrastructures de déplacement sont présentes sur tout le territoire et représentent près de 10 % de l'usage des sols. À l'échelle de Caen la mer, les grandes emprises autoroutières et le périphérique, avec leurs échangeurs, sont particulièrement visibles.

Occupation du sol : usage en 2023

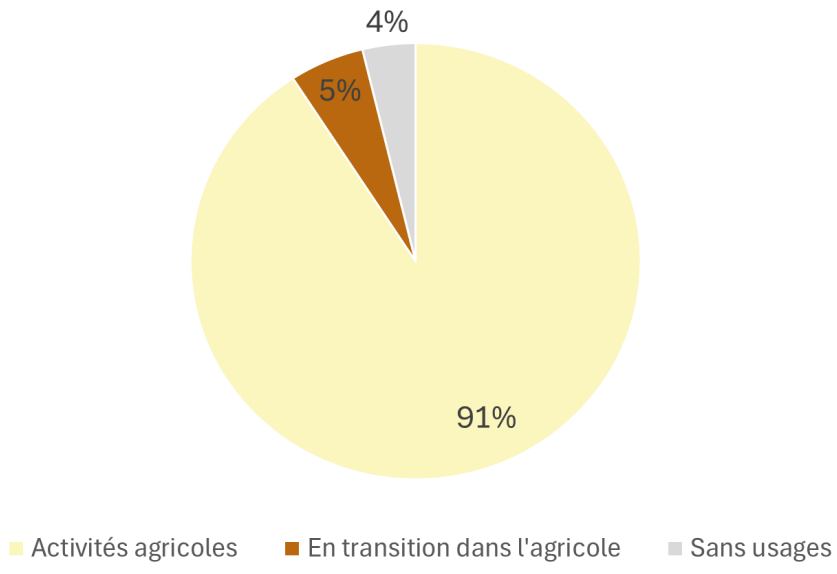


Entre 2012 et 2023, un peu plus de 2 % de la surface de Caen la mer a changé d'usage. Les activités agricoles ont diminué de 747 hectares (-3,3 %) et les espaces naturels de 45 hectares (-3 %), bien que l'agriculture demeure l'usage majoritaire. En revanche, les surfaces urbaines ont augmenté. L'habitat individuel a progressé de 286 hectares (+7 %) et les activités économiques de 196 hectares (+10,5 %). La hausse de l'habitat individuel a été marquée entre 2012 et 2016 (+123 hectares), puis s'est ralentie entre 2020 et 2023 (+64 hectares). Les activités économiques ont crû de manière régulière (+60 à 70 hectares par période). Ces évolutions accompagnent une reprise démographique et économique, avec une augmentation des surfaces dédiées aux équipements et à l'habitat collectif. Les espaces transitoires, « en chantier » ou « en transition vers l'urbain », illustrent ces dynamiques. Ainsi, la période 2016-2020 a été marquée par une augmentation des mises en chantier, signe de ce regain de dynamisme pour Caen la mer.



Évolution de l'usage des sols, source MOS Caen Normandie Métropole 2012-2016-2020-2023

Enfin, l'analyse des évolutions des usages avec un focus sur l'urbanisation (tous les nouveaux usages autres que ceux liés à l'agriculture ou aux espaces naturels dits « sans usage ») montre que plus de 90 % de cette urbanisation se fait sur des espaces anciennement dédiés à l'activité agricole



Nature des anciens usages devenus "urbains" entre 2012 et 2023, source MOS Caen Normandie Métropole

d. Un territoire-carrefour des paysages

Caen la mer représente un territoire-carrefour charpenté et équilibré par l'eau salée et l'eau douce, entre le littoral de la Manche et l'axe de l'Orne. En tant que territoire administratif, il n'a pas d'histoire propre sur son périmètre, mais ses paysages et l'histoire progressive de l'occupation humaine en ce

plateau calcaire façonnent une réelle identité patrimoniale et un cadre de vie spécifique, souvent partagé avec quelques communes limitrophes.

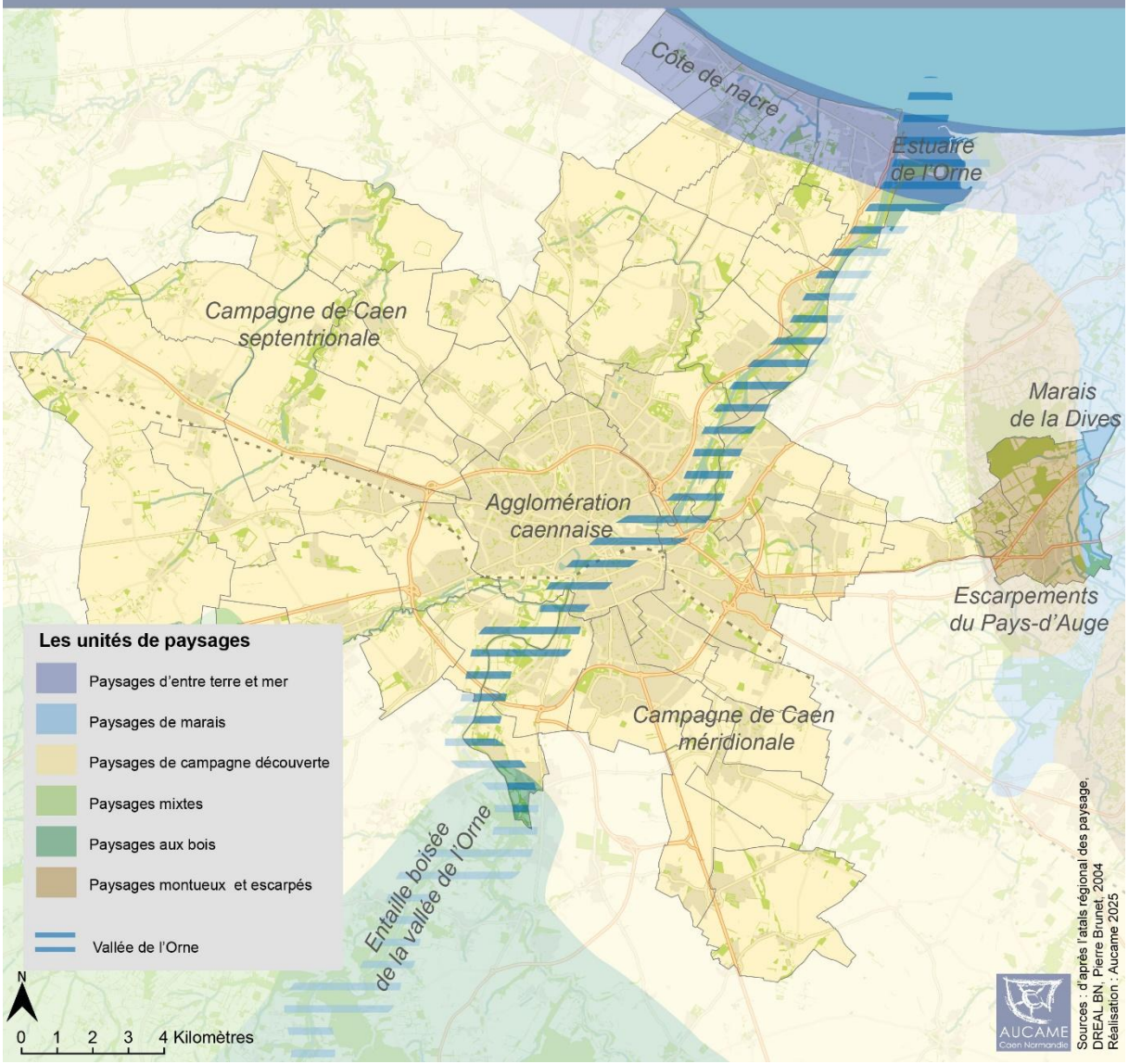
Ce territoire tient son homogénéité de son sous-sol géologique : le socle de calcaires jurassiques marque le bâti clair en pierre de Caen qui constituait le principal matériau de construction avant le XX^{e} siècle. Cette géologie en pierre poreuse explique aussi le faible réseau hydrographique de surface : les eaux pluviales s'infiltrent et s'accumulent en nappes souterraines, tandis que la vallée de l'Orne et les petites vallées restent discrètes, au profit des paysages de plaines ouvertes.

La plaine de Caen, qui constitue la partie la plus occidentale du Bassin parisien, n'offre pas un paysage uniforme : non seulement vallées, petits boisements et reliquats de bocage expriment une certaine diversité interne, mais elle s'ouvre sur plusieurs compositions paysagères qu'elle intègre en partie à son propre territoire, ce qui accentue encore la diversité des espaces naturels qui, s'ils représentent une très faible surface, sont qualitativement structurants :

- Au nord, le littoral de la Côte de Nacre, très urbanisé, reste emblématique des plages du Débarquement de juin 1944 et l'estuaire de l'Orne offre un patrimoine naturel exceptionnel ;
- À l'est, les avant-buttes bordant la vallée de la Dives annoncent à la fois les escarpements, les marais de la Dives et de ses affluents, puis le bocage du Pays d'Auge ;
- À l'ouest, la vallée de la Seulles, représentée par ses deux affluents la Thue et la Mue, marque la transition entre le plateau et le bocage du Bessin ;
- Au sud, la convergence entre l'Orne et l'Odon ouvre sur les boisements du Cinglais qui englobaient autrefois la forêt de Grimbosq.

Les paysages de Caen la mer ainsi définis tranchent radicalement avec l'image du Calvados et de la Normandie, emblématiques de vertes prairies, d'élevage bovin et de vergers de pommiers. Le plateau qui porte le territoire de Caen, avec ses épais limons et ses paysages ouverts au relief faiblement ondulé, sont dominés par de vastes parcellaires aux cultures céréalières, oléagineuses, sucrières ou textiles.

Les paysages de Caen la mer



Partie 1 : le cadre de vie

1. Un territoire riche de son histoire

Synthèse

Les paysages urbains et ruraux autour de Caen se sont construits progressivement par sédimentation de l'apport des différentes époques, mais aussi en fonction des fluctuations naturelles (littoral, cours de l'Orne, boisements…) sur le territoire. De cette histoire riche, s'il ne reste que peu de traces visibles du Néolithique à l'époque gallo-romaine, il demeure du Moyen Age une armature villageoise toujours présente et la création de la ville de Caen par Guillaume le Conquérant au XI^{ème} siècle.

Mais c'est à partir de la fin du XIX^{ème} siècle et du XX^{ème} siècle que l'agglomération, la plaine de Caen et le littoral ont subi le plus de transformations, sous l'effet d'un développement urbain sans précédent. Industrialisation, tourisme balnéaire, Reconstruction, création des zones d'activités ou des zones commerciales et périurbanisation ont marqué une rupture avec les logiques de construction progressive par juxtaposition d'apports successifs.

Cette riche histoire peut toujours se lire dans le territoire de l'agglomération. On retrouve encore, malgré les extensions urbaines contemporaines, différents types de communes : communes agricoles, communes de vallées, cités balnéaires, communes linéaires, communes urbaines. Cette diversité de communes constitue une richesse pour Caen la mer et ses habitants.

Dans les secteurs agglomérés, il en ressort aussi une grande diversité de formes urbaines, même si l'analyse de ces formes urbaines montre bien que les tissus traditionnels (tissus anciens de Caen et des villages) ou emblématiques (Reconstruction collective du centre de Caen) ne représentent finalement qu'une faible part des espaces urbains (respectivement 8 % et 1 % des tissus urbains) face à l'habitat individuel contemporain (34 % des tissus urbains) ou les zones d'activité (23 % des tissus urbains).

Enfin, cette histoire nous laisse en héritage un patrimoine riche. Le patrimoine ancien, jusqu'au XIX^{ème} siècle, est déjà largement protégé (171 monuments inscrits ou classés, 1 515 ha de protection des abords dont le Site patrimonial remarquable de la ville de Caen, et 837 ha de sites inscrits ou classés). Dans une acception plus large, une part importante du patrimoine participant à l'identité des communes de Caen la mer est de construction récente (patrimoine lié à l'histoire industrielle, au Débarquement et la Reconstruction, au tourisme balnéaire, mais aussi éléments marquants du génie civil dans le paysage) dont il convient d'interroger la préservation, la valorisation ou la transformation.

Enfin, outre les monuments, le patrimoine de Caen la mer se traduit aussi par des éléments plus ténus mais qui constituent l'identité particulière de ce territoire. C'est notamment le cas du patrimoine agricole et des bourgs ruraux anciens, du patrimoine vernaculaire (souvent lié à la présence de l'eau, comme des moulins, lavoirs, fontaines) et, comme élément fédérateur de toutes les époques jusqu'à la Reconstruction, la présence de la pierre calcaire de Caen.

Tous ces éléments historiques, paysagers, de formes urbaines et de patrimoine participent à l'identité de Caen la mer et aux identités particulières des communes qui la composent. Ce faisant, ils contribuent aussi à la qualité du cadre de vie et son appropriation par les habitants de Caen la mer.

Les enjeux

- Le renforcement de l'attractivité touristique et résidentielle du territoire par la valorisation des éléments de patrimoine ;

- L'identification des éléments qui participent à la qualité du cadre de vie pour les préserver et les valoriser dans un contexte de renouvellement urbain et de densification ;
- La préservation et la valorisation de toutes les identités communales et territoriales (morphologie, patrimoines, matériaux, paysages, centres-bourgs, espaces publics…) ;
- L'équilibre entre la préservation du patrimoine et l'impératif de renouvellement urbain et de densification

Les paysages d'aujourd'hui font l'objet d'un chapitre détaillé dans l'État initial de l'environnement (EIE) mais cette partie historique permet de noter combien ce territoire est soumis à des fluctuations naturelles (notamment avec le littoral et la vallée de l'Orne) et a su s'en affranchir au fil des siècles avec le déboisement des vallées, l'assèchement des marais et des zones humides et surtout le creusement du canal de l'Orne avec rectification et canalisation de l'Orne dans son lit.

Par ailleurs, les implantations humaines et les productions agricoles ont toujours su s'adapter grâce à une forte résilience du territoire. Ce retour sur l'histoire permet donc d'envisager de vivre avec des espaces naturels et urbains évolutifs, impactés notamment par le changement climatique.

1.1. Une construction ancienne

a. Une histoire particulière : les grandes évolutions de l'estuaire de l'Orne

De ce qu'on en connaît par les analyses paysagères archéologiques et les textes antiques, le site de l'estuaire de l'Orne était constitué d'une large baie où la mer s'avançait jusqu'à 16 km à l'intérieur des terres. La mer recouvrait à chaque marée tout l'espace compris entre les coteaux de Ouistreham et de Saint-Aubin d'Arquenay à l'ouest et ceux de Sallenelles à l'est. Ifs, Fleury-sur-Orne et Saint-André-sur-Orne se seraient trouvés au fond de la baie à marée montante. On peut donc dire que Caen la mer est une collectivité estuarienne, du littoral jusqu'à Saint-André-sur-Orne où les habitants pourraient vivre encore aujourd'hui au rythme des marées. Mais l'histoire en a décidé autrement.



Extrait de la carte de Cassini du XVIIIe siècle.

Avec l'expédition navale de 1066 par Guillaume le Conquérant à l'assaut des côtes anglaises, des chantiers navals ont subsisté à la pointe du Siège jusqu'au milieu du XIXe siècle, date de creusement et mise en service du canal. L'estuaire a été pendant plusieurs siècles la plaque tournante du commerce du vin et de la pierre calcaire. L'exploitation du sel commence à cette époque et se terminera au XVIIIe siècle. Ouistreham est un port de pêche et l'estuaire de l'Orne un lieu de transit pendant la période allant de Philippe Auguste à Louis VIII. Pendant la guerre de Cent Ans, l'estuaire de l'Orne sert de havre d'escale aux bateaux de la flotte anglaise.

Les textes du Moyen Age déplorent un envasement de l'Orne dès le XIe siècle. On peut estimer qu'entre le XIe et le XIXe siècles, le sol de l'ancienne baie de Caen s'est exhaussé de six mètres. C'est

en 1531, sous François 1er, qu'auront lieu les travaux du premier redressement du cours de l'Orne mais c'est surtout de 1798 à 1837 que divers projets de canalisation sont dessinés pour supprimer l'influence des marées et donc de l'ensablement et l'échouage des bateaux. Après bien des vicissitudes, le canal de Caen à la mer (par Ouistreham et non pas Colleville, comme ce fut un temps envisagé) est inauguré le 23 août 1857. Initialement, ce canal mesure 14 km de long, 15 m de large et 5,22 m de profondeur. La profondeur s'accroît au cours des années pour atteindre 10 m aujourd'hui. Le rehaussement du niveau de l'eau dans le canal a pour objectif d'assurer l'accès à des navires au tirant d'eau supérieur.

À la fin du XIXe siècle, une nouvelle demande sociale apparaît : le tourisme de villégiature. Le site subit fort logiquement la pression immobilière dans la continuité de la Côte Fleurie. Viendront ensuite l'ouverture de la passerelle transmanche en 1986 et de la ligne Caen-Portsmouth en 1992.

L'estuaire est aujourd'hui considéré comme un site naturel d'une grande valeur biologique. L'acquisition des zones les plus sensibles a été engagée par le Conservatoire du Littoral et le Conseil départemental du Calvados dès 1975. Le retour d'une petite colonie de phoques veaux marins dans l'estuaire de l'Orne alors qu'ils avaient pratiquement disparu dans les années 1930 consacre ces politiques de protection environnementale.

Plusieurs études modélisent les évolutions du trait de côte dans les décennies à venir et permettent d'anticiper les risques et d'envisager de vivre avec un environnement mouvant. C'est le cas du projet « ADAPTO, vers une gestion souple du trait de côte », qui prévoit la remise en eau de certains polders en cas de submersion marine. Le paysage littoral n'en a pas terminé avec ses évolutions.

b. Des paysages fortement transformés depuis le Néolithique

Les paysages évoluent continuellement, tant sous l'action des phénomènes climatiques que des actions humaines. Ainsi, les limons dont l'agriculture bénéficie aujourd'hui sont issus de l'érosion éolienne (les lœss) de la période glaciaire ; de fines particules portées par les vents se sont déposées pendant plusieurs centaines de milliers d'années.

Sur le territoire normand, les premières traces d'implantation humaine retrouvées par l'archéologie datent de la fin du Néolithique et se concentrent dans la plaine de Caen, déjà repérée comme particulièrement fertile par ses profonds limons et accueillante par ses ressources en eau. Les habitats étaient dispersés en petits hameaux comportant des nécropoles.

c. Il y a 3500 ans, défrichage et habitat dispersé

À partir de la fin de l'âge du Bronze (1500 ans avant J.-C.), les habitats à enceinte fortifiée occupent le plateau fertile. Avec l'invention de la roue et la généralisation de la traction animale, les chemins s'élargissent pour devenir carrossables. On privilégie des habitats collectifs fortifiés par des fossés et des talus. Les travaux conduits à la périphérie sud de Caen et en particulier la fouille du site d'Ifs (Object'Ifs Sud), de Mondeville (2009), de Cormelles-le-Royal (2002) ainsi que les travaux effectués sur le plateau de Thaon (1999) qui domine la vallée de la Mue ont mis à jour de grands établissements agricoles révélant un mobilier archéologique qui atteste d'une culture des céréales (blé, orge, avoine) conjointement à celle des légumineuses (pois, fèveroles).



Évocation du paysage de la Plaine de Caen à l'âge du Bronze moyen, environ 1500 ans avant J.C. Source SDAC, CD14, 2016 Marie-Anne Rohmer

1. Les pâtures sont en extension.
2. Les fonds de vallée sont moins boisés.
3. Les nécropoles s'agrandissent et sont implantées en bord de plateau pour être vues de loin.
4. Les secteurs appauvris par les anciennes cultures sont abandonnés, laissant libre cours à une végétation de lande.
5. La nécropole néolithique est abandonnée mais reste visible.
6. Habitats fortifiés par un talus (parfois surmonté d'une palissade) et un vaste fossé. Les parcelles cultivées sont entourées d'un petit fossé surmonté d'un talus planté d'une haie.

Ils révèlent une véritable gestion des terroirs agricoles de plusieurs centaines d'hectares organisés en un parcellaire régulier par des groupes de fermes localisés sur les plateaux limoneux, fermes qui étendaient leurs activités jusqu'au bord des cours d'eau. C'est l'époque de l'invention du système haie-talus-fossé autour des parcelles, pour garder ombre, humidité et humus aux sols et aux plantes. Parallèlement, les données archéo-zoologiques attestent de méthodes d'élevage avec une forte production bouchère bovine.

Il semblerait qu'une première crise environnementale ait affecté ces sociétés à cause de l'intensification agricole sur les plateaux, les mêmes cultures revenant trop souvent sur les mêmes parcelles : les agriculteurs y ont fait face en engageant des rotations complexes des cultures.

Ces transformations témoignent d'une métamorphose généralisée des paysages de la plaine de Caen au cours des premiers millénaires de l'agriculture. Elles ne rendent pas moins importantes les modifications paysagères récentes mais montrent que les hommes ont toujours aménagé la nature à leur profit. Toute la différence tient dans le rythme et la réversibilité ou non des dits aménagements.

d. À l'époque gallo-romaine, ouverture et aménagement de l'espace

Durant l'Antiquité, notamment au cours des deux premiers siècles de notre ère, la plaine de Caen s'urbanise et les formes d'habitat se diversifient. À côté des grands domaines agricoles romains (les vastes villas à l'origine en bois et torchis), on voit des fermes gauloises dispersées, alors entourées de jardins et de vergers, des hameaux, des villages et des gros bourgs. Les oppida de tribus ne sont pas uniquement concentrés dans les plaines. Un réseau dense de voies se crée, sur lequel s'adossent des parcelles de culture bordées de fossés et de haies. En Normandie (contrairement à la Picardie par exemple), la période gallo-romaine n'a pas provoqué de réaménagement agraire mais la cadastration

romaine, inspirée d'un carroyage de chemins espacés des distances classiques se retrouve notamment le long de la Côte de Nacre (Lion-sur-Mer).

À l'époque gallo-romaine et jusqu'au haut Moyen Age, un chapelet de villages s'étire le long des coteaux et en lisière des marais, le village de Caen se développant sur deux sites naturels distincts, avec le centre marécageux, confluence de l'Odon et de l'Orne, et les coteaux calcaires au nord et au sud, surplombant la plaine d'une trentaine de mètres. Peu à peu, les villages prendront la place et le nom des anciennes villas romaines.



Evocation du paysage de la Plaine de Caen à l'époque gallo-romaine, Source SDAC, CD14, 2016

1 Routes rectilignes jalonnées de bornes milliaires
2 Petite agglomération secondaire construite selon un plan orthonormé
3 Disparition des marécages, dépôt de limons dans les parcelles lors des crues
4 Ferme à enclos construite selon la tradition gauloise
5 Villa gallo-romaine avec son plan typique en deux parties (pars urbana et pars rustica) érigée à la place d'un ancien établissement agricole gaulois.

e. Au Moyen Age, habitat groupé et force hydraulique

Au cours du millénaire médiéval (entre 492 et 1492), les recompositions d'habitats ont été nombreuses, notamment avec le passage de l'habitat dispersé de l'âge du fer (avec quelques enclos et une nécropole) à l'habitat villageois du bas Moyen Age.

Une réorganisation de l'habitat s'effectue donc à partir de l'époque carolingienne et se caractérise par la disparition de nombreux petits villages qui avaient leurs lieux de culte chrétien et leurs nécropoles. Les voies de circulation ont joué un rôle sur la localisation de l'habitat (comme le long du chemin saulnier). Certains nouveaux villages seront abandonnés aussi bien au XI^{e} qu'au XV^{e} siècle (Bellengreville, Bourguébus, Fontenay-le-Marmion, Verson, Courseulles, etc.). Après une prolifération des églises au X^{e} siècle, une concentration paroissiale s'opère. Les villages médiévaux sont ceux d'aujourd'hui.

La période de déprise démographique initiée au VI^{e} siècle est liée notamment à la peste, aux famines consécutives à de longues années pluvieuses et à l'instabilité politique (invasions qui dureront jusqu'au IX^{e} siècle avec les pillages scandinaves). Cet étiage démographique a permis au couvert forestier de s'étendre de nouveau au début du Moyen Age, notamment à partir des vallées.



Evocation du paysage de la Plaine de Caen au Moyen Age, de l'époque carolingienne (VIIIe siècle après J.-C.) au XIIIe siècle, Source SDAC, CD14, 2016

1 Champs cultivés autour des villages, des hameaux et des fermes. Les clos de pommiers apparaissent. On voit apparaître le système des lanières, les « delles » permettant de labourer en limitant le nombre de demi-tours.
2 Chapelles isolées dont les cimetières seront progressivement abandonnés.
3 Des moulins sont implantés avec construction de biefs. Les prairies autour des cours d'eau s'assèchent et deviennent des prés de fauche.
4 Les villages regroupent les habitations, les dépendances agricoles, l'église et le cimetière, et bientôt une demeure seigneuriale.
5 Les friches servent à faire pâturer moutons, cochons et vaches.

Du côté de l'organisation agraire, la céréaliculture et l'élevage de bovins, ovins, caprins et porcins suggèrent un paysage de champs et de pacages au milieu de la végétation naturelle, notamment au sein de forêts. Dès l'époque carolingienne, les statuts de la terre se complexifient jusqu'au XII^{e} siècle où les terres sont sous l'entière domination de l'Eglise et des seigneurs.

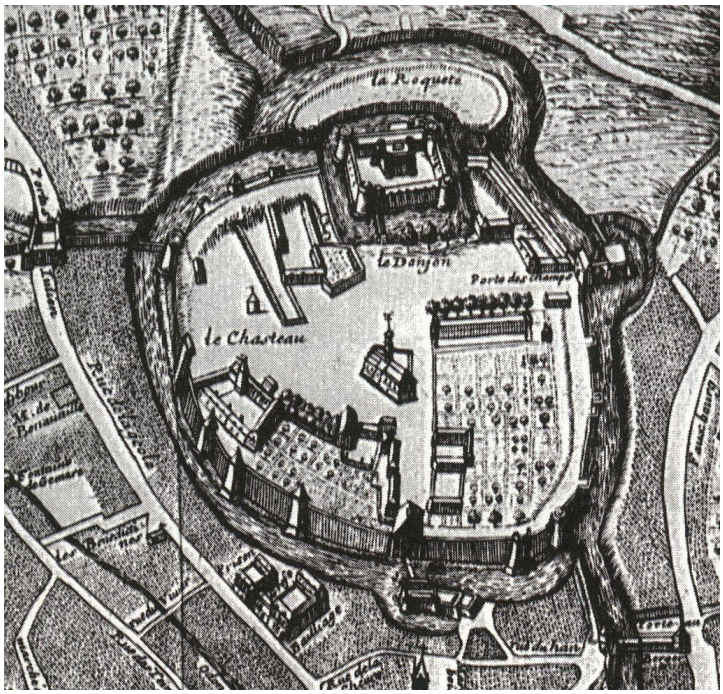
À la fin du X^{e} siècle, la France étant à l'abri des grandes invasions, l'essor démographique va conduire au développement des surfaces cultivées. Les progrès technologiques des XI^{e}-XIII^{e} siècles, notamment les grands aménagements hydrauliques, vont participer à l'essor économique. On estime que, dans la Plaine de Caen, tous les cours d'eau accueillent un moulin tous les kilomètres. Par exemple, 60 % du tracé de la Mue correspond à des biefs dérivés. Les cours d'eau et leurs plaines alluviales sont entièrement contrôlés. Consécutivement, on voit croître les pollutions des cours d'eau par les activités artisanales (tanneries, teintureries, rouissage du lin et du chanvre…).

La seconde moitié du Moyen Age va connaître deux modifications paysagères importantes, l'une qui va se diffuser sur l'ensemble du territoire normand (l'introduction du pommier à cidre dans le paysage rural) et l'autre qui va signer le développement de la ville de Caen.

La constitution d'une ville nouvelle et d'une fortification de défense sur l'Orne

Au XIe siècle, Guillaume le Conquérant choisira Caen comme ville de son pouvoir afin de contrôler les barons rebelles du Cotentin et les incursions du Nord : le promontoire sur l'Orne à la confluence du grand Odon offre un site idéal pour une fortification de défense et de surveillance des plateaux environnants et permet l'accès à la mer au fond d'un estuaire protégé. Les marécages autour des Odon ont façonné une ville volontairement morcelée autour de trois bourgs qui possédaient chacun leurs remparts : l'abbaye aux Hommes (Bourg l'Abbé), l'abbaye aux Dames (Bourg l'Abbesse) et le Château (Bourg Le Roy). L'île Saint-Jean constituait alors une sorte de faubourg hors-les-murs en continuité avec les prairies humides. Le maillage rural serré de petits villages et d'abbayes date de l'époque médiévale : la richesse agricole permit l'établissement de nombreux établissements monastiques, comme Saint-Germain-la-Blanche-Herbe, et la population était l'une des plus denses de France. L'assise agricole se confirma, ajoutée à la richesse du sous-sol (fer, pierre calcaire) et des savoir-faire (charpentes, poteries, bijoux…), ce qui contribua à la renommée de prospérité de la province. L'établissement de l'Échiquier de Normandie (Parlement de notables de toute la province), le côté novateur du droit coutumier normand (notamment l'absence de distinctions sociales légales entre les Normands, tous égaux devant la loi) et bien sûr la conquête de l'Angleterre avec l'établissement d'une seule couronne anglo-normande contribuèrent au rayonnement de Caen et de la Normandie comme l'une des plus puissantes provinces du XIIe siècle.

La date de 1204 sonne l'heure de l'intégration de la Normandie au royaume de France par Philippe Auguste. Mais la ville de Caen continuera à se développer et à dépasser démographiquement les grandes villes d'implantation romaine de la province. Par ailleurs, Caen gardera un rôle administratif important et deviendra une ville de rayonnement intellectuel et culturel qui s'étendra de la création de l'université, en 1432 (troisième université anglaise après Oxford et Cambridge), jusqu'au XIXe siècle, ce qui fera écrire à Stendhal que Caen est « l'Athènes normande ».



Le château de Caen au XVIIe siècle par François Bignon, Fonds Cadomus.

f. À l'époque moderne : la plaine transformée en prairies d'élevage

Les premiers plans du XVII[e] siècle montrent des villages entourés de quelques herbages enclos et de plaines découvertes organisées en quartiers de parcelles de labour en lanières. Au cours du XVIII[e] siècle, quelques enclos exceptionnels apparaissent au milieu de l'openfield, isolant des parcelles que de grands propriétaires soustraient ainsi aux pratiques communautaires. La Plaine répond en cela à la demande croissante de viande de la capitale. Paris s'approvisionne en beurre, fromage et viande en Normandie et les prairies d'élevage rapportent plus que les terres céréalières. Bonnes à tout, les terres de la plaine vont transitoirement être en partie transformées en prairies pour répondre à la demande en viande bovine émanant de Paris. Cette tendance en faveur de la remise en herbe transformera complètement les paysages de la Plaine et du Bessin pendant plus d'un siècle.

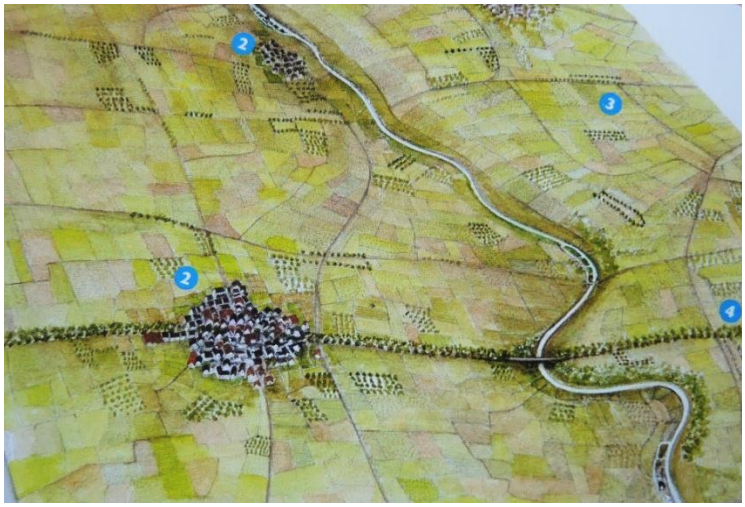
Dans ces campagnes découvertes, qui comportaient quelques enclos de prairies ou de vergers de pommiers sur les réserves seigneuriales, les haies se multiplient autour des anciennes lanières de labour regroupées en parcelles plus massives, parfois de la taille des quartiers dont elles conservent le nom de delle. On assiste au regroupement des anciens labours découverts en très vastes parcelles encloses dotées chacune d'un fenil et c'est le début de la constitution de grandes exploitations.

C'est l'époque où un arbre fourrager, l'orme, est choisi pour constituer les haies et taillé en émonde. Une sorte de bocage lâche est constitué avec des haies et des alignements d'arbres autour de grandes parcelles regroupées. Le développement des villages-rues est consécutif à cette pensée linéaire des aménagements : les champs en lanière pour faciliter le passage de la charrue et partager l'accès à l'eau, les alignements de pommiers ou d'ormes, les facilités de circulation et de commerce vers Paris…

g. Entre les XVIII[e] et le XIX[e] siècles, la consécration de l'openfield

Le système agraire autour de l'assolement triennal (une céréale d'hiver, une céréale de printemps, une jachère cultivée de légumineuses), engagé à l'époque médiévale, est encore de mise, mais on commence à faire du blé à la place de la jachère pour augmenter la rentabilité de la terre. La rentabilité des céréales est devenue supérieure à celle de la viande, les paysages d'openfield reviennent et la prairie recule. On estime que les parcelles de labour représentent 70-75 % des surfaces, les herbages 10-15 % et les bois 5-10 %. Une occupation du sol peu différente de celle d'aujourd'hui.

Après la Révolution, l'intensification céréalière de la plaine de Caen se précise mais contrairement à d'autres régions, on assiste à un double mouvement, avec de grandes exploitations céréalières d'un côté et la persistance de petites exploitations, celles des ouvriers-paysans, liés à l'industrie métallurgique et textile qui a maintenu une économie d'autoconsommation.



Evocation du paysage de la Plaine de Caen au tournant des XVIIIe et XIXe siècles, Source SDAC, CD14, 2016

Les arbres et les haies se raréfient.
2 Les villages se densifient et s'étendent surtout le long des axes de circulation.
3 Les parcelles sont vastes avec des champs en lanières. La céréaliculture prédomine avec persistance des herbages en fond de vallée et des prairies sur les anciennes landes.
4 Les infrastructures s'améliorent, notamment avec des routes et des ponts supplémentaires, ainsi que des moulins.

1.2. Au XXe siècle, industrialisation, tourisme, intensification

a. De profondes mutations agricoles

À partir de 1870, l'arrivée des céréales des pays neufs sur les marchés européens entraîne la chute de leurs cours, ce qui confère un intérêt supérieur aux productions animales. Le mouvement en faveur de la prairie qu'avait connu le XVIIe siècle se répète. De plus, la ruine de l'ancienne industrie locale conduit beaucoup d'ouvriers à l'exode. Tout converge pour rendre attractif le modèle d'un élevage sur prairies permanentes qu'offrent déjà certaines parties de la province. L'hémorragie masculine de la Première Guerre mondiale y incitera encore plus. Ainsi, se propage une mise en herbe des labours qui confortera l'image de la Normandie verte dans l'imaginaire national.

À la fin du dernier conflit, la Basse-Normandie était restée fidèle au cheval de trait, même dans les grandes exploitations de la campagne de Caen. Dans les années 1950, elle adopte, rapidement, le tracteur aussi bien dans les petites fermes herbagères que dans les grandes fermes céréalières. Ce nouvel engin, dont la rentabilité de l'utilisation demande des parcelles d'environ 4 hectares, révèle l'anachronisme des petits champs au bocage serré.

Le remembrement, initié par la loi de 1941, a pour but de regrouper les parcelles dispersées, de supprimer les enclaves, de faciliter l'accès aux terres agricoles. S'il ne touche pas à la disposition des habitats et à leur entourage immédiat, il simplifie le dessin parcellaire et peut réorganiser le réseau des chemins. En campagnes découvertes, où il commença et où il était plus facile à réaliser car les parcelles n'avaient pas de limites matérialisées, on assiste à une simplification des paysages avec un damier de carrés et de rectangles.

On connait l'évolution rapide du panorama agricole depuis la Seconde Guerre mondiale. Dans le périmètre de Caen la mer, il restait encore 900 exploitations agricoles en 1970 pour une surface moyenne de 30 hectares, il n'y en a plus que 260 aujourd'hui, avec une surface moyenne de 85 hectares (RGA 2020).

Les paysages se sont simplifiés, homogénéisés. Les vergers cidricoles et les prés vergers traditionnels ont presque disparu. Le bocage est aussi atteint par des destructions linéaires qui accompagnent la modernisation des voies de communication. Les normes de sécurité et de visibilité se durcissant, les haies et les alignements d'arbres au bord des carrefours ont été arasés. Les alignements d'arbres routiers issus d'une politique originale en France depuis le XVIII^{e} siècle ne sont plus qu'un souvenir. La graphiose de l'orme, maladie due à un champignon, a de plus presque totalement éliminé les ormes qui avaient été implantés sur les plaines calcaires et en arrière du littoral. Seuls les haras préservent une partie du paysage vert et bocager qui ponctuait la plaine, mais de façon originale, avec de vastes parcelles doublées de lices de bois, de petits bosquets et des bâtiments luxueux. Les lignes électriques à haute et moyenne tensions s'installent dans le paysage. Sur les campagnes découvertes au sud de Caen où converge un faisceau de lignes, les pylônes structurent l'espace et créent un étage au-dessus de la plaine horizontale.


Sud de Caen

b. Un développement urbain sans précédent

La trame urbaine du territoire héritée du Moyen Age s'organise autour de bourgs compacts, églises et abbayes, une ville centre, lieu du pouvoir et du commerce et des vallées plus industrielles. Cette trame va subsister jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle et peut encore se lire dans l'organisation actuelle du territoire. À partir de cette trame villageoise, plusieurs vagues de développement vont durablement marquer les paysages urbains de Caen la mer.

À la fin du XIX^{ème} siècle et en première moitié du XX^{ème} siècle, une première phase de développement autour de Caen et des communes limitrophes accompagne l'essor économique de la révolution industrielle et des transports (Canal de Caen à la mer achevé en 1857, inauguration de la ligne Paris-Cherbourg et de la gare de Caen en 1858, première Société Normande de Métallurgie en 1910…). Le développement urbain se fait dans le centre de Caen et l'élargissement de ses faubourgs, sous formes d'immeubles collectifs mais aussi de lotissements individuels, y compris dans les communes ouvrières voisines, ainsi que la création de cités ouvrières, dont l'exemple le plus caractéristique est la cité de la SMN sur le plateau de Mondeville, Colombelles et Giberville.

À cette période, les communes littorales vont aussi connaitre un développement nouveau, sous l'impulsion du développement touristique balnéaire permis par l'arrivée du chemin de fer (ouverture de la ligne Caen-Luc-sur-Mer en 1875 et Caen-Ouistreham en 1895). Les villages rétro-littoraux

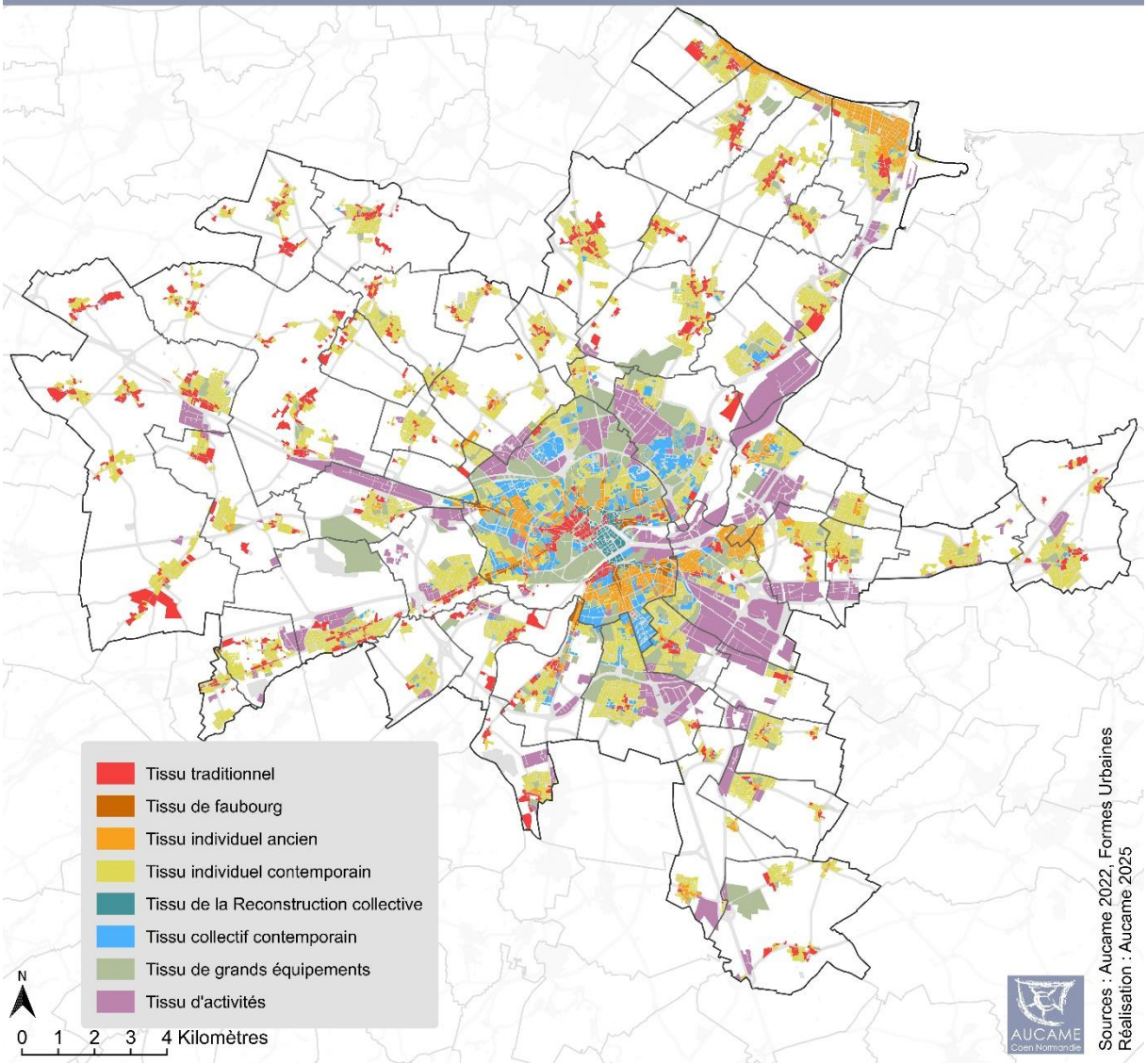
urbanisent alors leur front de mer, avec un tissu de villas balnéaires plus ou moins cossues, d'équipements de loisirs et l'aménagement du front de mer.

Les bombardements du Débarquement et de la bataille de Normandie en 1944 se traduisent par d'importants dégâts, notamment pour la ville de Caen (sinistrée à près de 70 %) et les communes industrielles de l'est, ainsi que les villages du sud et sud-ouest de la plaine de Caen. La Reconstruction est principalement collective à Caen. Sous égide du maire de Caen, Yves Guillou, elle est menée par l'architecte en chef Brillaud de Laujardière et se caractérise par une recomposition urbaine, orthogonale, avec des voies amples, mais en conservant l'usage apparent de la pierre de Caen et le principe d'îlots fermés. La Reconstruction se fait aussi par du logement individuel (cités en milieu urbain, logement individuel, fermes) à Caen et sur l'ensemble de l'agglomération. Cette Reconstruction se fait majoritairement dans le tissu urbain déjà existant ; la ville et les villages restent encore dans leur limite. L'architecture de la Reconstruction est très marquante pour l'image du territoire car facilement reconnaissable et souvent dans les secteurs centraux.

Après-guerre, le développement économique (« Trente Glorieuses »), l'essor démographique du baby-boom et les changements sociétaux (développement de la voiture individuelle, consommation de masse…) ont généré un développement urbain sans précédent. La création des grands ensembles, à Caen et en périphérie immédiate, avec l'exemple phare d'Hérouville-Saint-Clair conçue comme une ville nouvelle, a permis de faire face aux besoins massifs de logements abordables et aux normes de confort moderne. En parallèle, la logique de différenciation des fonctions urbaines (*zoning*) a conduit à la création de grandes zones d'activités, puis des zones commerciales, sur tout le pourtour de l'agglomération, dans les secteurs bien desservis par les infrastructures routières (périphérique et voies rapides). La première zone industrielle de cette époque est la zone de Carpiquet, créée en 1964, alors que les deux premiers supermarchés arriveront route de la Délivrande à Caen et route de Paris à Mondeville en 1970.

L'autre phénomène qui va conduire à changer le visage de la plaine de Caen est l'essor très important de la construction de maisons individuelles, sous forme de lotissements, tout d'abord en continuité des secteurs urbains de l'agglomération, puis dans l'ensemble du périurbain. Ce modèle de développement est demeuré majoritaire jusqu'à nos jours, même si, à partir des années 1990, la création de nouveaux quartiers collectifs en ville selon des modèles différents de ceux des grands ensembles et depuis les années 2010 une diversification des formes de logements individuels (individuel groupé, opérations mixtes) viennent introduire une nouvelle diversité architecturale et de formes urbaines.

Formes urbaines de niveau 1



1.3. Une typologie des communes encore lisible

Le développement de la trame villageoise et urbaine permet de distinguer plusieurs types de communes, selon leur morphologie originelle. Malgré l'uniformisation de la périurbanisation contemporaine, ces morphologies originelles sont encore bien lisibles et participent à l'identité communale au sein de la Communauté urbaine. Bien sûr, il n'existe pas une parfaite étanchéité entre les types de communes et certaines communes peuvent correspondre parfois à plusieurs caractéristiques.

a. Les communes agricoles

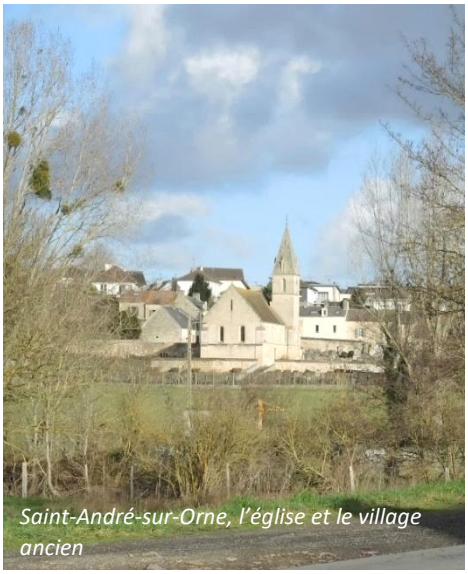
Les communes agricoles se présentent sous formes de bourgs compacts, d'habitat traditionnellement groupé, autour ou à proximité de l'église. De grandes fermes traditionnelles à cours carrées et ceintes de hauts murs sont présentes en cœur de bourg.

Le développement plus récent de ces communes devenues périurbaines s'est fait en tâche d'huile autour du noyau central, par opérations successives de lotissement en se raccrochant aux axes routiers existants.


Rocquancourt

b. Les communes des vallées

Les principales vallées constituent souvent des espaces boisés et de prairies au milieu de la plaine agricole. Traditionnellement, les villages de ces vallées sont installés sur le versant du coteau, au-delà


Saint-André-sur-Orne, l'église et le village ancien

des zones inondables. Le développement plus récent de ces villages est parti à l'assaut de la plaine et modifie leur morphologie traditionnelle.

c. Les cités balnéaires

Les villages du littoral, avant le développement du tourisme balnéaire, étaient historiquement des bourgs agricoles, installés en rétro-littoral. Le développement balnéaire a fait se tourner les communes vers le littoral, avec une urbanisation du front de mer à partir de la fin du XIX^{ème} siècle.

Outre la densification des tissus urbains existants, notamment le long du littoral, et des opération de jointures enter le bourg ancien et les zones bâties des fronts de mer, les tissus de lotissements contemporains ou les opérations d'urbanisme récentes issus d'un développement résidentiel de ces communes sont orientés vers la plaine agricole en rétro-littoral.



Lion-sur-Mer, digue et front de mer

d. Les communes linéaires

Les communes linéaires se sont développées le long des axes de communication historiques des anciennes routes nationales (routes de Rouen, de Bayeux ou encore de Bretagne). L'urbanisation s'est faite en longueur de part et d'autre de la route, avec une urbanisation continue et des fonctions commerciales en rez-de-chaussée.

L'urbanisation contemporaine et les équipements publics ont cherché à donner de l'épaisseur au village et gérer les difficultés liées à la morphologie d'un village-rue. Ils sont généralement situés derrière cette urbanisation première.

Bretteville-sur-Odon



e. Les communes urbaines

S'il n'existe à l'origine qu'une seule « grande » ville sur le territoire de la Communauté urbaine, les développements successifs de l'agglomération, à partir de la révolution industrielle ont conduit les communes proches de Caen à ne former qu'un tissu urbain continu. Auparavant, les communes autour de Caen avaient un profil de village agricole, que l'on peut encore parfois deviner et qui marque le centre de la commune.



Plateau de Colombelles

1.4. Une variété des formes urbaines

La notion de forme urbaine, notion complexe et polysémique, peut se rapprocher de celle de la forme du paysage urbain. La perception d'une forme urbaine se fait à la fois par le bâti (architecture, matériaux, fonction, dimensions), par l'espace public (dimension, aménagement) et par le rapport entre ces deux composantes (alignement, discontinuité, rapport de hauteur…). Les formes urbaines sont ainsi la résultante complexe de l'histoire du territoire, de la répartition des fonctions sur ce territoire et de la morphologie du bâti et son rapport à l'espace public.

La définition d'une typologie de formes urbaines s'est faite selon plusieurs axes :

- Le critère historique (l'époque de la construction) est très important et parfois très marquant. Il détermine le type et l'aspect de la construction, dans ses matériaux, son architecture, sa taille, mais aussi la forme du parcellaire et de l'espace public.
- Le critère morphologique est le plus quantifiable : il prend en compte la hauteur des bâtiments, leur volume, leur implantation sur la parcelle… On parle ainsi d'approche typo-morphologique lorsque l'analyse des formes urbaines se fait en première approche par la morphologie du bâti et de son rapport à l'espace public.
- Le critère fonctionnel donne la vocation d'usage principale d'un tissu urbain.

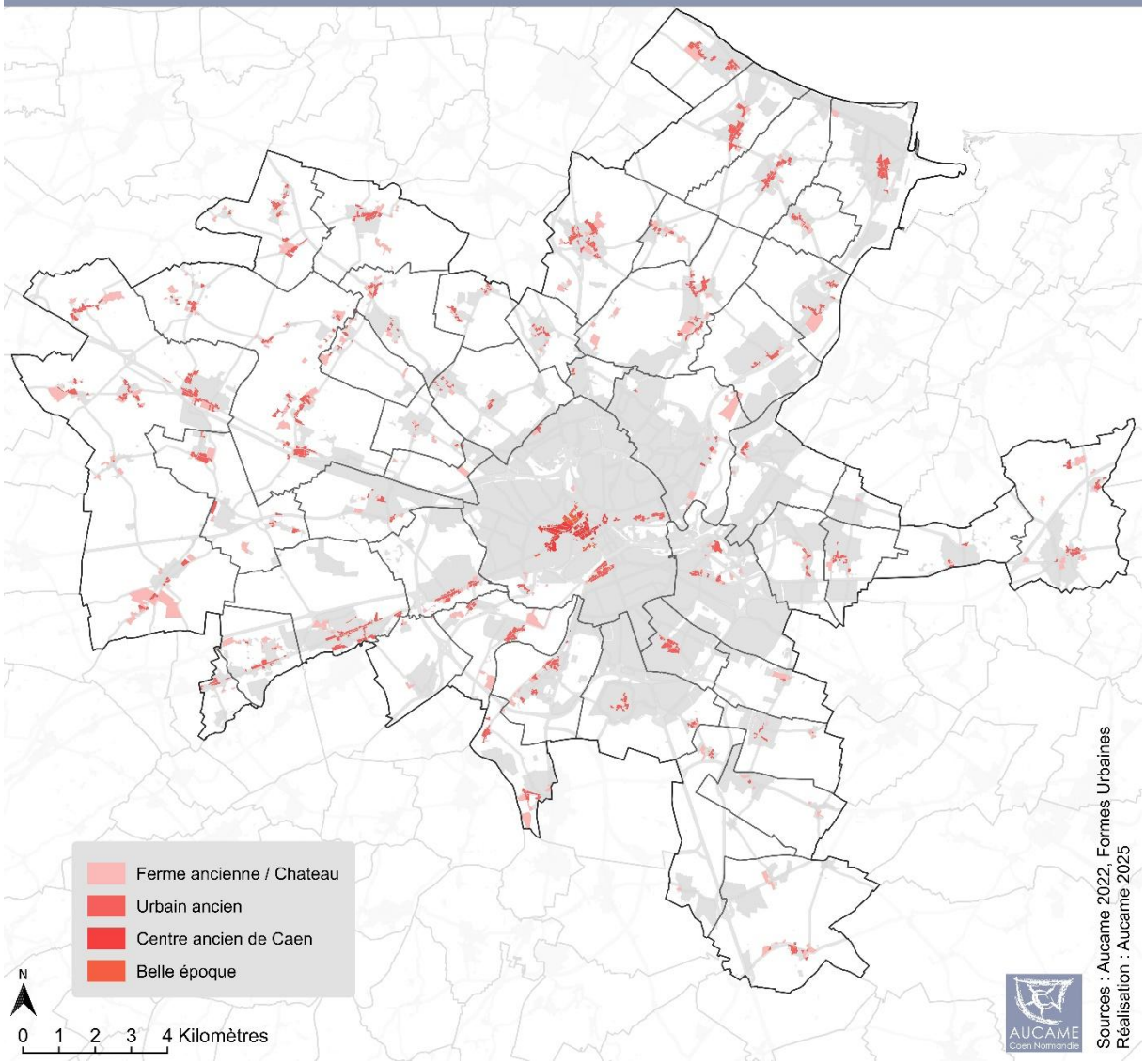
Du développement urbain de Caen la mer demeure une grande variété de formes urbaines, que l'on peut regrouper selon huit grandes catégories.

a. Des tissus traditionnels répartis sur l'ensemble du territoire

Les tissus traditionnels regroupent les formes urbaines dont le bâti est majoritairement antérieur au XX^{ème} siècle. La répartition géographique de ces tissus montre bien le centre « historique » de Caen et l'implantation villageoise et agricole avant les vagues d'extensions urbaines et périurbaines des XX^{ème} et XXI^{ème} siècles. Ces tissus traditionnels sont classés selon quatre formes spécifiques : les fermes anciennes et châteaux au bâti isolé sur de grandes parcelles, les centres-bourgs anciens aux rues étroites et au bâti majoritairement d'habitat individuel, le centre ancien de Caen, marqué par la prédominance de logements collectifs, et les tissus du XIX^{ème} siècle, « Belle Epoque », composés de villas individuelles ou d'immeubles de rapport. Ces tissus revêtent souvent une valeur patrimoniale et identitaire forte, avec, comme point commun, l'emploi majoritaire de la pierre de Caen. Dans le centre de Caen et les centres-bourgs, le bâti est dense. À contrario, les fermes anciennes, châteaux et abbayes se caractérisent par de très grandes emprises foncières.

Ces tissus représentent 10 % de l'ensemble des formes urbaines du territoire (parcelles bâties ou non bâties de ces tissus urbains).

Tissu traditionnel











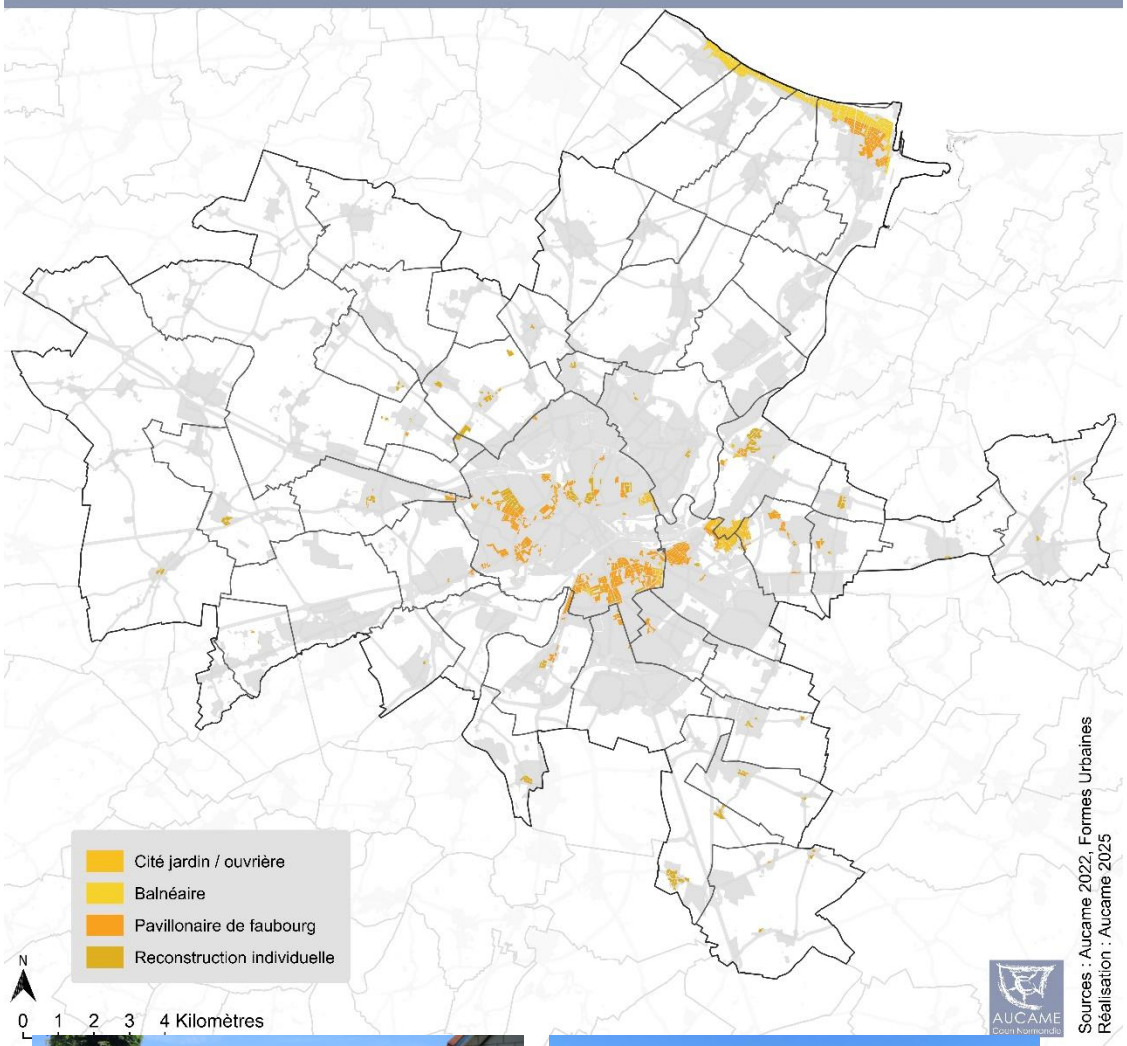
b. *L'habitat individuel de la première moitié du XX^{ème} siècle et le tissu de faubourg mixte*

Ces tissus sont caractérisés par une prédominance de l'habitat individuel d'une large première moitié du XX^{ème} siècle. Cette période correspond à une première phase d'expansion urbaine et de développement d'un habitat individuel autre que l'habitat rural. Quatre formes urbaines de tissus individuels anciens sont ici distinguées : les cités-jardins et cités ouvrières, faisant l'objet d'une composition d'ensemble et d'une homogénéité architecturale, les tissus balnéaires (dès la fin du XIX^{ème} siècle) relativement mixtes dans leurs formes, les tissus pavillonnaires de faubourg, en extension de la ville selon les premières opérations de lotissements, et les tissus issus de la Reconstruction individuelle.

Le tissu de faubourg mixte se caractérise par un alignement continu du bâti le long d'axes entrant vers le centre de Caen. Il présente une grande diversité d'époques de construction, du XIX^{ème} siècle aux immeubles contemporains, et de formes bâties. L'activité économique, en pied d'immeuble ou en fond de parcelle, y est encore présente.

Ces tissus, dont la valeur patrimoniale est émergente se situent souvent, compte tenu de leurs localisations proches des centres urbains ou du littoral, dans des secteurs sous tension foncière et peuvent faire l'objet de mutations en mobilisant les grandes parcelles pour une production d'habitat collectif. Ces tissus représentent un peu moins de 8 % des formes urbaines du territoire.

Tissu individuel ancien





Cités jardins/ ouvrières



Tissus balnéaires



Pavillonnaire de faubourg



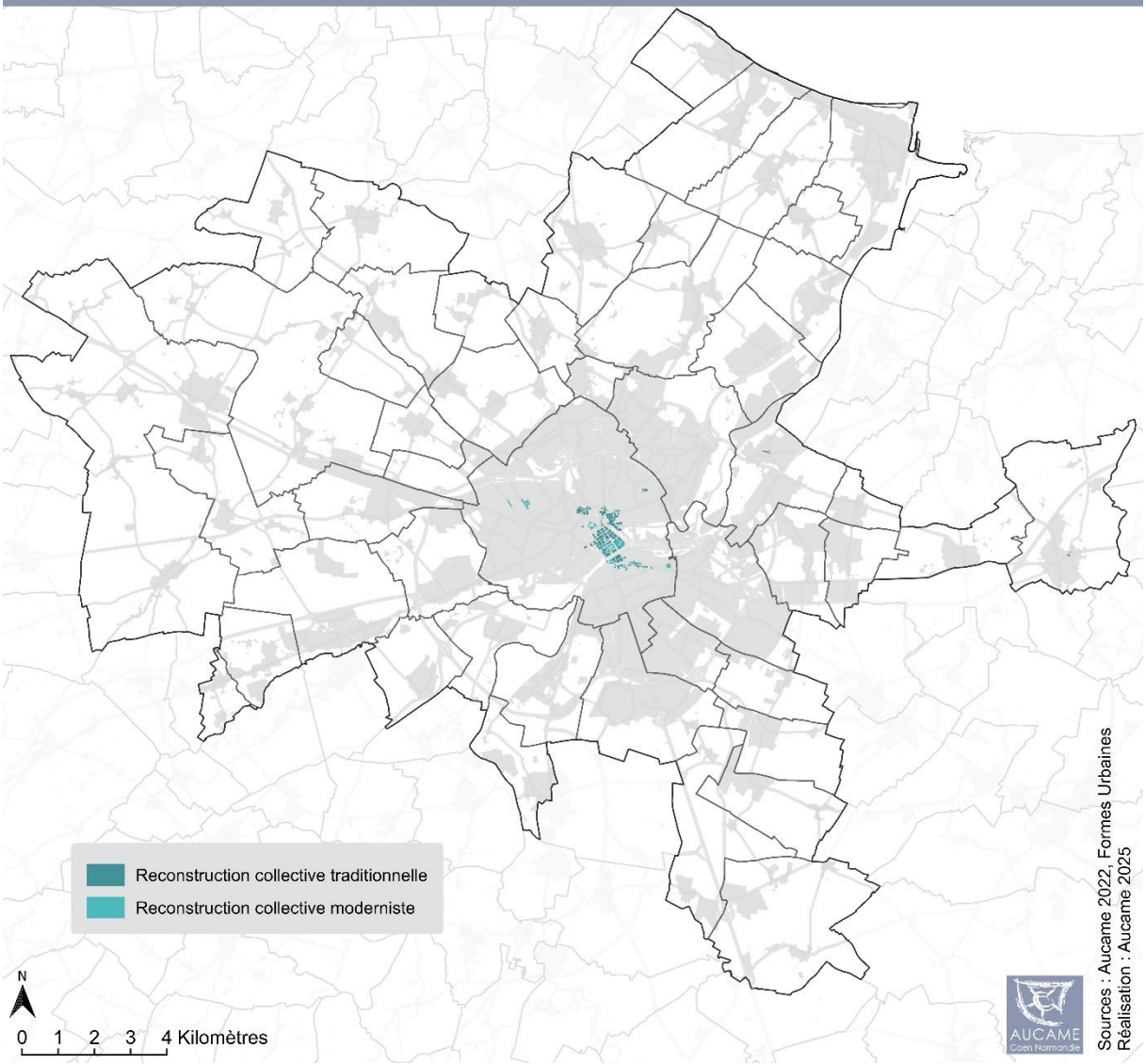
Reconstruction individuelle

c. Des tissus de la Reconstruction collective très concentrés

La Reconstruction sous forme d'habitat collectif concerne principalement la ville de Caen. Elle s'étend de la fin des années 1940 à 1962. Elle se caractérise localement par l'emploi important de la pierre de Caen apparente et une restructuration du réseau viaire et des espaces publics par rapport au tissu traditionnel. Selon les principes architecturaux adoptés, on distingue les formes urbaines de la Reconstruction collective traditionnelle, formant des îlots fermés, de celle de la Reconstruction collective moderniste, adoptant les immeubles aux toits terrasses et s'affranchissant de l'alignement sur la rue.

Ces tissus, très symboliques du centre-ville de Caen et ayant un rôle important en termes d'offre de logements, représentent moins de 1 % des formes urbaines du territoire.

Tissu de la Reconstruction collective







d. Les tissus collectifs contemporains au centre de l'agglomération

Les tissus collectifs contemporains sont constitués par les ensembles bâtis d'habitat collectif postérieurs à la Reconstruction. Ces tissus collectifs contemporains, principalement situés dans l'agglomération caennaise, ont été classés selon trois formes urbaines : les grands ensembles, issus d'opérations planifiées de construction de logements à dominante sociale et intégrant services et équipements, les petits ensembles de collectifs, hors grandes opérations d'aménagement, répartis sur l'ensemble du tissu urbain, et les nouveaux quartiers collectifs urbains, caractérisés par une composition d'ensemble et le retour à la notion de rue (continuité et alignement du bâti le long d'un axe de circulation praticable à pied). En rupture avec les tissus urbains traditionnels, les grands ensembles sont marquants dans les paysages urbains.

Les petits ensembles de collectifs sont souvent issus de l'évolution ou de la densification d'un tissu urbain préexistant.

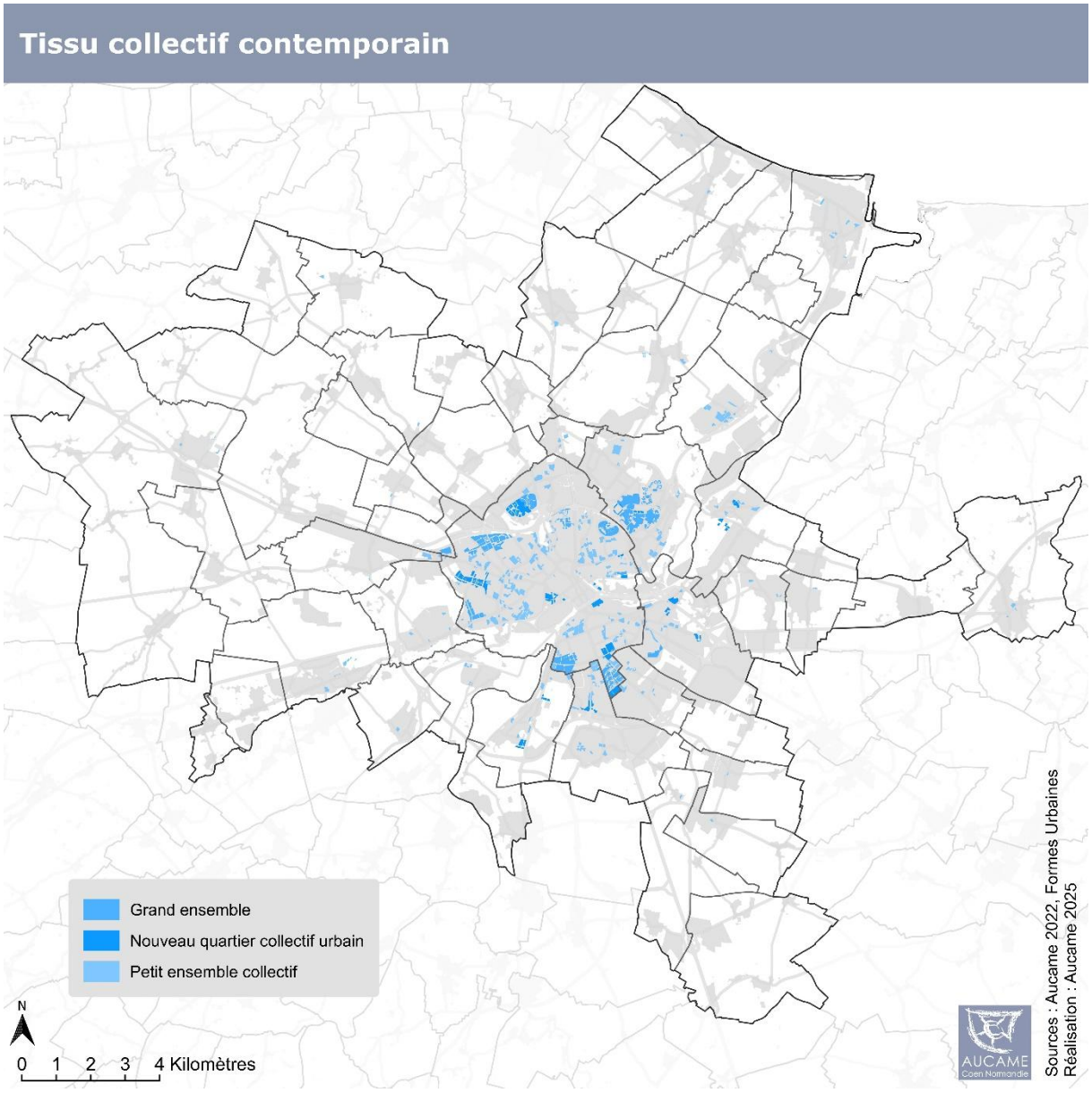
Ces tissus collectifs contemporains représentent moins de 6 % des formes urbaines du territoire.







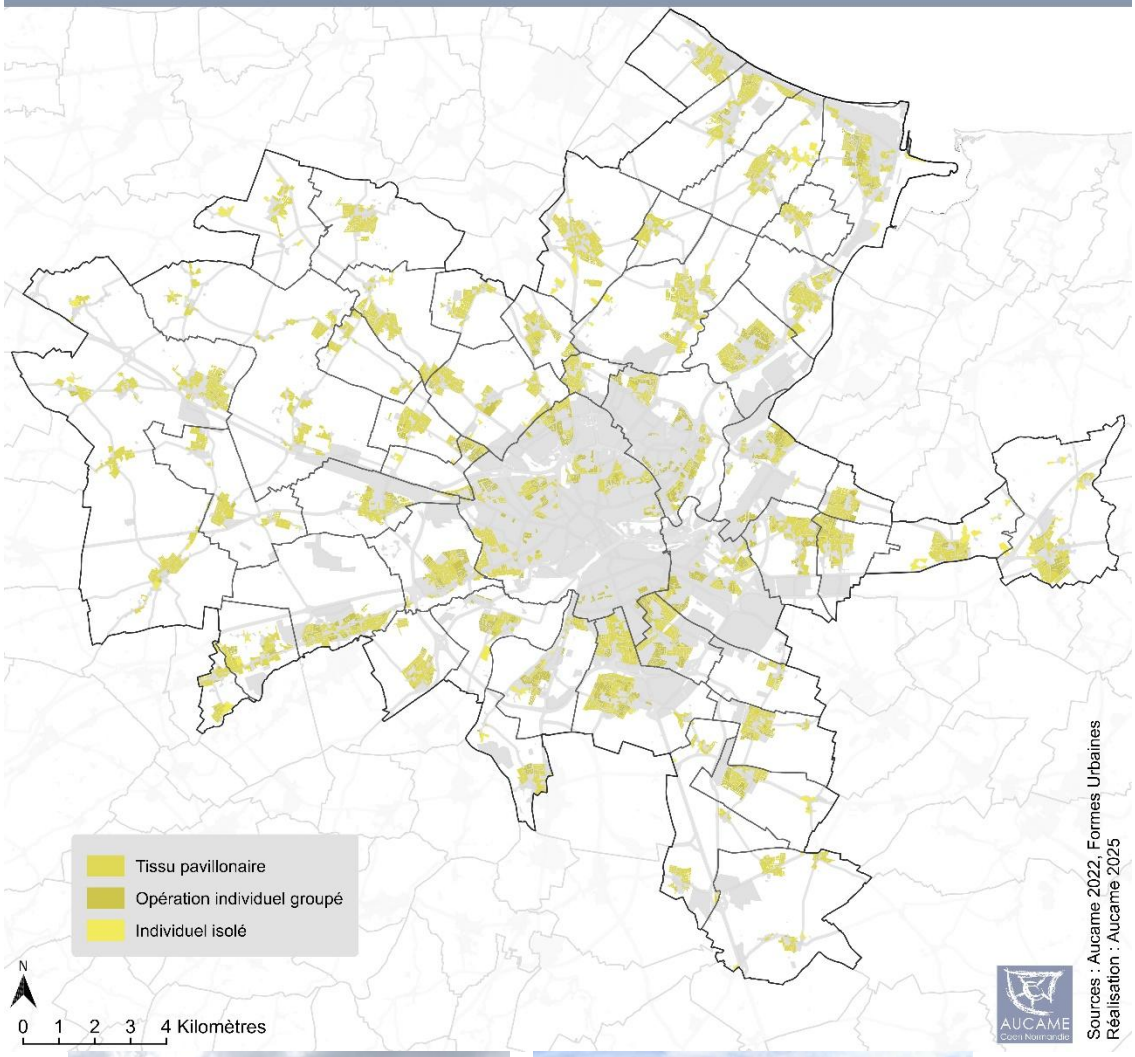




e. Un développement des tissus individuels contemporains sans précédent

Les tissus individuels contemporains représentent le mode de développement prédominant de la ville et des campagnes alentour à partir de la fin des années 1950, jusqu'à devenir aujourd'hui la principale forme urbaine du territoire. Ils se caractérisent par une quasi-exclusivité d'habitat individuel, en expansion des tissus traditionnels. Cependant, ces tissus peuvent recouvrir différentes formes urbaines. On distingue ici les tissus pavillonnaires contemporains, caractérisés par des maisons individuelles séparées les unes des autres, les opérations groupées présentant une homogénéité de construction et, enfin, l'individuel diffus, très minoritaire, hors opérations d'aménagement. Si les tissus pavillonnaires contemporains sont présents sur l'ensemble du territoire de Caen la mer, les opérations groupées sont plutôt localisées dans les communes urbaines et la première couronne périurbaine. Au total, ces tissus représentent plus d'un tiers des formes urbaines du territoire.

Tissu individuel contemporain









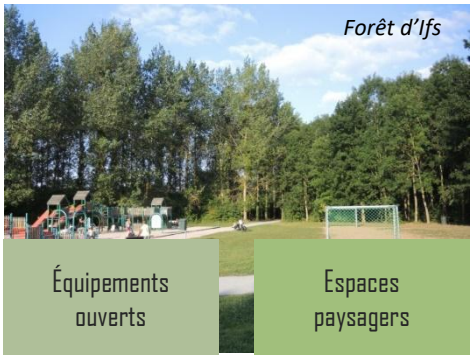


f. L'importance des tissus d'activités et des grands équipements

Les tissus de grands équipements sont marqués par la présence d'équipements publics ou d'espaces publics ouverts (parcs, terrains de sport…) suffisamment grands en taille ou nombreux pour être marquants dans le paysage urbain. Ils peuvent être très variés architecturalement ou dans l'époque de construction. On distingue ici les grands équipements bâtis, c'est-à-dire dont la part bâtie représente une part significative et marquante, les équipements ouverts, peu ou non bâtis, introduisant une rupture dans la ville, et les espaces paysagers, c'est-à-dire aménagés pour l'agrément (parcs et jardins, jardins collectifs, cimetières paysagers…). Certains grands équipements sont aussi des monuments historiques et portent une forte valeur symbolique et architecturale.

Majoritairement développés à partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle dans une logique de *zoning* séparant les fonctions urbaines, les tissus d'activités occupent une place importante sur tout le pourtour de la partie centrale de l'agglomération caennaise. Parmi ces tissus d'activités, on distingue les zones commerciales, marquées par la présence très importante des espaces de stationnement, les zones d'activités industrielles ou mixtes, présentant une diversité de formes selon les activités accueillies et la période de création, et les zones tertiaires, au bâti plus haut et plus ouvert. La localisation le long des grands axes confère à ces tissus une forte visibilité.

Ces deux types de tissus représentent une part très importante des formes urbaines du territoire : 18 % pour les tissus de grands équipements et 23 % pour ceux à vocation d'activités.

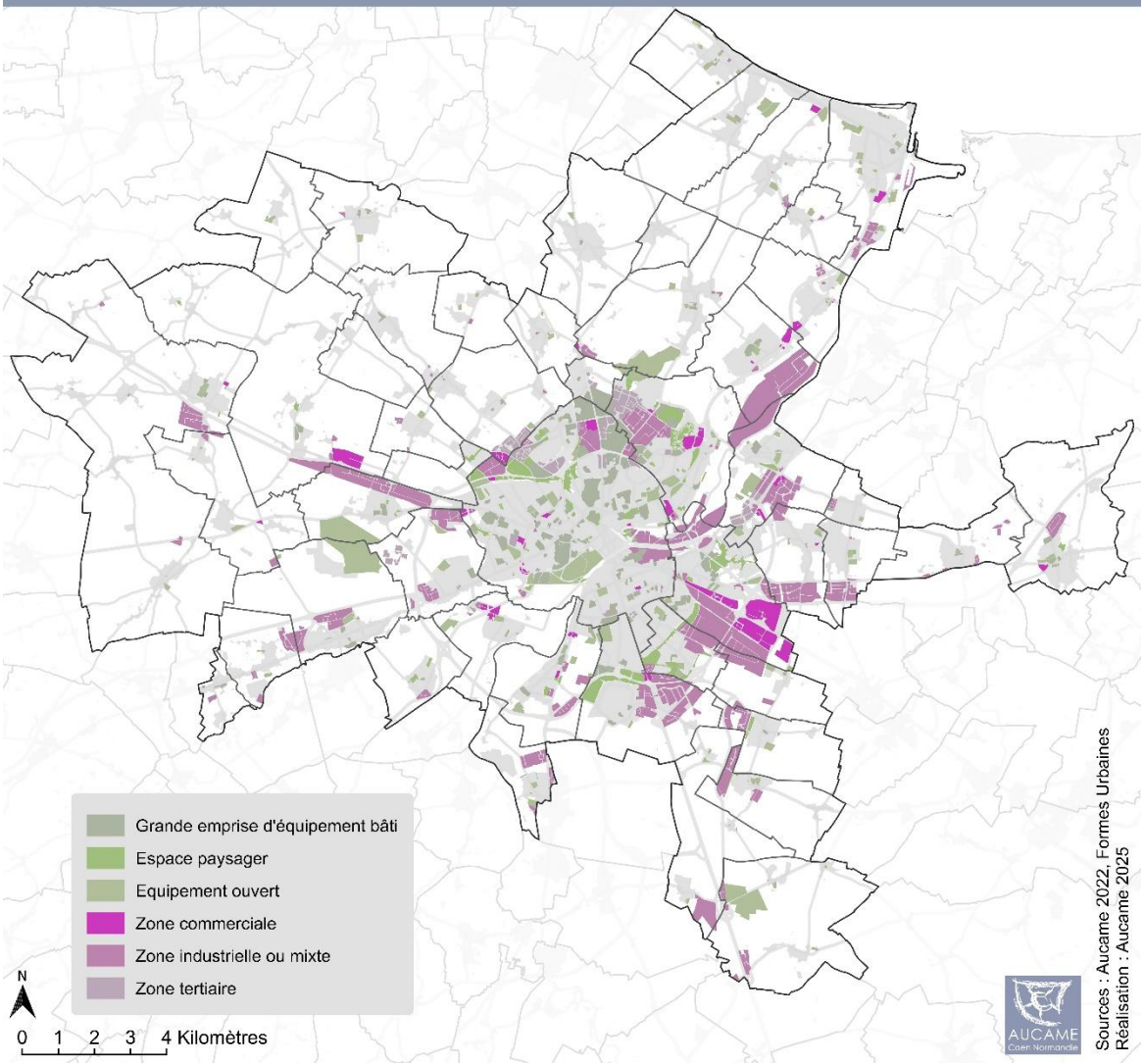








Tissu de grands équipements et d'activités



1.5. Le patrimoine bâti, témoin de l'histoire riche de Caen la mer

a. Le patrimoine, signe des temps

À l'instar du patrimoine naturel, le patrimoine bâti de Caen la mer n'est pas spécifique aux limites administratives du territoire qui s'intègrent dans un terroir plus vaste de plateau ouvert sur la mer et sur les territoires limitrophes constitués de bocage, de forêt ou de marais.

Le patrimoine bâti du territoire est le fruit d'une histoire qui a utilisé ou modifié les reliefs, les végétations et les cours d'eau et l'homme y a installé tous les équipements nécessaires à ses activités domestiques, économiques, de circulation, de loisir, de mémoire... Le chapitre historique a mis en lumière la sédimentation des époques et des activités humaines : le patrimoine du territoire en découle directement, logiquement. La connaissance historique permet de comprendre comment le territoire s'est bâti et de contextualiser les traces du passé, passé qui peut être parfois très récent, tant le patrimoine est une notion subjective qui forge un cadre de vie et une forme d'attachement pour les générations actuelles.

Outre la vision chronologique habituelle que l'on adopte pour décrire le patrimoine bâti, on relève une identité forte autour des caractéristiques de ce plateau au bord de l'estuaire de l'Orne. Les centres-bourgs de la plaine, le patrimoine balnéaire ou industriel, les ouvrages de génie civil, toutes ces constructions humaines structurent le paysage d'aujourd'hui et en font un cadre de vie partagé par tous les habitants.

Ce chapitre propose donc une typologie du patrimoine en deux temps continus, chronologique pour les périodes plus anciennes puis les catégories se thématisent au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'époque contemporaine. Les catégories ne sont pas exclusives entre elles ; il ne s'agit pas d'une typologie de catalogage mais plutôt du passage en revue de la diversité patrimoniale locale.

Le patrimoine est vu ici dans son acception la plus large, qui déborde donc le cadre réglementaire des monuments et sites classés ou inscrits par le ministère de la Culture, mais c'est avec ce label remarquable que nous ouvrons cette typologie.



Ouistreham, site du Planitre © O. Morin

b. Un patrimoine déjà protégé par des outils réglementaires

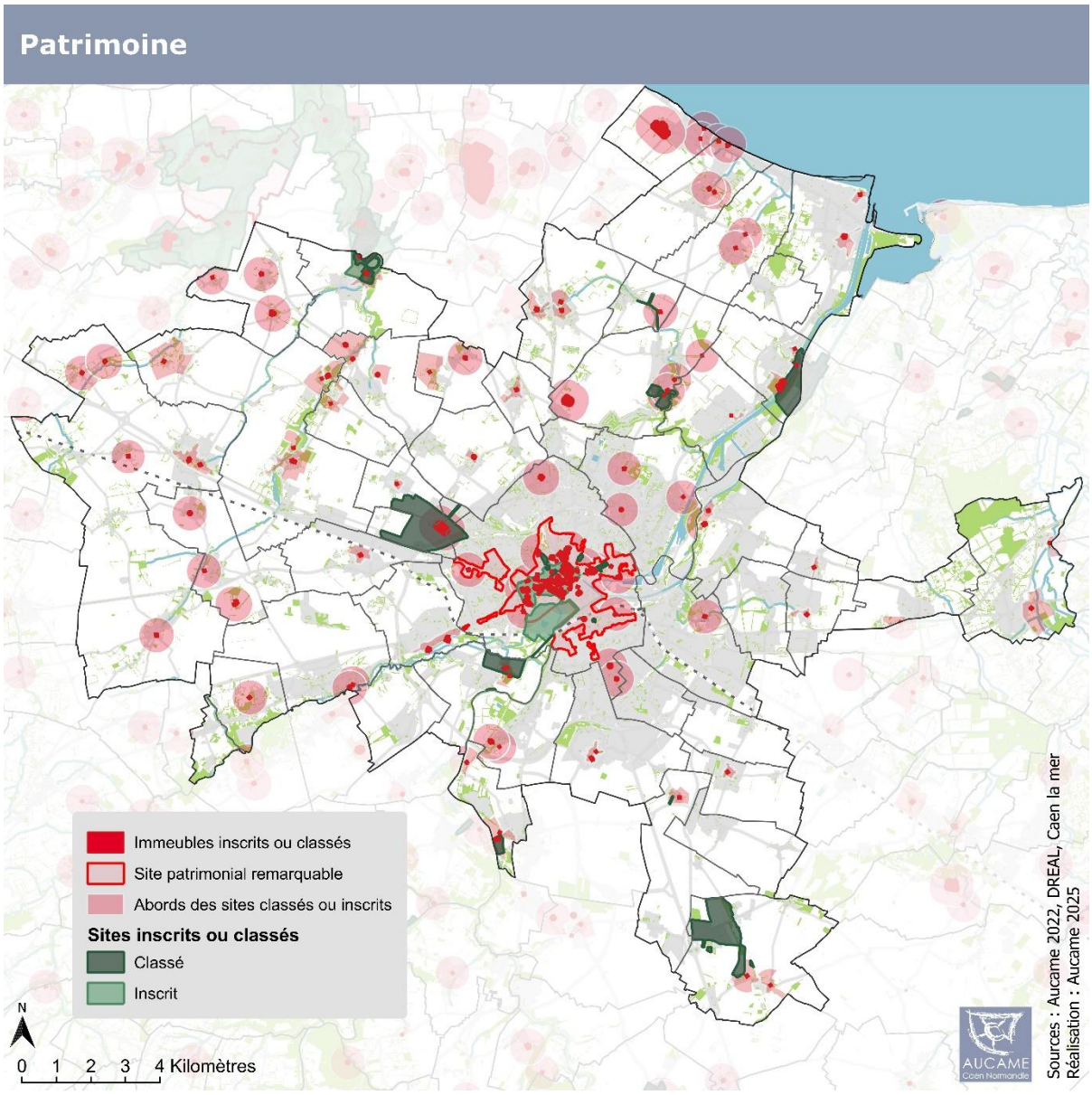
Des monuments protégés au titre des Monuments historiques

Un monument historique est un immeuble (bâti ou non bâti) ou un objet mobilier (meuble ou immeuble par destination) recevant un statut juridique particulier destiné à le protéger pour son intérêt historique, artistique, architectural, technique ou scientifique afin qu'il soit conservé, restauré

et mis en valeur. Ce statut de « monument historique » est donc une reconnaissance nationale de l'intérêt patrimonial d'un bien. Cette protection implique une responsabilité partagée entre les propriétaires et la collectivité au regard de sa conservation et de sa transmission aux générations à venir.

Pour Caen la mer, on distingue les monuments historiques inscrits ou classés de Caen (au nombre de 86) et ceux des autres communes (au nombre de 85). Cette répartition s'explique par la concentration de bâtiments aux fonctions de centralité dans la ville principale du territoire et ce, depuis plus d'un millénaire. Comme les monuments ne sont pas classés dans leur totalité, l'État distingue ce qui est classé de ce qui ne l'est pas, donc si on entre dans le détail de ces 171 monuments historiques, on y recense 270 citations (par exemple une charpente, une cheminée, une colonnade, etc.).

La carte ci-dessous permet de localiser ces 171 monuments ainsi que leurs abords. Pour rappel, un périmètre de protection de 500 mètres autour de chaque monument historique est réglementaire. Il constitue une servitude d'utilité publique qui s'impose aux documents d'urbanisme. Dans ce périmètre, l'Architecte des bâtiments de France émet un avis sur les dossiers de travaux afin de préserver les qualités de l'écrin du monument historique. Toutefois, depuis 2016, la loi a assoupli ce

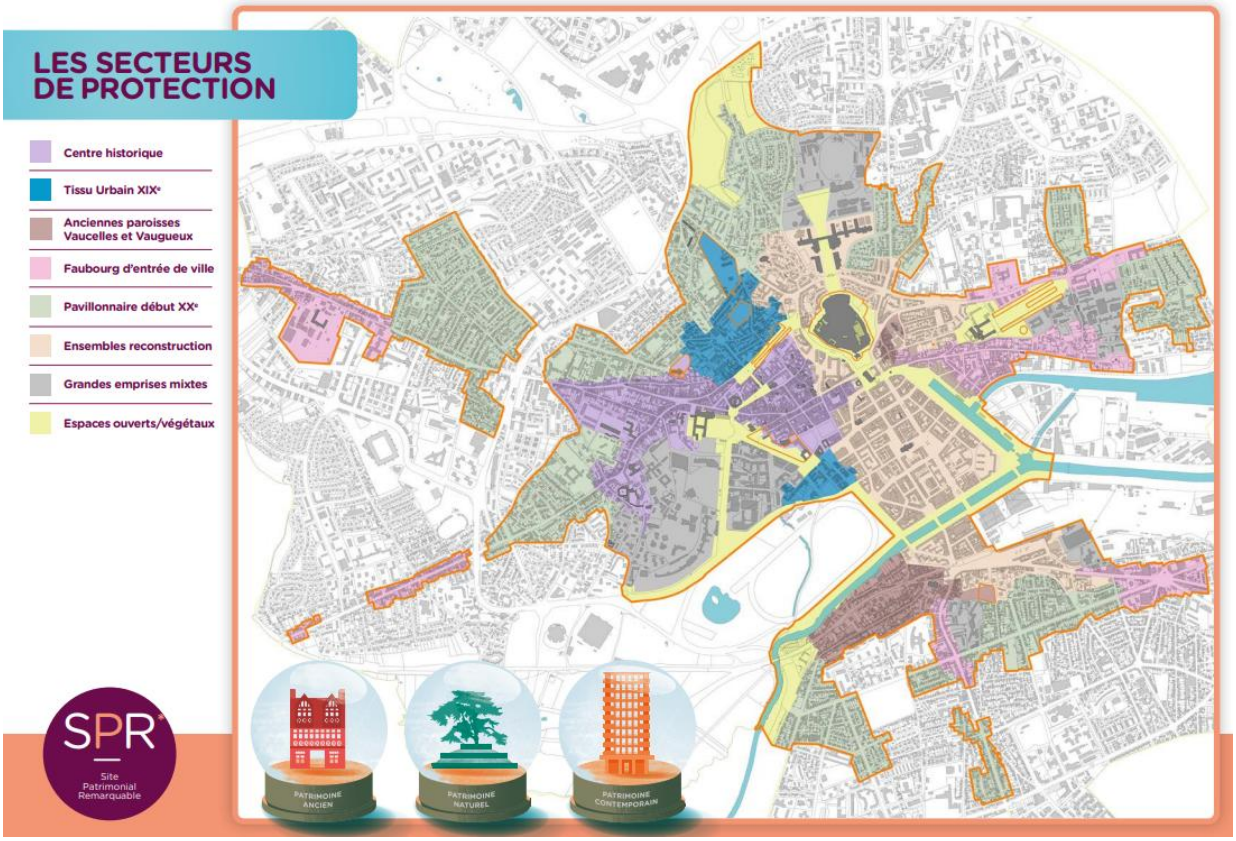


périmètre figé qui ne s'adapte pas à chaque environnement. Désormais, chaque commune peut négocier la protection au titre des abords dans un périmètre dit « délimité » c'est-à-dire un périmètre adapté aux enjeux spécifiques de chaque monument historique et de chaque territoire. Ces Périmètres délimités des abords (PDA) sont concertés et raisonnés, ils permettent une plus grande lisibilité des enjeux patrimoniaux et une meilleure appropriation et compréhension des abords par les habitants.

À l'échelle de Caen la mer, ils représentent 1515 hectares, soit 4 % de la superficie du territoire. Les sites inscrits ou classés, quant à eux, sont au nombre de 14 à Caen et 18 dans les autres communes. Ils représentent 837 hectares, soit 2 % du territoire de Caen la mer.

La ville de Caen engagée dans un dispositif de Site patrimonial remarquable (SPR)

La ville de Caen, qui possède un patrimoine architectural et urbain exceptionnellement riche et dense, a adopté le dispositif de Site patrimonial remarquable (SPR) en 2021 : il s'agit d'une démarche de protection et de valorisation du patrimoine urbain et paysager de la ville, dans le respect du développement durable du territoire. Il assure la reconnaissance, le rayonnement et l'avenir du patrimoine protégé et apporte un complément très détaillé à ce chapitre, ce qui explique que nous ne nous étendrons pas spécifiquement sur le patrimoine de la ville de Caen, qui regroupe tous les types de patrimoine que l'on verra sur le territoire, à l'exception du patrimoine balnéaire.



Périmètre des secteurs de protection de la ville de Caen, source Ville de Caen

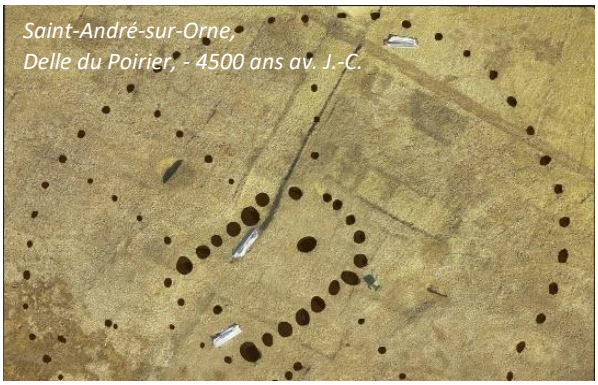
c. Un patrimoine lié à son histoire ancienne

Le patrimoine préhistorique

Les habitats préhistoriques étaient particulièrement nombreux sur le territoire. La Plaine de Caen est un vivier archéologique très important. Contrairement aux autres catégories de patrimoine, aux données limitées car visibles, les fouilles archéologiques donnent au patrimoine préhistorique cette capacité de s'enrichir régulièrement des découvertes issues notamment de l'archéologie préventive, dans un territoire dynamique où les nouveaux aménagements sont nombreux.

Ce patrimoine est systématiquement protégé, le plus souvent intégré à des espaces verts adaptés, ce qui permet de le préserver et de le présenter au public. Parfois, il est si profond qu'il est enfoui, comme la ferme de la Tène (Second âge du fer) sous la ZAC de Beaulieu à Caen. D'autres fois, c'est un patrimoine immatériel dont on n'a aucune trace mais dont on connaît ou devine la présence en creux, notamment pour tous les habitats en bois (trous de pieux). C'est notamment aussi le cas des voies de communication.


Fleury-sur-Orne, architecture funéraire monumentale, - 4500 ans av. J.-C.


Saint-André-sur-Orne, Delle du Poirier, - 4500 ans av. J.-C.


Biéville-Beuville, mégalithes des pierres branlantes, - 4500 ans av. J.-C.


Cairon, dolmen de la Pierre Tourneresse, - 4400 ans av. J.-C.

Le patrimoine antique

Malgré une activité intense à l'époque, les traces romaines sont peu marquantes dans les paysages.

En revanche, les carrières de la pierre de Caen ouvertes à l'époque romaine ont été étendues dans les siècles suivants et restent primordiales dans les paysages urbains de Caen la mer. Les premiers gisements de surface datent de l'époque gallo-romaine, facilement accessibles car situés dans les coteaux en gradins qui entourent la plaine alluviale. On a aussi retrouvé des chambres souterraines de cette époque, prouvant que l'extraction en sous-sol date de l'Antiquité.


Blainville-sur-Orne, Oppidum gallo-romain


Mouen, Chemin Haussé, ancienne voie romaine entre Bayeux et Rouen


Ifs, four excavé de l'époque gauloise lors des fouilles pour Object'Ifs Sud

Le patrimoine médiéval

Le patrimoine médiéval témoigne d'une époque florissante où le territoire s'est couvert d'édifices religieux tant modestes que prestigieux (monachisme) et de monuments civils liés notamment à l'époque ducale et royale de Guillaume le Conquérant. Plusieurs monuments sont emblématiques de cette époque sur le territoire :

- Le château de Caen a été construit avec la pierre de Caen extraite lors du creusement des douves qui ont servi de carrières. Les escarpements des fossés ainsi des anciens fronts de taille témoignent de l'exploitation astucieuse du relief et des matériaux en sous-sol.
- L'abbaye aux Hommes et l'abbaye aux Dames marquent les limites de la ville médiévale.
- L'Abbaye d'Ardenne et les terrains avoisinants s'étendent sur les communes de Saint-Germain-la-Blanche-Herbe et Authie. Le classement du 16 juillet 2003 consacre le respect de l'équilibre entre le bâti et le non bâti dans ce patrimoine, à savoir l'ensemble abbatial et les terres agricoles de l'abbaye.

Le bâti médiéval qui subsiste sur le territoire de Caen la mer date des XI^{e} et XII^{e} siècles, époque dynamique liée à l'histoire conjointe du duché de Normandie et du royaume d'Angleterre. Ce bâti médiéval a été plus ou moins remanié dans les siècles ultérieurs. Il bénéficie d'une protection forte de la part des services de l'État (Direction régionale des affaires culturelles) et font donc tous partie de la

première catégorie du patrimoine inscrit ou classé. Ce sont les emblèmes architecturaux du rayonnement du territoire.


Saint-Germain-la-Blanche-Herbe, Abbaye d'Ardenne

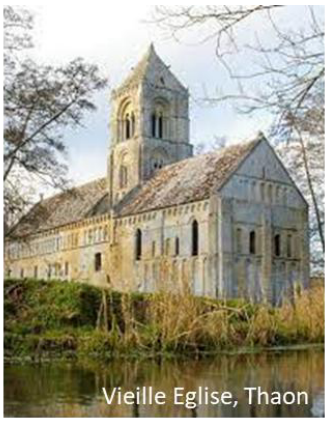

Caen, le château

Château, Caen


Caen, Abbaye aux Hommes


Caen, Abbaye aux Dames


Manoir, Saint-Aignan-de-Crasmenil


Vieille Eglise, Thaon


Tourville-sur-Odon


Eglise Saint-Malo de Mouen


Bretteville-sur-Odon, logis de la Baronnie

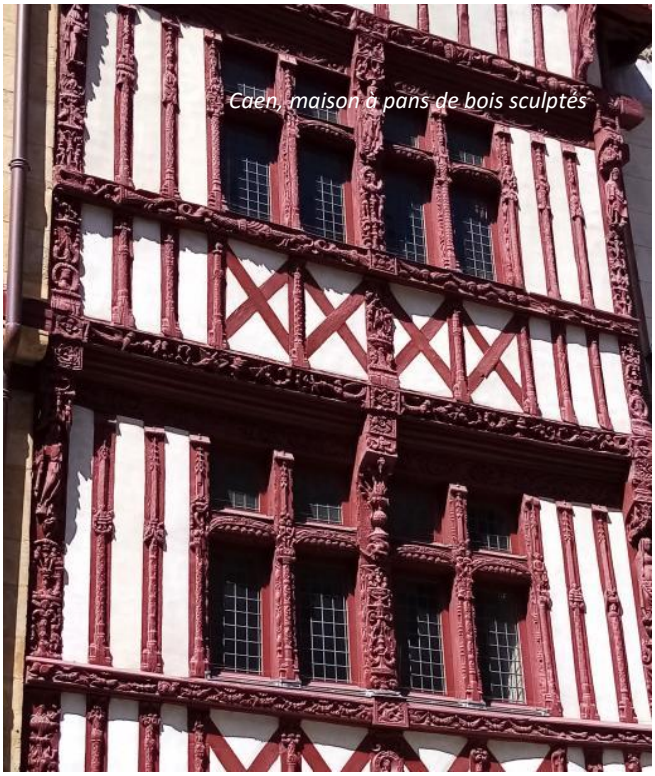
Le patrimoine de l'époque moderne (fin XV^{e} – fin XVIII^{e})

De la Renaissance au temps des Lumières, on assiste à une esthétique architecturale néoclassique qui s'applique à une étude rationnelle des proportions héritées de l'Antiquité et la recherche de compositions rigoureuses et symétriques. La période classique correspond à la prospérité grandissante de Caen et à la transformation de la cité médiévale fortifiée en ville ouverte sur l'extérieur. Ainsi le style classique naît avec le besoin de copier un standard national qui prend l'avantage sur les tendances locales. Le vocabulaire architectural de l'Antiquité est mis à contribution : façades ordonnancées, colonnes, pilastres et frontons appuient le besoin de formalisme asseyant l'autorité royale. Le patrimoine classique de Caen comprend plusieurs types de bâtiments qui vont de la maison d'habitation aux bâtiments officiels, en passant par un séminaire, un logis abbatial, une résidence communautaire, etc.

Avec la conservation de la largeur des parcelles médiévales, les façades restent étroites pour s'élargir au fur et à mesure des regroupements parcellaires et des aménagements urbains. Une demeure est souvent composée d'une série de bâtiments (logis et annexes) organisés entre cour et jardin sur un terrain clos, avec grand portail d'entrée sur rue, adapté à la forme du parcellaire.

En tant que patrimoine urbain, donc plus spécifiquement à Caen, ce patrimoine classique dessine un urbanisme rectiligne et maîtrisé, en complète rupture avec l'urbanisme médiéval. Toutefois, des traces médiévales persistent, notamment dans les décors. Les célèbres maisons jumelées avec façade en pan de bois de la rue Saint-Pierre à Caen datent du début du XVI^{e} siècle. Chaque maison se compose d'une structure en pan de bois érigée sur quatre niveaux formant pignon sur rue avec une ferme en débord. Les maisons reçoivent une foisonnante sculpture décorative et figurative composant les vocabulaires gothique et Renaissance. Les représentations reprennent à la fois des thèmes religieux ou festifs et empruntent des figures au bestiaire fantastique médiéval.


Caen, Maison de François de Malherbe


Caen, maison à pans de bois sculptés


Caen, hôtel de Mondrainville

On trouve aussi des résidences de campagne, comme le château du Vast à Mondeville, construit au XVII[e] s. en tant que pavillon de chasse. Le château de Vauville à Mathieu, construit au XVII[e] s. et agrandi au XIX[e] s. et le château de la Motte à Bretteville-l'Orgueilleuse (XVII[e] et XVIII[e] s.) représentent bien cette architecture classique rurale. Le château de Bénouville, du XVIII[e] siècle, se retrouve aujourd'hui au bord du chemin de halage du Canal de Caen à la mer, qui a été creusé au siècle suivant.

À l'instar du patrimoine médiéval, cette catégorie bénéficie d'une protection forte, notamment grâce aux ensembles qui associent le patrimoine architectural des logis remarquables avec les parcs et jardins et aussi avec les fabriques des espaces verts ou les bâtiments ruraux associés.


Mondeville, château du Vast


Mathieu, Château de Vauville


Bretteville-l'Orgueilleuse, château de la Motte


Château de Cairon


Bénouville, façade nord du château


Cormelles-le-Royal, ancien presbytère

d. Le patrimoine contemporain

Le patrimoine du XIX[e] siècle

La révolution industrielle génère de nombreux changements dans la société de la deuxième moitié du XIX[e] siècle. L'arrivée du chemin de fer, l'implantation d'usines et le développement de la banque augmentent l'activité et attirent des populations nouvelles. En conséquence, deux types principaux de patrimoine sont issus de cette époque :

- Un patrimoine civil, constitué notamment d'habitations de prestige (châteaux, manoirs…)

- Un patrimoine technique (mines, carrières, hydraulique, ferroviaire, ouvrages d'art…)

Des bâtiments adaptés aux nouvelles activités économiques sont nécessaires et le style architectural éclectique naît avec ces nouveaux besoins. À l'allégeance au souverain ou à la religion, se substituent la mise en avant des valeurs de travail, un goût certain de la réussite et, pour les plus audacieux, une remise à plat de l'esthétique de l'Ancien Régime, incarnée par le Classicisme. De nouvelles fortunes se font jour et les compositions architecturales sont particulières à chaque construction, mélangeant donc plusieurs inspirations, toujours dans le but de montrer à la fois son aisance financière et sa liberté de pensée.



Hérouville-Saint-Clair, château de Beauregard

L'arrivée des matériaux industriels —brique, tuile mécanique, fontes de série, poteaux et poutres de fonte et acier— crée un nouveau vocabulaire et déploie de nouvelles possibilités architecturales. Une nouvelle forme urbaine apparaît avec des ensembles réalisés par un même entrepreneur ou promoteur : séries d'immeubles de rapport ou de maisons de ville, alignées et répétitives où la couleur des portes ou des linteaux crée une variation. La sculpture, les techniques architecturales et la combinaison de volumes variés personnalisent les maisons bourgeoises, même si elles appartiennent à des ensembles cohérents. Les plus grandes d'entre elles possèdent un jardin, souvent en face arrière ou derrière un mur de clôture pour préserver la continuité de l'alignement de l'îlot. L'éclectisme, qui valorise la réussite individuelle, est souvent démonstratif. Les équipements adoptent également le style très imprégné du style classique comme les gares, les écoles ou les mairies.

Quelques emprunts à des mouvements connexes s'expriment ponctuellement à Caen et sur le littoral, notamment l'Art nouveau dont les formes végétales apportent une variation en courbes et entrelacs aux garde-corps de fenêtres, grilles de porte... Cela permet de faire la transition avec la catégorie suivante : le patrimoine balnéaire s'est en effet lancé à la fin du XIX^{e} siècle.


Bretteville-l'Orgueilleuse, Tour moulin à vent avec pompe à eau, château de la Motte


Cambes-en-Plaine, ancienne gare


Hermanville-sur-Mer, Villa « La Bluette »


Mairie de Carpiquet

Le patrimoine lié à son histoire balnéaire

Jusqu'au XIX[e] siècle, l'habitat de bord de mer était localisé dans les bourgs rétro-littoraux plutôt tournés vers la terre**.** Les marins comme les paysans se méfiaient du bord de mer, de ses débordements et de ses vents. Les communes littorales de Caen la mer rappellent cet urbanisme prudent : les clochers et les bourgs traditionnels sont loin dernière le cordon dunaire. Ils offrent une perspective de qualité sur le littoral côtier ponctué par l'émergence des clochers.


Hermanville-sur-Mer

De nouvelles pratiques thérapeutiques liées à l'eau, suivies d'un développement du tourisme balnéaire sans précédent font de la Normandie, dès le début du XIXe siècle, une des destinations privilégiées des touristes et qui devint même la première région touristique française. Il fallut donc organiser de nouvelles villes pour répondre aux flux saisonniers, aménager les plages, offrir des gites confortables et des lieux de divertissement…

On peut parler des stations balnéaires comme de véritables laboratoires de création architecturale aux XIXe et XXe siècles. La construction de villas particulières et d'hôtels, d'établissements publics comme les casinos et les établissements de bains de mer, sont autant d'occasions de proposer de nouvelles formes architecturales, plus ou moins ostentatoires. L'éclectisme des styles imprègne les constructions : les influences mauresques, suisses, italiennes ou classiques se côtoient sur les digues. Le style néo-normand voit le jour. Bien qu'entouré de multiples expressions architecturales, il symbolise encore l'âge de la villégiature balnéaire. Des villas Belle Époque et années 1930 impriment un style architectural durable et constituent aujourd'hui un patrimoine qui participe et complète la qualité paysagère naturelle, malgré un littoral dunaire très urbanisé.


Ouistreham


Lion-sur-Mer


Colleville-Montgomery


Hermanville-sur-Mer

Les cités-jardins et cités ouvrières

À la fin du XIXe siècle, dans les villes qui s'industrialisent, un mouvement social qui prendra le nom de paternalisme va exercer une grande influence sur la forme urbaine et sur l'architecture qui y prend place. L'idée est de produire, à proximité des emplois industriels, des logements construits à l'usage de la main d'œuvre rurale installée en ville. Le concept de cité-jardin naît comme une nouvelle ville aérée où tous les équipements sont accessibles en centre-ville et entourée d'une ceinture agricole. Au-delà du logement, le concept de cité ouvrière passe par l'attribution d'un jardin à chaque famille. Les ensembles s'organisent autour d'un espace central commun et paysager. On y trouve des équipements

sociaux (école, jardin d'enfants, salle de sports, etc.) inspirés des phalanstères des penseurs sociaux du XIX^{e} siècle.

La Cité des Rosiers, à Caen, est édifiée de 1908 à 1922 (elle est inscrite au titre des monuments historiques en 2007). Elle constitue le tout premier exemple de cité-jardin construite à Caen. D'autres suivent comme la Haie-Vigné en 1930, Saint-Jean-Eudes ou Sainte-Thérèse dans des quartiers en pleine expansion. Sur ce modèle, des cités-jardins de relogement d'urgence seront créés dès le début de l'après-guerre.

L'exemple le plus emblématique à Caen la mer est celui de la cité du Plateau sur les communes de Colombelles, Mondeville et Giberville pour héberger la main d'œuvre de la SMN. La qualité urbaine qui en découle est aujourd'hui très prisée. On peut dire qu'à cette époque, est né un patrimoine social autant qu'architectural. Outre la cité du Plateau, plusieurs autres cités ouvrières de plus petite taille


Caen, cité-jardin des Rosiers


Colombelles, cité-jardin du Plateau


Caen, cité provisoire du Chemin vert en 1948


Caen, cité de la Haie-Vigné



Blainville-sur-Orne, cité liée aux Chantiers navals français



Caen, Saint-Jean-Eudes

existaient sur le territoire. Ce patrimoine, peu protégé, fait parfois l'objet d'opérations de renouvellement urbain.

Parallèlement aux intuitions d'Howard en Angleterre et aux réalisations rapides du capitalisme social de l'époque en faveur de ce nouvel urbanisme, l'abbé Lemire, originaire du nord de la France, fondait en 1896 la Ligue du coin de terre et du foyer pour encourager la création de jardins ouvriers dans les quartiers plus denses où les habitants ne disposaient pas de jardins individuels.

Ces jardins se sont transformés en jardins familiaux, partagés, collaboratifs, d'insertion… Ils rejoignent la question de l'agriculture urbaine et de la place de la nature en ville et font partie d'un patrimoine urbain qui bénéficie d'un regain d'intérêt. À Caen la mer, ce patrimoine représente une réelle richesse que partagent toutes les communes de la Communauté urbaine.


Saint-André-sur-Orne


Cormelles-le-Royal

Le patrimoine industriel

Ce patrimoine bâti, matériel ou paysager raconte l'histoire et la géographie ouvrière du territoire autour du fer, de la pierre, du portuaire, du ferroviaire, du textile et du blé. C'est un patrimoine récent, parfois encore vivant (c'est-à-dire encore en usage aujourd'hui même s'il a subi des étapes de modernisation) mais en général très peu protégé. Vivant, il pose le problème de sa survie, souvent dans un environnement qui évolue sans l'intégrer. C'est le cas de la minoterie de la Presqu'île caennaise, lieu qui envisage sa reconversion en quartier urbain sans autre activité industrielle. Quand ce patrimoine est hors d'usage, il pose le dilemme de son éventuelle réhabilitation, de la sécurisation des abords et de son accessibilité au public. C'est le cas de la « tirée » et des anciennes carrières de pierre de Fleury-sur-Orne.


Vue sur le Plateau de Colombelles, avec le réfrigérant, vestige de la SMN



Fleury-sur-Orne, descente vers les carrières de pierre



Blainville-sur-Orne, grues sur le canal



Caen, minoterie sur la Presqu'île

Fermée en 1993, l'aciérie caennaise de la SMN a laissé place à une friche industrielle de 200 hectares. Pour préserver une trace de cette épopée marquante du territoire, seuls le réfrigérant et l'atelier électrique (rebaptisé « La Grande Halle ») ont été maintenus sur le site. Il a fallu attendre 2013 pour que la réflexion autour d'un nouvel usage de ces monstres en béton émerge. En octobre 2019, ouvrait le « WIP », un tiers-lieu original entre économie, culture, environnement, loisirs et solidarité. Architecturalement, l'enveloppe porteuse de mémoire a été globalement conservée bien que réparée autour des notions de l'économie circulaire et de l'utilisation de matériaux de réemploi.

L'enjeu de la réhabilitation du patrimoine industriel et de sa mémoire est majeur sur le territoire de Caen la mer ; il donne lieu à diverses initiatives et expérimentations, notamment sur la Presqu'île autour des notions de l'urbanisme transitoire, de la résilience des équipements et des espaces, de la compatibilité avec le changement climatique et la relocalisation de l'approvisionnement alimentaire.



Mondeville, les grands bureaux de la SMN, réhabilités en logements, bénéficient du label « Architecture contemporaine »



Colombelles, La Grande Halle de la SMN en 2013



Colombelles, inauguration du WIP en 2019

Le patrimoine mémoriel de la Seconde Guerre mondiale

Avec le Débarquement des troupes alliées en juin 1944 et le lourd tribut payé à la victoire sur l'Allemagne nazie par la région de Caen, Caen la mer porte une grande partie de l'image internationale de la Normandie. Le paysage patrimonial concerné, Sword beach, où débarquèrent 30 000 soldats de la Seconde armée britannique comprend un secteur qui s'étend de Ouistreham à Saint-Aubin-sur-Mer, soit huit kilomètres de plage. Quant au patrimoine mémoriel, il prend des formes très diverses et très dispersées sur l'ensemble du territoire.


Bénouville



Cheux




Hermanville-sur-Mer, cimetière britannique



Garcelles-Secqueville


Lion-sur-Mer

Malgré cette dispersion et cette variété des formes mémorielles, ces jalons omniprésents sur le territoire créent une réelle unité derrière des valeurs qui s'affichent jusque dans les slogans d'aujourd'hui : « La liberté s'est gagnée ici ».

Nous sommes ici dans une catégorie à part concernant la présente typologie du patrimoine. Autant le patrimoine implique des enjeux d'inventaire et de conservation d'édifices ou d'édicules qui existent et témoignent d'une époque passée, autant la mémoire relève de l'aménagement de l'espace autour de finalités commémoratives à la fois sociales et économiques (attractivité, tourisme).

Ces signes commémoratifs, bâtis après l'événement célébré, représentent une force pour envisager le monde contemporain et à venir. De fait, l'évocation du passé dans l'espace public occasionne un changement de signification dans l'appréhension du patrimoine, lequel ne consiste plus seulement en une préservation des objets transmis du passé au présent, mais devient une création, une construction en soi, et rappelle le devoir de mémoire.

Le patrimoine de la Reconstruction

Suite au Débarquement des Alliés en Normandie, le 6 juin 1944, la région de Caen subit pendant plusieurs semaines des bombardements lourds qui furent la cause des destructions considérables, notamment parmi les édifices historiques. Une partie du patrimoine a été restauré ensuite, parfois complètement (la flèche de l'église Saint-Pierre à Caen), ou partiellement (l'hôtel d'Escoville à Caen, l'église de Saint-Aignan-de-Cramesnil…). Pour le reste, l'urbanisme de la Reconstruction qui a fait l'objet d'un projet urbain et architectural d'ensemble donne aujourd'hui à Caen son aspect moderne et une certaine unité architecturale.

L'architecte et urbaniste Marc Brillaud de Laujardière a conçu le plan de reconstruction de Caen en mai 1946. Il propose d'éviter autant un pastiche de l'architecture des quartiers épargnés qu'un modernisme qu'il juge étranger à la culture de la ville. Pour le dessin des îlots, il se rapproche de l'ancienne trame urbaine, mais avec des rues élargies dans l'esprit de l'architecture fonctionnaliste.


Caen, quartier Saint-Paul


Caen, les Tours Marines


Caen, le phénix de l'université

Les façades des nouveaux immeubles, pour la plupart en pierre de Caen, font le lien avec les quartiers épargnés.

Le quartier des Quatrans appartient à la seconde période de la Reconstruction, qui débute vers 1954, plus influencée par le mouvement moderne : les îlots ouverts du sud de Saint-Jean, derrière les Tours Marines, s'affirment de plus en plus en rupture avec l'ordonnancement urbain traditionnel. Des linéaires de rez-de-chaussée commerciaux sont conçus en même temps que les immeubles d'habitation, notamment au pied des Tours Marines.

La Reconstruction donne l'occasion de mettre l'architecture commerciale dans le style International : Galeries Lafayette, Monoprix, Le Printemps.

Après sa destruction en 1944, l'organisation de l'université de Caen est entièrement repensée. On réalise à cette occasion, pour la première fois en France, la formule du campus universitaire. La totalité des équipements (enseignement, recherche, vie étudiante) est regroupée sur un vaste terrain de plus de 30 hectares : les bâtiments sont pensés comme des monuments, indissociables d'un parc paysager. La statue de bronze de Louis Leygues est devenue l'emblème de la ville, elle représente le phénix qui renaît de ses cendres.

Pour les équipements et les institutions, l'utilisation de la pierre de Caen et l'ornementation en taille directe, en hauts-reliefs ou en bas-reliefs modernes contribuent largement à l'harmonie du projet.

En outre, dès 1946 pour faire face aux besoins urgents de relogement, 400 maisons entièrement équipées seront livrées par la Suède qui en fait don au Calvados. Caen en reçoit 60 et ces maisons en kit seront bientôt rejointes par des maisons américaines, finlandaises et françaises autour de l'église Saint-Paul. D'autres maisons suédoises iront à Colombelles, Fleury-sur-Orne, Bourguébus, Saint-André-sur-Orne, Rocquancourt et d'autres villes du Calvados.



Caen, la Chambre de commerce, avec son ornementation en taille directe sur la façade


Caen, sculptures en haut-relief sur la caisse d'allocation familialles


Colombelles, ensemble de maisons suédoises

Sur le territoire de Caen la mer, les communes du sud ont été encore plus détruites que Caen, proportionnellement : Rocquancourt, Tilly-la-Campagne, Hubert-Folie ont été détruites à 95 %. Soliers

a gardé son église Saint-Vigor du XIII[e] et Saint-Aignan-de-Cramesnil son château du XVI[e], mais non Bourguébus ni Garcelles-Secqueville qui bénéficient aujourd'hui d'un patrimoine de la Reconstruction.

Ce patrimoine se traduit notamment dans les équipements et les églises, avec des architectes qui ont proposé des lectures résolument modernes des clochers, d'autres ayant gardé le rythme des anciennes églises tout en innovant avec les formes décoratives ou les matériaux. L'utilisation du béton est en effet privilégiée. On trouve aussi dans ces communes de grandes fermes de la Reconstruction qui marquent fortement les paysages des villages.

Globalement, ce patrimoine demande une sensibilisation particulière des habitants et des visiteurs pour en apprécier la qualité de l'architecture et du cadre de vie car ces innovations du milieu du XX[e] siècle font l'objet de perceptions très contrastées. Les enjeux, en revanche, font l'unanimité : c'est un patrimoine qui demande à être mis aux normes thermiques et phoniques et les restaurations des bétons font l'objet de recherches pointues et de savoir-faire techniques peu répandus.


Bourguébus


Colombelles


Tilly-la-Campagne

En 2019, la Région Normandie a initié un label régional « Patrimoine de la Reconstruction ». L'ambition est de valoriser et faire connaître ce patrimoine, le préserver, l'entretenir et le rénover, tout en respectant l'identité de l'architecture originelle. L'idée d'intégrer ce patrimoine dans le tourisme de mémoire fait aussi son chemin.

À ce jour, six villes sont labellisées, dont Le Havre, Vire et Caen. Les communes labellisées, qui peuvent être de toute taille, signent un plan d'action sous forme d'un référentiel de 14 engagements.

La seconde moitié du XX[e] siècle : l'architecture contemporaine

La maison individuelle à l'architecture simplifiée représente l'archétype de la tendance à la périurbanisation du logement qui s'est généralisée en France à partir des années 60. En conséquence, les bâtiments contemporains vont prendre une place très importante en tant que repères spatiaux et seront très vite adoptés par la population, tandis que les lotissements pavillonnaires périurbains, qui manquent souvent de caractères discriminants, constitueront un paysage monotone et homogène ne favorisant pas l'appropriation.


Hérouville-Saint-Clair, la Citadelle Douce


Hérouville-Saint-Clair, City 'Zen


Blainville-sur-Orne, cité des Brandons,

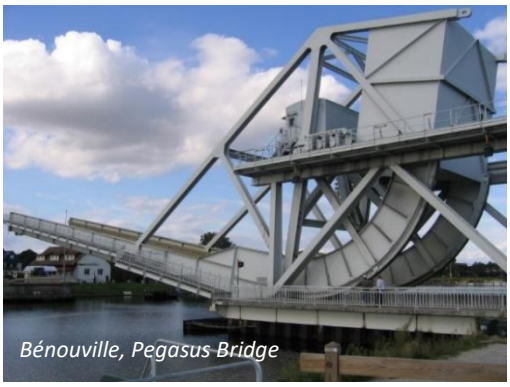

Colombelles, quartier du Libéra

Il existe un label « Architecture contemporaine remarquable », créé par la loi du 7 juillet 2016 et attribué aux immeubles, aux ensembles architecturaux, aux ouvrages d'art et aux aménagements faisant antérieurement l'objet du label « Patrimoine du XX^{e} siècle » qui ne sont pas classés ou inscrits au titre des monuments historiques, parmi les réalisations de moins de 100 ans d'âge, dont la conception présente un intérêt architectural ou technique suffisant. L'objectif poursuivi est de montrer l'intérêt de constructions récentes que tout un chacun peut habiter et fréquenter, de faire le lien entre le patrimoine ancien et la production architecturale actuelle, d'inciter à leur réutilisation en les adaptant aux attentes du citoyen (écologique, mémorielle, sociétale, économique…).

Le patrimoine du génie civil

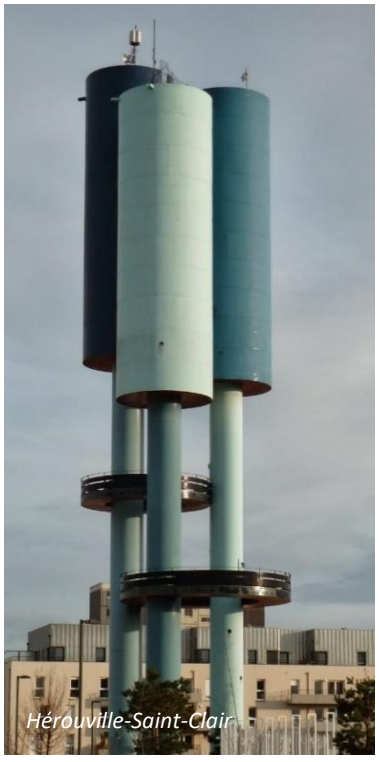
Le patrimoine de génie civil est pour la plupart encore en activité, ce qui fait le lien direct entre l'histoire des technologies qui a commencé au XIX^{e} siècle et l'usage contemporain. De nouveaux matériaux se sont introduits dans le paysage au XX^{e} siècle, comme l'acier et le béton. Consécutivement, des formes inédites sont apparues, pour des usages spécifiques qui, eux aussi, peuvent évoluer.

Ce patrimoine du génie civil, très lié à un mode de vie industriel, représente des repères géographiques majeurs qui rythment l'espace vécu indépendamment de l'émotion qu'il peut susciter et abstraction faite de la perception esthétique que l'on y attache.


Bénouville, Pegasus Bridge


Fleury-sur-Orne, pont de chemin de fer


Ouistreham


Hérouville-Saint-Clair



Fleury-sur-Orne


Viaduc de Calix

e. Le patrimoine ordinaire

De nombreux éléments constitutifs de l'histoire et du développement du territoire sont présents dans toutes les communes de Caen la mer. Dans le cadre de leurs documents d'urbanisme, certaines ont protégé ce patrimoine ordinaire au titre de la loi paysage.

Le patrimoine agricole et les bourgs ruraux

L'un des marqueurs du paysage de la Plaine de Caen se trouve dans son réseau de bourgs ruraux avec de grandes fermes en centre-bourg, de longs murs en plaquette en limite de propriété et des églises


Cheux


Verson


Le Fresne-Camilly


Villons-les-Buissons


Ifs, ancienne ferme réhablitée en mairie


Grentheville, ferme à cour carrée


Rosel

en pierre de Caen. Si chaque bourg dispose de sa propre disposition et de ses repères architecturaux particuliers, chacun témoigne d'un mode de vie passé, ancré dans l'agriculture et le lien avec la plaine. Parfois, les églises se situent en entrée de bourg, marquant une évolution de l'urbanisation sur le temps long avec la translation du centre, souvent sous l'impulsion d'un événement tragique (guerre, épidémie…).

Ce patrimoine discret se trouve souvent caché par les grandes surfaces d'étalement urbain et périurbain des dernières décennies. Toutefois, cela demeure, par sa qualité visuelle et son harmonie graphique, un patrimoine en veille pour rappeler l'histoire intime du territoire avec la pierre de Caen. À l'instar du patrimoine industriel, le patrimoine agricole, notamment la préservation des domaines bâtis (ferme en cour carrée) représente un enjeu fort car ces ensembles non protégés sont parfois détruits ou ruinés faute d'entretien.

f. Le patrimoine vernaculaire

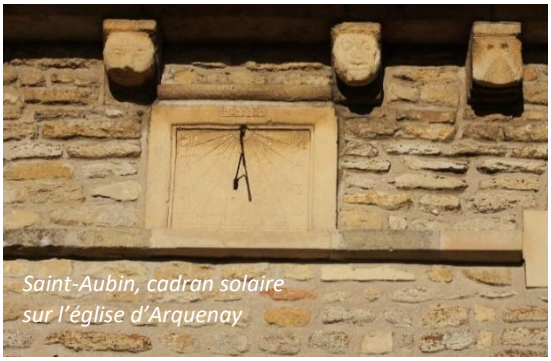
En plus des bourgs et des constructions traditionnelles à usage agricole, on peut étendre la catégorie patrimoniale précédente à l'ensemble des édifices et artéfacts en pierre de Caen. Ce petit patrimoine


Tourville-sur-Odon, moulin de Taillebosq


Rosel, ancien presbytère



Epron, ancien poteau indicateur


Saint-Aubin, cadran solaire sur l'église d'Arquenay


Périers-sur-le-Dan, ancien temple protestant

auquel les habitants tiennent et qui participe à l'identité du territoire de Caen la mer peut prendre des formes très diverses.

On peut citer en tout premier les équipements domestiques autour de l'eau : puits, fontaines, moulins, ponts, lavoirs, mares et abreuvoirs maçonnés. On aura aussi tout ce qui rappelle une activité collective ou banale, les fours à pain, fours à chaux, fours à chanvre…

Le petit patrimoine religieux entre aussi dans cette catégorie, de l'église isolée aux chapelles, temples, presbytères, cimetières, calvaires…

Au-delà des bâtiments ou édicules complets, certains éléments particuliers sur des constructions ordinaires ou récentes attirent le regard : une niche avec une statuette, un cadran solaire, une lucarne, un escalier…


Cairon


Sannerville


Périers-sur-le-Dan


Verson, ancien moulin sur l'Odon

Enfin, il faut signaler l'importance de certains patrimoines végétaux, arbres remarquables ou alignements d'arbres. Les espaces verts avec leurs éventuelles statues ou fabriques, entrent aussi dans cette catégorie et seront répertoriés dans l'État initial de l'environnement.

g. La pierre de Caen, un élément fédérateur

La permanence de la pierre de Caen dans le paysage urbain et rural de Caen la mer confère au territoire une unité visuelle et une luminosité particulière, de la modeste plaquette des maisons rurales et des murs aux imposantes pierres taillées des manoirs et hôtels particuliers. Cette unité traditionnelle a toutefois tendance à se diluer dans les paysages qui se sont périurbanisés avec d'autres matériaux. L'exploitation de la pierre de Caen est réservée aujourd'hui aux monuments historiques, mais les paysages sont encore structurés par l'ancienne exploitation des carrières.


Murs de Rots


Caen, front de taille de la rue Belvédère

Aujourd'hui, la pierre de Caen ponctue les paysages avec les fronts de taille, les façades, les murs des bourgs ruraux, parfois aussi des friches autour de fours à chaux ou d'une tirée (Fleury-sur-Orne) et d'espaces inconstructibles car au-dessus d'anciennes carrières. Cet important patrimoine témoigne d'un savoir-faire particulier et d'une histoire partagée qui s'inscrit au-delà de la nostalgie : si le patrimoine industriel est terminé, le patrimoine résidentiel témoigne d'un attachement bien vivant des habitants à leur histoire géologique.

2. Un cadre de vie urbain de qualité

Synthèse

Plusieurs éléments participent au cadre de vie des habitants de Caen la mer. Parmi ces éléments, la présence du végétal en ville est primordiale. Dans les communes périurbaines, rurales ou littorales, l'accès à des espaces de nature ou des grands espaces ouverts se fait à proximité immédiate. En revanche, dans les communes urbaines, l'accès à la nature peut être plus lointain alors que la part des logements collectifs sans jardin, plus importante, renforce ce besoin. Toutefois, le centre de l'agglomération caennaise présente un visage très vert, la part des espaces végétalisée s'élevant à 62 % des espaces urbains des communes agglomérées (47 % pour l'ensemble des communes). Cette part importante de la végétation recouvre des réalités très diverses ; des grands espaces verts publics aux jardins privés d'habitat ou aux espaces verts autour des infrastructures, équipements et activités économiques. Seul le centre de Caen (Ile Saint-Jean, quartier de la Gare, Presqu'île), dont l'habitat est pourtant majoritairement collectif, dispose d'un maillage moins dense d'espaces verts.

Les espaces publics, selon la qualité de leur traitement, notamment les places, concourent également aux cadres de vie des habitants (espace de respiration, accueil de fonctions commerciales ou festives, rôle social…) et revêtent aussi des fonctions symboliques d'identité pour les communes. Que les places soient anciennes ou contemporaines, un équilibre doit être trouvé entre stationnement et espace piéton selon leurs usages et entre minéral et végétal dans leur aménagement.

Enfin, pour l'ensemble des communes, les centres-villes et centres-bourgs représentent des lieux symboliques de leur identité qui peuvent participer à la qualité du cadre de vie des habitants lorsque leur aménagement regroupe les différentes fonctions urbaines (habitat, commerce, service…) dans un cadre agréable. Si toutes les communes, au moins de manière symbolique, peuvent s'appuyer sur un espace de centralité, une minorité regroupe l'ensemble de ces fonctions. Dans un contexte de sobriété foncière et de recherche de proximité, les centres-villes et centres-bourgs apparaissent comme le lieu privilégié d'implantations d'équipements publics, de commerces de proximités, mais aussi d'emplois tertiaires.

Les enjeux

- L'identification des éléments qui participent à la qualité du cadre de vie pour les préserver et les valoriser dans un contexte de renouvellement urbain et de densification
- La préservation et la valorisation de toutes les identités communales et territoriales (morphologie, patrimoine, matériaux, paysages, centres-bourgs, espaces publics…)
- Le renforcement des fonctions et de l'identité des centres-bourgs
- Une place du végétal et de la nature à prendre en compte à toutes les échelles de la ville (espaces publics, jardins privés, lisières urbaines…)

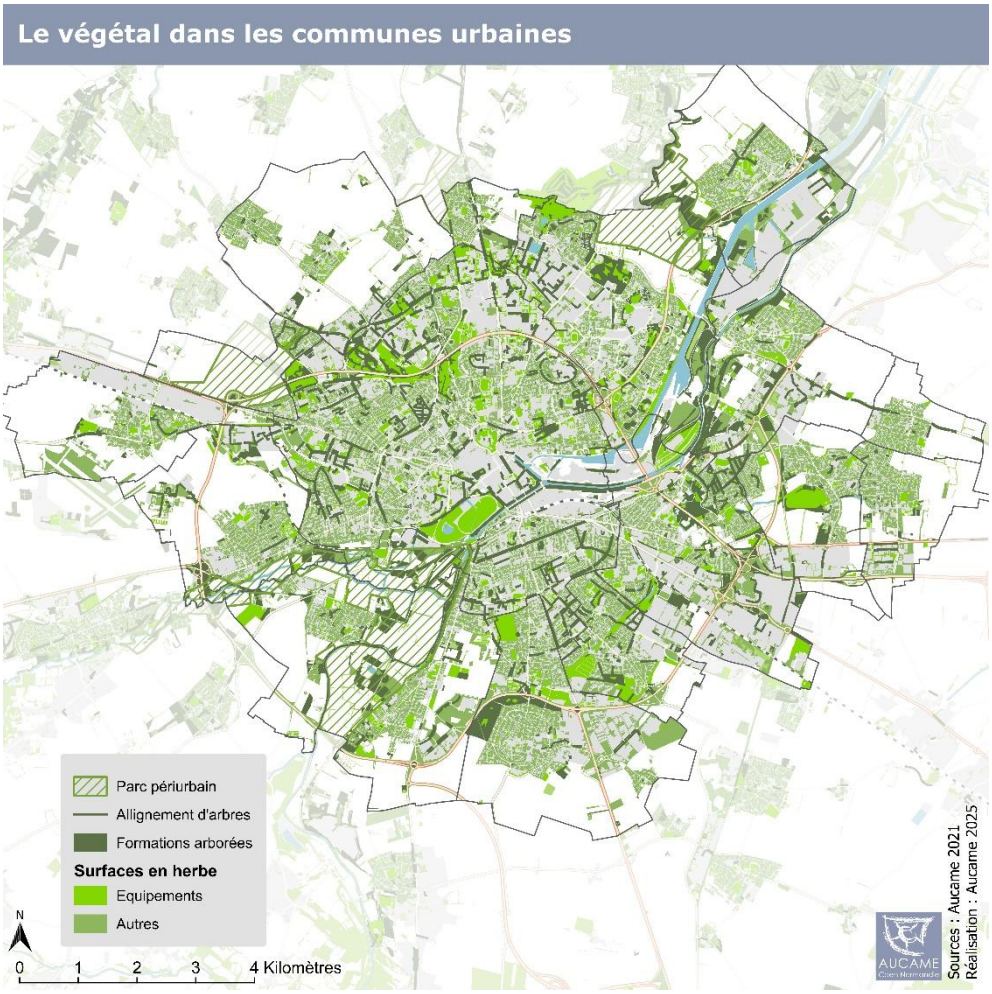
2.1. Une agglomération verte et aérée

a. Le végétal en ville, de nombreux effets bénéfiques

À l'échelle de Caen la mer, l'occupation « urbaine » représente moins de 20 % du sol. Cependant, ce ratio est plus important dans l'agglomération caennaise où les densités humaines et de logements sont les plus fortes. Ces fortes densités nécessitent de proposer aux habitants des espaces de respiration. En milieu urbain, les services rendus et les bienfaits du végétal sont nombreux.

- Pour l'homme, l'accès aux espaces verts et à la nature contribue directement à la santé physique et psychologique des habitants : bien-être, espace de respiration ou de récréation, etc. L'accès à ces espaces a été fortement plébiscité lors des différents confinements liés à la crise sanitaire.
- Pour la nature, la présence de végétal en ville est un puissant levier pour favoriser la restauration de la biodiversité, l'infiltration des eaux pluviales, l'amélioration de la qualité de l'air ou encore la régularisation des températures en ville. La présence de ces espaces en ville est encore plus plébiscitée lors des évènements climatiques extrêmes liés au changement climatique (canicule ou fortes intempéries par exemple). En effet, les actions d'adaptation au changement climatique en lien avec la nature sont désormais bien établies : création d'espaces de respiration, lutte contre les îlots de chaleur, désimperméabilisation, …

b. L'accès à la nature en ville



Malgré une forte occupation urbaine, le cœur aggloméré présente un visage très vert. À l'échelle de Caen la mer, la part des espaces végétalisés dans le tissu urbain s'élève à 47 %. Pour la ville de Caen, le ratio d'espaces verts par habitant s'élève à 47 m². Celui-ci devance de loin l'objectif de 10 m² par habitant défini dans le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France et se situe à un niveau supérieur à ses agglomérations voisines de l'ouest, notamment Le Havre (35 m² par habitant).

À l'échelle des communes agglomérées, les surfaces végétalisées occupent plus de 7 500 hectares, soit 62 % de la surface de ces communes. Toutefois, ce végétal est divers et occupe des positions différentes dans la ville.

Les espaces verts de grande envergure

L'agglomération caennaise se caractérise par la présence d'espaces verts de grande envergure. Ces espaces ouverts aménagés constituent un véritable poumon vert pour l'agglomération caennaise et joue un rôle social fort pour ses habitants : espace récréatif, sportif, de respiration ou encore de promenade.

Les principaux exemples sont notamment la Vallée des Jardins, le Jardin des Plantes, la Prairie, la Colline aux Oiseaux, le parc du Biez, la forêt d'Ifs et le réseau de parcs périurbains …



Mondeville, parc du Biez

Les espaces de proximité

Au-delà de ces espaces de grande envergure, l'agglomération est structurée autour d'espaces de proximité de plus petites tailles ouverts au public. Ces espaces paysagers, à usage quotidien ou hebdomadaire, sont localisés à proximité des habitations au sein des quartiers résidentiels. Ainsi, ils offrent à la population des espaces de respiration, de détente et loisir (aires de jeux). Ils sont constitués d'espaces publics végétalisés et plantés ou des parcs publics de proximité.



Caen, parc du cimetière Saint-Jean

Les jardins privés et les jardins familiaux

Ces espaces sont très hétérogènes tant dans leur localisation que dans leur taille.

Très peu présents dans les espaces d'habitat collectif localisés en hypercentre des villes ou dans les périphéries, les jardins privés sont plus fréquents dans les faubourgs occupés en grande majorité par des maisons de ville ou dans les tissus pavillonnaires de la périphérie. Ces jardins privés hétérogènes participent à créer des cœurs d'îlot verts et à structurer une trame verte à l'échelle des villes. Ils contribuent très largement à donner le visage vert et aéré de l'agglomération mais sont par nature non accessibles au public. À l'échelle des communes agglomérées, 22 % des espaces végétalisés sont liés à de l'habitat.

En complément de ces jardins privés, les communes proposent des jardins familiaux à leurs habitants. Ces espaces sont en grande majorité des espaces de production alimentaire accessible aux habitants n'ayant pas de jardin privé.



Fleury-sur-Orne

Les espaces verts liés aux infrastructures, aux équipements et aux activités économiques

Ces espaces bâtis qui occupent un foncier important sont généralement accompagnés d'aménagements paysagers de grande envergure. Ils sont bien souvent en herbe, plantés de quelques arbres de haut jet et/ou de haies. Ces espaces d'accompagnement permettent de contrebalancer des bâtis imposants. La moitié des surfaces végétalisées sont liées aux activités économiques et 12 % aux équipements.



Mouen, parc d'activités des rives de l'Odon

Les arbres

Les arbres urbains jouent un rôle important dans le confort de la ville : régulation des températures, stockage du carbone, infiltration des eaux pluviales, captation de certains polluants, protection de la

biodiversité. À l'échelle des communes urbaines, il est recensé 163 kilomètres d'alignement d'arbres et les surfaces arborées et arbustives représentent 9 % du végétal présent dans ces villes.

Ces arbres sont bien souvent localisés le long des voies de circulation, sur les berges de l'Orne et dans de nombreux parcs publics.



Caen, quais le long de l'Orne

Si l'agglomération présente un visage vert et aéré, certains espaces restent dépourvus de végétalisation, au premier rang desquels le centre-ville reconstruit de la ville de Caen et les zones d'activités économiques les plus anciennes.

2.2. Les espaces publics, ces « vides » qui font la ville

a. Les places, des espaces aux multiples fonctions

Les espaces publics représentent, dans les villes et villages, les espaces d'accès libre à l'usage de tous. Ils relèvent généralement du domaine public (non cadastré) et sont aménagés par les communes. Parmi ces espaces publics, les places jouent un rôle important à plusieurs niveaux.

En élargissant le tissu bâti, elles constituent des « respirations » dans les tissus urbains denses. Elles peuvent contribuer à mettre en valeur des bâtiments remarquables (églises, abbayes, bâtiments publics) ou des ensembles urbains particuliers (place Saint-Sauveur à Caen). Cette fonction symbolique, souvent marqueur du centre-bourg, explique aussi la volonté des communes aux tissus bâtis de la Reconstruction ou plus récents de recréer une place (exemple de la place rue Chapron, à Mondeville, reconstituée par la construction d'immeubles contemporains autour).

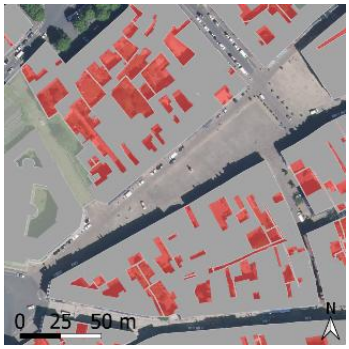
Par opposition à la rue, lieu de passage, la place est souvent un lieu de rencontre. Elle peut accueillir le marché, les expositions et manifestations, des terrasses de café. En ce sens, elle revêt un rôle social particulier au sein de la commune, souvent lié à la notion de centralité.

Selon le contexte urbain, l'équilibre est délicat entre stationnement/espace piéton dans ses usages et entre minéral/végétal dans son aménagement :

- Le stationnement est souvent lié à l'accès aux commerces et équipements qui se trouvent autour de la place mais se fait au détriment de la place consacrée aux espaces piétonniers qui sont, eux, plus propices aux usages de « rencontre » de la place.
- La végétalisation favorise la fraicheur en ville, participe au cadre de vie, alors qu'une place minérale permettra de mieux laisser visible les bâtiments remarquables et d'accueillir plus facilement les manifestations ou marchés.

b. Quelques exemples types de places

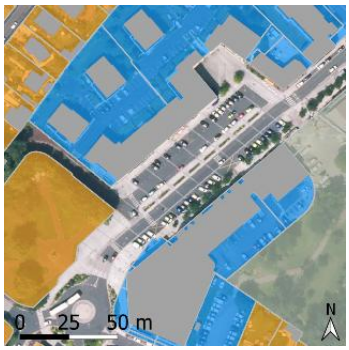
Place Saint-Sauveur, Caen





La place Saint-Sauveur représente un exemple typique de place patrimoniale (architecture du 18ème siècle, entièrement minéralisée et pouvant accueillir de nombreux usages (marchés, manifestations…).

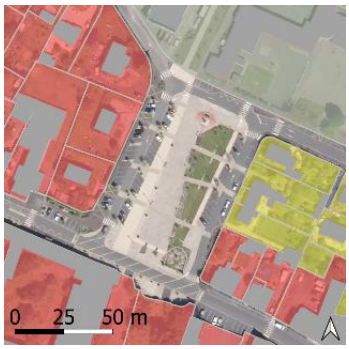
Rue Chapron, Mondeville





L'aménagement d'immeubles contemporains rue Chapron a permis de recréer une nouvelle place, bordée de commerces, affirmant le positionnement du centre de Mondeville. Une part importante de l'espace est consacrée au stationnement.

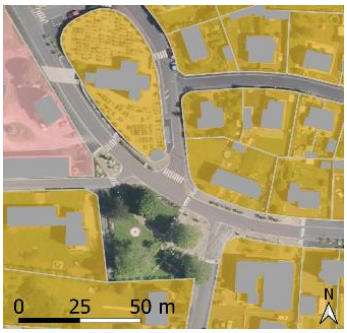
Place des Canadiens, Thue et Mue (Bretteville)





La place des Canadiens, dans un tissu urbain mixte ouvert (bâti ancien, pavillon, équipements publics) marque bien le centre de la commune. Son récent réaménagement équilibre la part laissée à la voiture, aux espaces minéraux et aux espaces végétalisés.

Rue de la Libération, Castine-en-Plaine (Rocquancourt)





Dans une commune rurale reconstruite, le petit square entre la mairie et l'église, accueillant le monument aux morts, regroupe les fonctions symboliques de la place, même en l'absence d'animation commerciale.

2.3. Centres-villes et centres-bourgs, des marqueurs forts des identités territoriales.

a. *Des marqueurs forts des identités territoriales*

Les centralités urbaines du territoire jouent un rôle important pour l'identité des communes dans l'agglomération, pour le fonctionnement et la structuration du maillage de l'armature urbaine. Ils seront des espaces privilégiés de mise en œuvre du projet du PLUi-HM.

Les centres-bourgs se définissent souvent autour d'un cadre urbain symbolique qui peut se traduire par plusieurs éléments : des éléments patrimoniaux (église, château…), un bâti ancien, des matériaux traditionnels comme la pierre de Caen. Les espaces publics, notamment les places, jouent aussi un rôle important dans l'image du centre. C'est souvent sur ces secteurs que portent les efforts de réaménagement des communes, tant pour en faciliter le fonctionnement (partage de la voirie, organisation du stationnement, accès aux commerces) que pour en améliorer l'image. En effet, une part importante de l'identité de chaque commune est celle véhiculée par son centre. Alors que les mouvements de périurbanisation et de développement de grandes zones d'activités économiques et commerciales ont eu tendance à uniformiser les territoires depuis les années 1960, les centres-villes et centres-bourgs, souvent antérieurs à cette époque, sont eux des éléments de singularité pour les communes. Mêmes les centres plus contemporains de la Reconstruction ou postérieurs ont une identité propre à chaque commune.



Trois visages de centres différents

b. *Des lieux privilégiés de la mixité des fonctions et du renouvellement urbain*

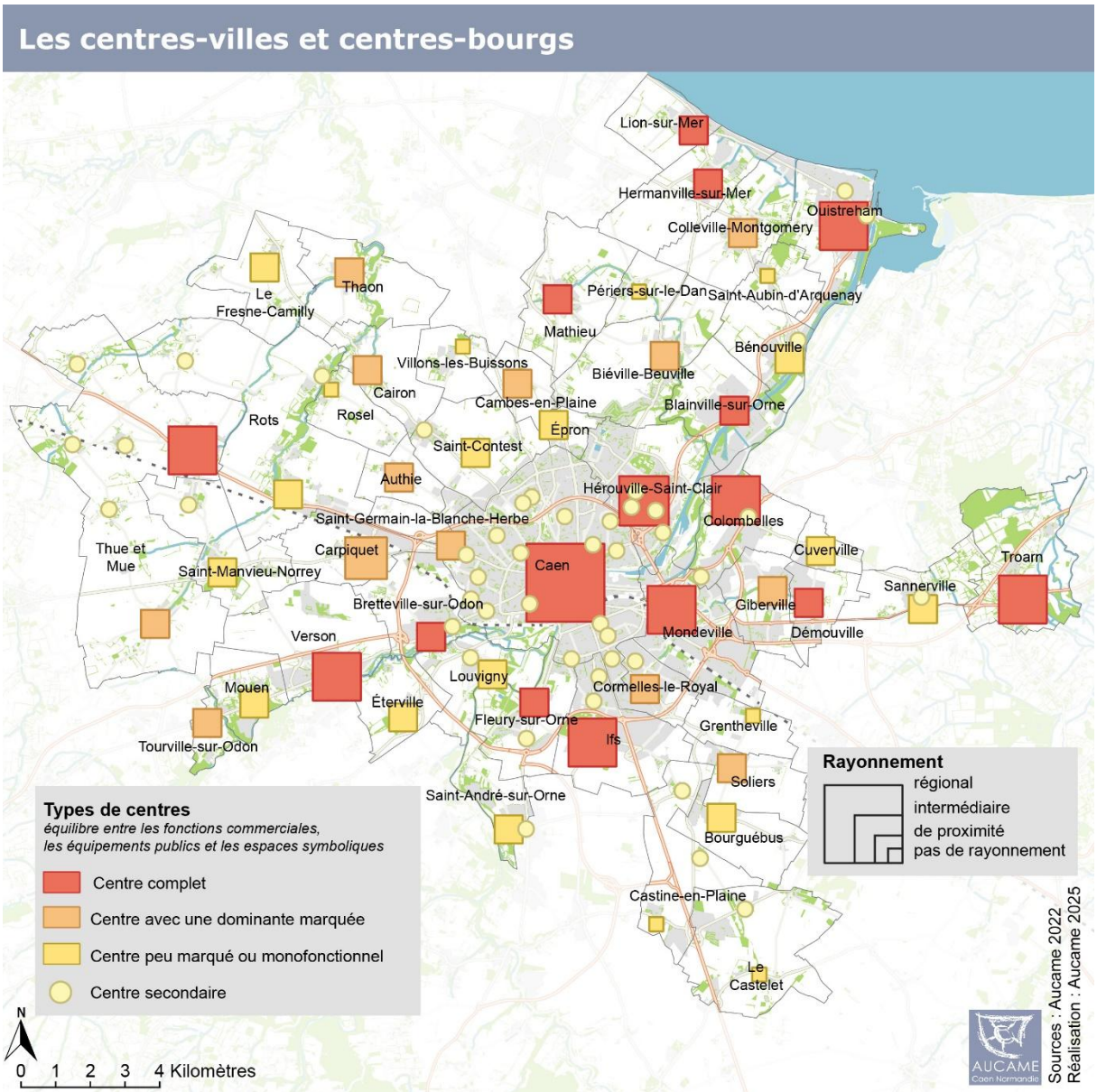
Outre le cadre urbain, les centres-villes et centres-bourgs se caractérisent aussi par la présence, dans un espace resserré, de fonctions commerciales (commerces de proximité, petits commerces ayant une vitrine sur rue…), d'équipements publics (mairie, église, école, poste…), en coexistence avec du logement. C'est bien cette juxtaposition de différentes fonctions qui induit une certaine densité et qui marque la centralité dans un tissu urbain ou villageois. C'est aussi pour cette mixité de fonctions que certains centres-villes et certains centres-bourgs jouent un rôle important dans l'organisation du territoire.

Dans un contexte de limitation forte de la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, les centres constituent aussi les secteurs privilégiés du renouvellement urbain, de l'accueil de fonctions économiques compatibles avec l'habitat, d'équipements publics et de mise en œuvre de la ville des proximités. Le SCoT Caen-Métropole identifie ainsi les tissus de centres-villes et centres-bourgs, au titre de l'article L141-3 du Code de l'urbanisme, comme espaces dans lesquels les plans locaux

d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural.

Les ateliers de territoire ont permis de constater une dynamique importante de projets locaux pouvant contribuer à renforcer les centres des communes : projets de réaménagement de l'espace public, création d'aménagement cyclable, nouveaux équipements au service du public (notamment des maisons de santé), développement d'habitat en renouvellement urbain.

c. *Une diversité de centres*



Les travaux de l'Aucame, présentés et amendés par les élus lors des ateliers territoriaux du printemps 2022, ont permis d'identifier 50 centres-villes ou centres-bourgs et 36 centres secondaires (centre secondaire d'une commune ou centre d'une commune déléguée). Ces travaux ont permis, pour les centres principaux, d'en proposer une délimitation dans une acception restreinte (secteur de concentration de petits commerces, d'équipements, dans un cadre urbain homogène), mais aussi des centres élargis aux espaces connexes, permettant leur agrandissement ou leur renforcement.

Si toutes les communes de Caen la mer ont un centre-bourg, tous les centres n'ont pas les trois types de fonctions (commerce, équipement et cadre urbain symbolique). Seize de ces centres présentent l'ensemble de ces fonctions et treize ont une dominante marquée (fonction symbolique, commerciale ou équipement). Les autres centres sont peu marqués ou parfois monofonctionnels.

Certaines communes présentent aussi la particularité d'avoir des centres secondaires. Il peut s'agir de centres constitués autour de quelques commerces et équipements, notamment dans les principaux quartiers d'habitat social, de petits pôles commerciaux le long d'axes de faubourgs, ou des centres anciens de villages au sein d'une commune nouvelle.

Communes		Superficie en Ha du centre élargi	Type de centre	Rayonnement	Centres secondaires
Authie		4,6	Petit centre avec dominante symbolique marquée	Proximité	
Bénouville		14,8	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	1
Biéville-Beuville		12,9	Centre-ville fonctionnel sans caractère symbolique	Proximité	
Blainville-sur-Orne		17,4	Centre-ville complet	Proximité	
Bourguébus		9,4	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	
Thue et Mue	**Bretteville-l'Orgueilleuse**	15,5	Centre-ville complet	Intermédiaire	4
	Cheux	9,3	Centre-ville à dominante d'équipement	Proximité	
Bretteville-sur-Odon		16,5	Centre-ville complet	Proximité	1
Caen		321,7	Centre-ville complet	Régional	17
Cairon		3,7	Centre-ville à dominante commerciale	Proximité	
Cambes-en-Plaine		8,1	Centre-ville à dominante d'équipement	Proximité	
Carpiquet		30,8	Centre-ville fonctionnel sans caractère symbolique	Intermédiaire	
Colleville-Montgomery		17,4	Centre-ville à dominante d'équipement	Proximité	
Colombelles		25,9	Centre-ville complet	Intermédiaire	2

Cormelles-le-Royal	7,5	Centre-ville à dominante commerciale	Proximité	1
Cuverville	1,6	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	
Démouville	11,0	Centre-ville complet	Proximité	
Épron	9,1	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	
Éterville	2,6	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	
Fleury-sur-Orne	10,0	Centre-ville complet	Proximité	1
Le Fresne-Camilly	7,0	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	
Giberville	9,4	Centre-ville à dominante commerciale	Proximité	
Grentheville	5,0	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Pas de rayonnement	
Hermanville-sur-Mer	12,3	Centre-ville complet	Proximité	
Hérouville-Saint-Clair	17,5	Centre-ville complet	Intermédiaire	4
Ifs	21,7	Centre-ville complet	Intermédiaire	2
Lion-sur-Mer	12,9	Centre-ville complet	Proximité	
Louvigny	11,2	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	1
Mathieu	13,9	Centre-ville complet	Proximité	
Mondeville	23,2	Centre-ville complet	Intermédiaire	
Mouen	11,0	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	
Ouistreham	16,2	Centre-ville complet	Intermédiaire	2
Périers-sur-le-Dan	1,6	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Pas de rayonnement	
Castine-en-Plaine	4,1	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Pas de rayonnement	2
Rosel	2,9	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Pas de rayonnement	
Rots	21,3	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	2
Le Castelet	3,8	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Pas de rayonnement	1

Saint-André-sur-Orne	11,1	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	1
Saint-Aubin-d'Arquenay	8,0	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Pas de rayonnement	
Saint-Contest	7,1	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	1
Saint-Germain-la-Blanche-Herbe	6,7	Centre-ville à dominante commerciale	Proximité	
Saint-Manvieu-Norrey	9,6	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	1
Sannerville	1,3	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Proximité	1
Soliers	13,0	Centre-ville à dominante d'équipement	Proximité	
Thaon	22,9	Centre-ville à dominante d'équipement	Proximité	
Tourville-sur-Odon	8,0	Centre-ville à dominante d'équipement	Proximité	
Troarn	14,5	Centre-ville complet	Intermédiaire	
Verson	42,7	Centre-ville complet	Intermédiaire	
Villons-les-Buissons	8,3	Centre bourg peu marqué ou monofonctionnel	Pas de rayonnement	
Total	898			45

3. Des espaces à soigner

Synthèse

L'identité des territoires de Caen la mer et la qualité de leur cadre de vie mis en exergue dans la partie précédente se trouvent affaiblies par les développements urbains massifs depuis les années 1960.

Les lisières entre l'urbain et l'agricole représentent des espaces aux multiples fonctions (fonction paysagère, atténuation de la zone de contact entre agriculture et habitat, zone de loisir…). La suppression de ces espaces de transition sous l'effet des changements de modèle agricole et de la périurbanisation a généré des fronts urbains « abrupts » avec des problèmes de conflits d'usages et de faible qualité paysagère. Cependant, il existe aussi sur le territoire des projets locaux intégrant dès leur conception l'aménagement des lisières, sur lesquels il est possible de prendre exemple.

Les entrées de ville constituent le premier contact entre les usagers d'un territoire (habitants, actifs, touristes…) et son milieu urbain. Ces entrées de ville concentrent à la fois des enjeux d'image du territoire mais aussi de nombreux enjeux d'aménagement (circulation, partage de la voirie, renouvellement urbain…). Le peu de traitements des espaces publics, l'omniprésence des informations publicitaires et l'hétérogénéité du bâti en font souvent des espaces peu qualitatifs. Cependant, ces secteurs font maintenant l'objet d'une grande attention de la part des collectivités (élaboration d'un Règlement local de publicité intercommunal (RLPi), identification d'entrées de ville prioritaires dans le SCoT Caen-Métropole…). Au-delà des grandes entrées de ville de l'agglomération, ces questions d'aménagements concernent aussi les entrées des pôles de Caen la mer.

Par les surfaces qu'elles occupent, souvent en bordure de grands axes routiers, les zones d'activités économique (ZAE) impactent la qualité paysagère et architecturale des territoires. La qualité urbaine des ZAE contribue aussi au cadre de vie des actifs y travaillant et à l'attractivité économique de la zone. Celle-ci a cependant beaucoup évolué dans les zones plus récentes, à partir des années 2000, intégrant des cheminements piétons, une végétalisation d'espaces publics, une homogénéisation du bâti… au détriment parfois de la densité d'occupation de ces zones.

Plus largement, c'est bien le très fort développement urbain qui s'est opéré dans le territoire à partir des années 1960 (périurbanisation, grandes zones d'activités, mono-fonctionnalité des secteurs urbains…) qui contribue à banaliser les paysages urbains de Caen la mer. Ainsi, moins de 20 % de l'urbanisation du territoire date d'avant les années 1960. La périurbanisation et la généralisation du modèle pavillonnaire ont contribué à effacer les spécificités des communes et à produire un bâti identique dans tout le territoire, avec souvent un traitement a minima des espaces publics et des clôtures.

Les enjeux

- La lutte contre la banalisation des paysages urbains (qualité des entrées de villes, des ZAE, étalement urbain, front urbain abrupt)
- La qualité urbaine de l'aménagement et de l'architecture, y compris dans les secteurs monofonctionnels (zones d'activités, zones pavillonnaires…)

3.1. Le contact entre l'urbain et le rural, des espaces de vigilance

a. Les lisières entre l'urbain et l'agricole : des espaces à multiples fonctions

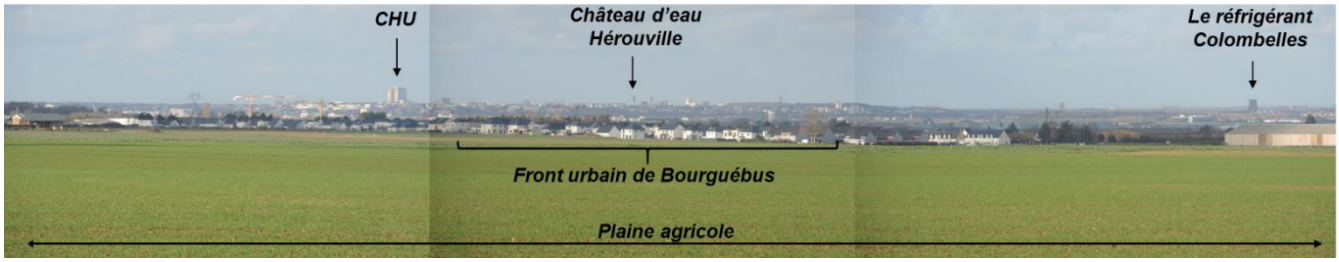
Un territoire de plaine qui propose des vues lointaines sur l'agglomération

Caen la mer se caractérise par un relief peu marqué, entaillé par des cours d'eau qui offrent quelques lignes de crête importantes. Le paysage de plaine très ouvert renforce ces vues lointaines et rend très visible la silhouette urbaine dessinée sur l'horizon par l'agglomération caennaise.

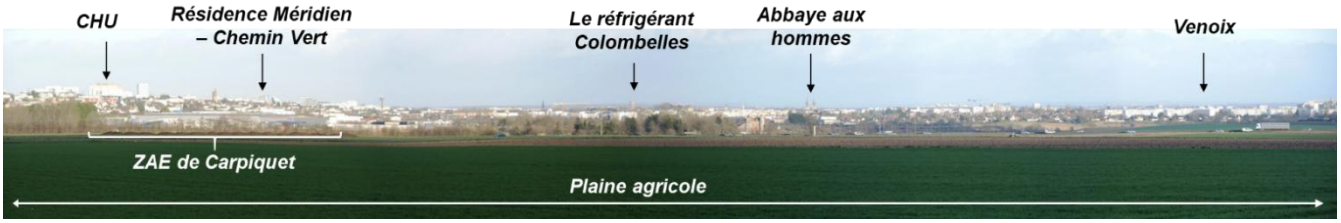
Au sein de cette silhouette urbaine dont la hauteur est relativement faible se détachent les bâtiments les plus hauts qui sont souvent des marqueurs historiques de l'urbanisation du territoire : les flèches de l'Abbaye aux Hommes, le réfrigérant de Colombelles, le château d'eau d'Hérouville-Saint-Clair, le CHU de Caen, …

Au fil des siècles et des phases d'urbanisation successives, cette silhouette urbaine évolue et se modifie. Toutefois, le développement récent des villages et des bourgs agricoles a tendance à fermer ces vues lointaines et à banaliser le paysage urbain caennais.

Le traitement de ce front urbain est donc indispensable pour conserver un cadre de vie de qualité et préserver l'histoire du territoire.



Vue de l'agglomération depuis le sud du territoire



Vue de l'agglomération depuis l'ouest du territoire

b. Traitement des lisières, des enjeux multiples

Les lisières, ou les franges urbaines, sont des lieux de transition à part entière. Elles sont composées de milieux à l'interface entre l'espace urbanisé, les zones agricoles et les milieux naturels. Leur traitement constitue donc un enjeu fort lors de la création de nouveaux espaces urbains projets afin de faciliter leur insertion dans leur environnement et préserver l'identité paysagère du territoire.

Historiquement, ces espaces de transition, notamment au sein des communes de la plaine de Caen, étaient gérés par la plantation de haies et d'arbres de haut jet qui encerclaient les habitations du bourg regroupées autour ou à proximité de l'église. Lors des différentes phases d'urbanisation récentes, ces

espaces de transition n'ont pas toujours fait l'objet d'un traitement particulier, laissant aux propriétaires ou aux agriculteurs la gestion de cette transition.

La diminution de la taille des parcelles et la recherche de rentabilité de l'outil agricole ont fait disparaître ces espaces de transition. Il n'est pas rare aujourd'hui de voir des habitations en contact direct avec des champs cultivés. Ce phénomène entraîne au quotidien des conflits d'usage difficiles à résoudre.





Des zones d'urbanisation en contact direct avec les zones agricoles

C'est pourquoi, de plus en plus de projets locaux proposent des coupures urbaines par l'aménagement de lisières dès leur conception. Le traitement de ces transitions par des espaces végétaux sont multiples :

- Insertion du projet dans son paysage par l'implantation de « rideaux »
- Support de biodiversité par la création d'écosystèmes
- Limitation des risques (ruissellements, …)
- Limitation des nuisances (vents, …)
- Création de lieux récréatifs par l'aménagement de voies de mobilités douces (voies cyclables, cheminements piétons, …)



Lisière support d'une piste cyclable protégée par une haie



Lisière support d'un cheminement piéton sur talus



Préservation de l'existant comme support d'aménagement d'un cheminement piéton

3.2. Les entrées de ville, composantes essentielles de l'image du territoire

De par leur localisation, les entrées de ville constituent le premier contact des usagers (habitants, touristes, …) avec le milieu urbain d'un territoire. Elles représentent ainsi des enjeux d'attractivité et d'image du territoire. Zone de transition entre l'urbain et le rural, elles concentrent de grands enjeux d'aménagement : circulation, partage de la voirie, paysage, règlement de publicité, renouvellement urbain, … Souvent critiquées, les entrées de ville font aujourd'hui l'objet d'une grande attention de la part des collectivités. C'est le cas de Caen la mer qui met en place un Règlement local de publicité intercommunal (RLPi).

a. Les principales entrées de l'agglomération caennaise, des espaces peu lisibles

Parmi les entrées de villes identifiées par le SCoT Caen-Métropole, neuf sont localisées à Caen la mer :

- l'entrée est de l'agglomération via la RD613 ;
- l'entrée sud via la RN158 de part et d'autre de la porte d'Espagne ;
- la route d'Harcourt à Fleury-sur-Orne et Caen ;
- l'entrée via l'A84 à Verson et la porte de Bretagne à Bretteville-sur-Odon ;
- l'entrée ouest et la porte du Bessin via la RN13 et la voie SNCF Cherbourg-Caen ;
- l'entrée nord via la RD7 de la Bijude au périphérique ;
- l'entrée via la RD515 et la porte d'Angleterre ;
- l'entrée nord-est via la RD513 ;
- l'entrée sud de Ouistreham via la RD84 ;


Fleury-sur-Orne, route d'Harcourt



Hérouville-Saint-Clair, RD6

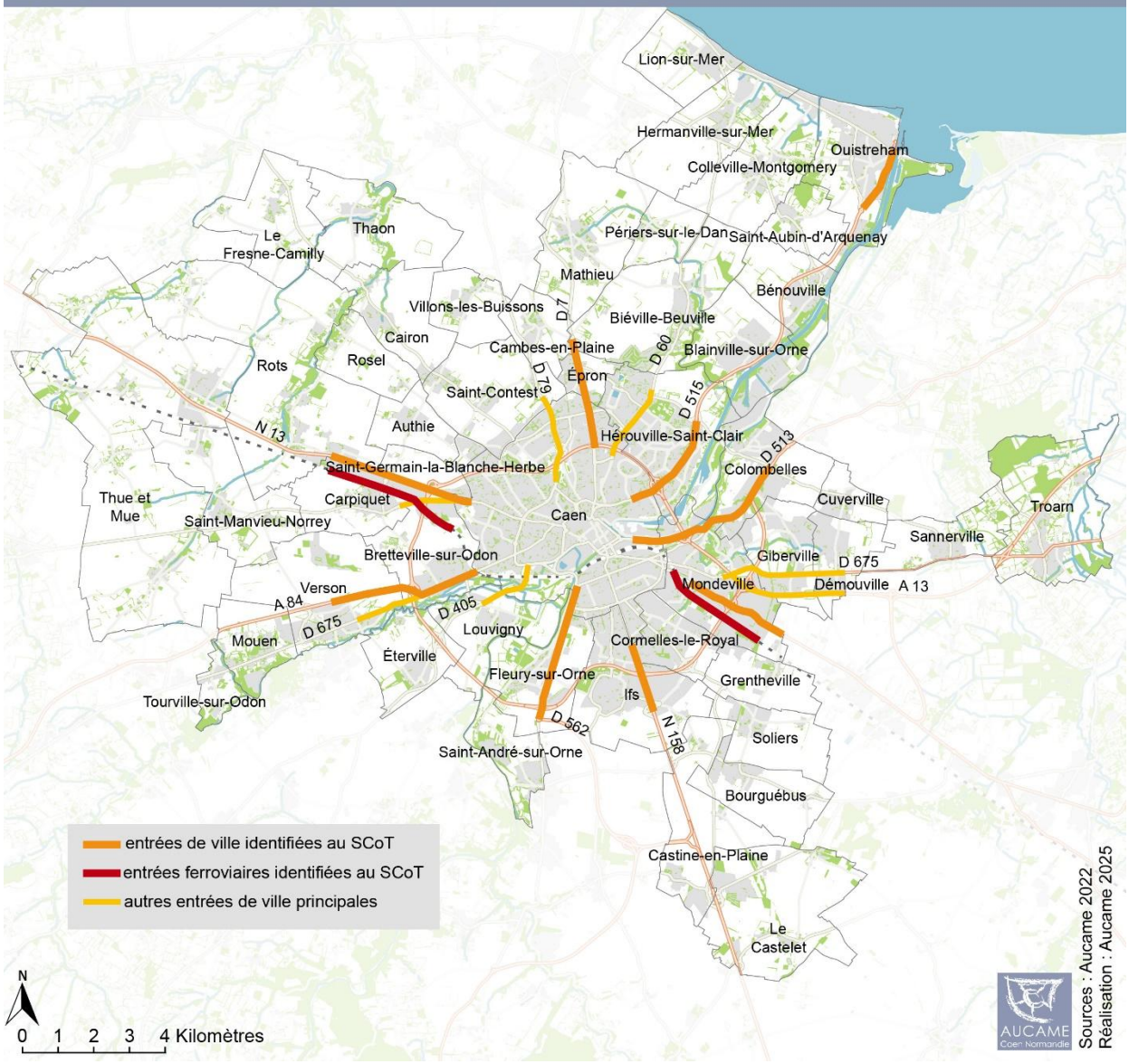
Ces entrées d'agglomération sont soumises à une logique commerciale et/ou d'activités. Elles sont souvent le support d'implantation des grandes zones commerciales (la zone commerciale de Mondeville le long de la RD613, par exemple) ou encore des zones d'activités économiques (la ZAE de Carpiquet le long de la RN13 ouest). Cette localisation permet une visibilité forte pour les activités en place mais brouille le déchiffrage de ces espaces qui en deviennent peu lisibles. De nombreuses informations visuelles (panneaux publicitaires, enseignes variées) y sont implantées. De plus, leur logique automobile laisse peu de place au partage de la voirie avec les piétons et les cyclistes.

À ces neuf entrées de villes identifiées par le SCoT, Caen la mer dispose de six autres entrées de villes principales :

- **une entrée autoroutière** (A13) qui constitue un espace de transit avec Paris. Elle permet soit de relier l'agglomération avec Paris, soit de la contourner pour rejoindre d'autres territoires (zones touristiques du territoire ou la Bretagne) via la connexion avec le périphérique. Par définition, sa vocation est très routière et ses abords sont relativement préservés d'urbanisation immédiate. Les vues sur la ville sont très peu nombreuses.
- **les deux anciennes principales portes d'entrées du territoire via la RD675** qui reliaient la Bretagne à Rouen avec, à l'est, la route de Rouen et, à l'ouest, la route de Bretagne. Ces deux entrées de ville disposent d'un caractère très urbain avec une urbanisation linéaire qui s'est faite historiquement le long des voies. Cette urbanisation est très hétérogène avec l'implantation d'habitations et de commerces. Comme pour les entrées de villes identifiées par le SCoT, ces espaces sont, par moment, peu lisibles. Ces axes longs et rectilignes permettent des vues sur la ville de Caen qui ne sont pas toujours mises en valeur.
- **les trois entrées de ville via les RD60, RD79 et RD8** qui constituent des axes routiers moins importants même s'ils servent quotidiennement aux habitants pour rejoindre les pôles d'emploi de l'agglomération.

À ces entrées de ville routières, il convient d'ajouter les deux entrées d'agglomération ferroviaires identifiées par le SCoT via la ligne SNCF Paris-Caen, à Mondeville et Caen. Bordées par les arrières des zones commerciales et artisanales, ces espaces sont peu valorisés.

Les grandes entrées de ville de Caen la mer



b. *Les entrées de villes des pôles du territoire*

Au-delà de l'agglomération centrale, le territoire de Caen la mer est structuré autour de pôles. Ces derniers constituent des lieux de vie de proximité importants avec la présence de commerces, de services et d'équipements. Les entrées de ville de ces pôles concentrent les mêmes enjeux identifiés pour les principales entrées de l'agglomération mais sur des espaces de moindre envergure. Elles peuvent accueillir une zone commerciale ou artisanale, à l'image de Ouistreham ou de Troarn.



Ouistreham



Troarn

c. Les entrées de bourg, support d'urbanisation plus récente

Les entrées de bourg constituent des espaces de transition avec le rural qui entoure ces communes périurbaines. Historiquement, ces entrées étaient constituées d'éléments identitaires propres au territoire : hauts murs en pierre de Caen, arbres de haut jet, haies bocagères, … Ces éléments permettaient une transition en douceur entre l'espace agricole de la Plaine et les bourgs anciens. Certaines entrées de village sont encore préservées, à l'image de Rosel ou de Colleville-Montgomery. Les murs caractéristiques de la Plaine de Caen, les arbres de haut jet ainsi que les haies y sont encore présents.

Aujourd'hui, ces espaces se trouvent de plus en plus uniformisés par le développement d'une urbanisation nouvelle. Ces entrées de bourg ont tendance à se banaliser en masquant les éléments identitaires des communes (église, murs ou bâti ancien). De forme individuelle, ce bâti peut prendre la forme d'un petit collectif. Les lisières entre le bâti et l'agricole en deviennent moins lisibles, ce qui posent des questions d'insertion paysagère du développement urbain.





Entrées de bourg préservées





Entrées de bourg support d'une nouvelle urbanisation

3.3. Les ZAE : une prise en compte récente du cadre urbain

Les zones d'activités économiques constituent des espaces urbains dédiés à l'implantation des activités économiques. Elles recouvrent des surfaces conséquentes avec 7 % de la superficie de Caen la mer en 2018. Par les surfaces qu'elles occupent et par leurs localisations, souvent en bordure de grands axes routiers, les ZAE impactent très fortement la qualité architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville. En effet, la recherche de proximité, d'une bonne accessibilité aux bassins de consommation et de visibilité, couplée à la concurrence entre les usages de l'espace, ont conduit à l'implantation des sites en périphérie des villes, plus particulièrement le long des principaux axes de communication et des échangeurs routiers. Etant le lieu de travail au quotidien de près de 66 000 salariés, l'aménagement des ZAE revêt aussi un enjeu important de cadre de vie.

a. Des paysages urbains de faible qualité

Ces espaces façonnent des paysages urbains caractérisés par un bâti d'une faible diversité architecturale (bâti homogène « boîte à chaussures ») ainsi que par des traitements paysagers généralement sommaires. D'une manière générale, les ZAE, quelles qu'elles soient, sont constituées d'un bâti discontinu de halles d'activités de forme simple, implanté en retrait de la voirie. Le bâti est généralement bas (équivalent d'un R+1). La publicité est très présente (enseignes des entreprises, totems, panneaux publicitaires…) et contribue à l'image parfois anarchique de ces zones depuis l'extérieur. Sur certaines zones anciennes, malgré l'effet « vitrine » de l'implantation, les fonds de parcelles donnant sur le grand axe ne font pas l'objet d'un traitement paysager, voire accueillent du stockage à l'air libre ou sont délaissés.

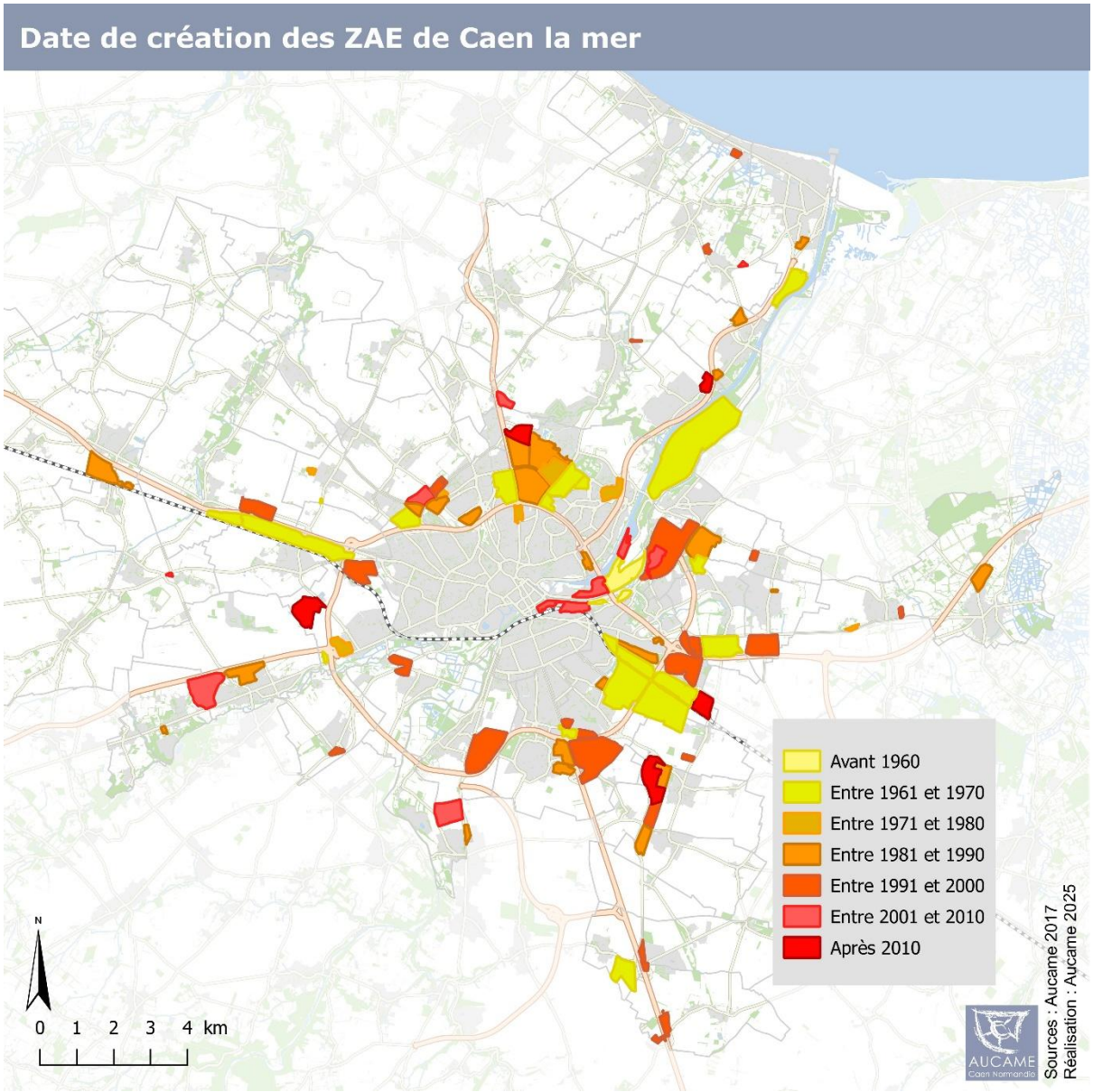


Des zones d'activités anciennes n'ayant pas encore fait l'objet de réaménagement

Ces zones à vocation commerciale sont marquées par une emprise forte du stationnement qui contribue à la sensation d'étalement et d'horizontalité de ces zones. Les normes du SCoT Caen-Métropole tendent cependant, pour les projets récents, à réaliser du stationnement en ouvrage, sur plusieurs niveaux, ce qui limite son emprise.

Les secteurs à dominante tertiaire présentent, eux, des caractéristiques bâties parfois différentes : architecture plus vitrée (plus proche d'immeubles d'habitation) et parfois de grande hauteur.

b. Une prise en compte nouvelle des espaces publics dans les projets récents



La qualité urbaine des zones d'activités a cependant fortement évolué dans les dernières décennies. Les premières grandes ZAE avaient une part d'espaces publics réduite à la portion congrue (uniquement la voirie, sans trottoir ni végétalisation). Les projets plus récents, depuis les années 2000, offrent une qualité d'aménagement bien supérieure : cheminements piétons, végétalisation, noues paysagées, même si cela se fait parfois au détriment de la densité d'occupation du sol. Cela est vrai pour les différents types de zones d'activité, qu'elles soient industrielles ou artisanales, mais aussi commerciales (Mondevillage à Mondeville) ou tertiaires (Normandial à Colombelles).

Un travail sur le bâti est également réalisé dans les zones plus récentes : orientation du bâti par rapport à la voirie, homogénéisation des matériaux, des couleurs et des hauteurs, tout en permettant l'apport d'éléments d'architecture contemporaine moins standardisés.





Végétalisation et espaces publics dans les nouvelles ZAE

Les programmes de réaménagement des anciennes zones d'activités menés par Caen la mer permettent une requalification de la voirie et des espaces publics mais sont forcément limités par la faible emprise de ceux-ci et l'absence d'intervention sur le bâti des parcelles privées.

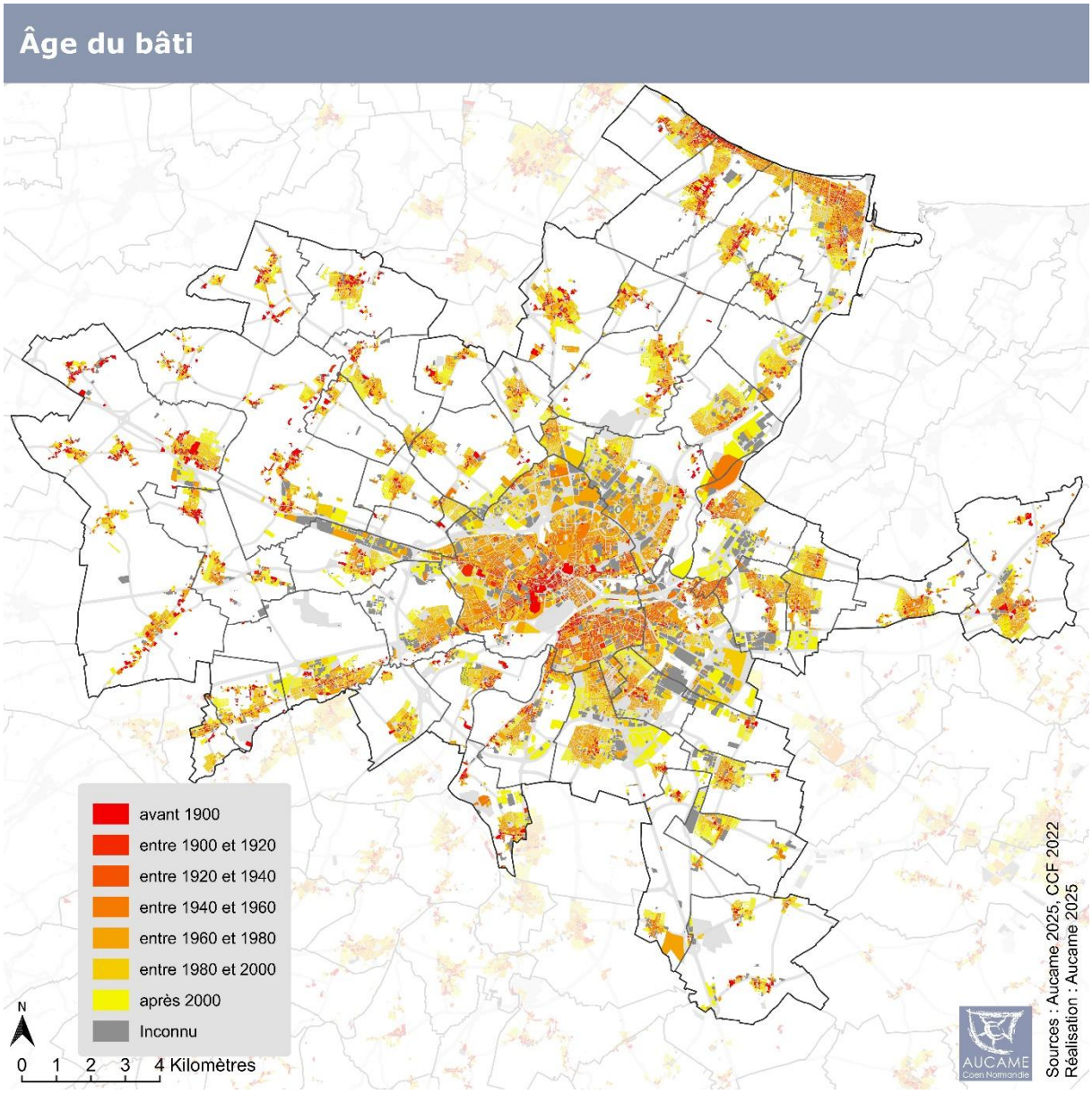


3.4. L'étalement urbain, facteur de banalisation des paysages urbains

a. Un territoire fortement périurbanisé depuis les années 60

Après la Seconde Guerre mondiale, le développement économique des « Trente Glorieuses », l'essor démographique du baby-boom et les changements sociétaux (développement de la voiture individuelle, consommation de masse…) ont généré un développement urbain important.

Caen la mer a été fortement concerné par ce développement récent puisque 82 % de l'urbanisation s'est faite à partir des années 60. Dans la plaine agricole, ce développement a été fortement porté par l'essor de lotissement pavillonnaire. Ce tissu pavillonnaire contemporain représente aujourd'hui plus d'un tiers des formes urbaines du territoire.



b. Une banalisation des paysages bâtis de la plaine

Cet étalement urbain sans précédent s'est fait en total rupture avec les silhouettes et les structures urbaines existantes. Les bourgs anciens de la Plaine, originellement entourés de verdure et structurés

autour d'un noyau d'habitat groupé, sont aujourd'hui sujets à une banalisation de leur identité paysagère par l'uniformité des extensions urbaines et des conurbations pavillonnaires rendues aisées par les faibles contraintes physiques du territoire.

Ces extensions des villes et des villages ont fait abstraction de l'environnement et des modes de construction traditionnelle du territoire dans lequel elles se développent. La standardisation des modes constructifs et de l'architecture accentue cette banalisation des paysages. Dans la Plaine de Caen, on retrouve des types de constructions qui évoluent selon les époques mais qui ressemblent à tous les quartiers pavillonnaires présents en France : enduits de couleur claire, toits en tuiles mécaniques ou ardoises artificielles, …

La faible attention portée aux espaces publics et aux clôtures contribue également à cette banalisation des paysages bâtis. Les hauts murs en pierre de Caen, traditionnels dans la Plaine de Caen, ont laissé la place à des clôtures disparates en formes, en hauteurs et en matériaux.



Exemple de développements pavillonnaires récents uniformes

Partie 2 : un territoire dynamique

1. Un positionnement stratégique au cœur de l'ouest de la Normandie

Synthèse

Caen la mer dispose d'une position privilégiée en Normandie qui concourt à son rayonnement et son attractivité. Elle est relativement proche de deux métropoles mondiales : Paris et Londres, sans être dans leur orbite directe. Elle s'inscrit d'ailleurs dans les dynamiques de projet de la Vallée de la Seine.

Mais ses principaux atouts se situent bien dans son positionnement normand. Ancienne capitale régionale de la Basse-Normandie, fonction qu'elle partage aujourd'hui avec Rouen et, dans une moindre mesure, avec Le Havre, Caen entretient des relations privilégiées avec le réseau de villes moyennes de l'ouest de la Normandie.

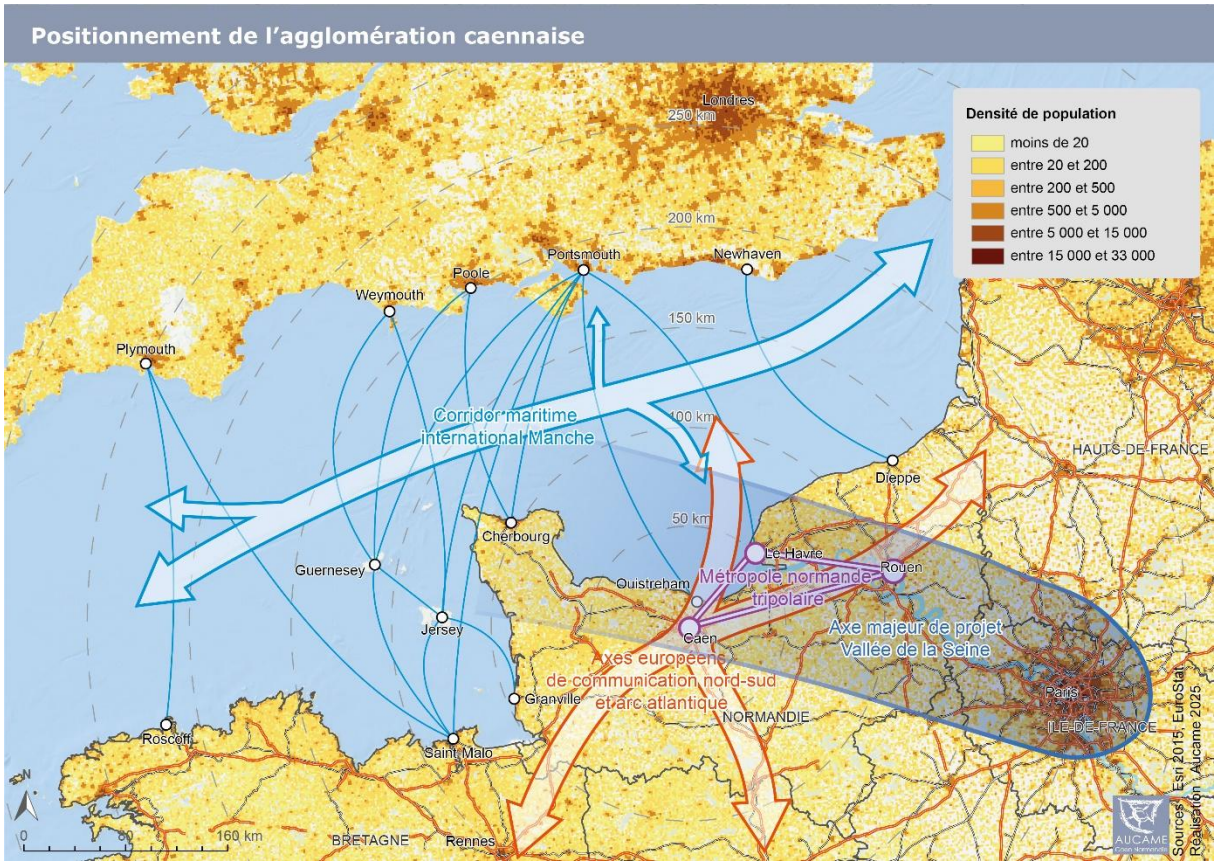
L'attraction directe de l'agglomération se fait, elle, à l'échelle d'un bassin de vie qui n'a de cesse de s'élargir et dont une bonne partie est comprise dans le périmètre du SCoT Caen-Métropole.

Le positionnement de l'agglomération et sa notoriété passent aussi par son attractivité touristique. Caen la mer se situe dans une région dont le nom est mondialement connu et à proximité de secteurs touristiques renommés (la Côte Fleurie et les plages du Débarquement). Son offre s'appuie principalement sur le tourisme balnéaire, le tourisme mémoriel et les sites patrimoniaux. Elle dispose cependant d'atouts certains pour développer un tourisme urbain, ainsi que le tourisme cyclable en s'appuyant sur l'EuroVelo 4 et la Vélofrancette. La capacité d'accueil touristique est répartie entre le centre urbain métropolitain et le littoral avec, dans les deux cas, une capacité d'accueil non marchand en résidence secondaire majoritaire. Cependant, si cette capacité d'accueil touristique est facilement supportable pour les communes très peuplées de l'agglomération, elle peut poser ponctuellement des difficultés dans les communes littorales : conflits d'usages, dimensionnement des équipements, préservation de l'environnement…

Les enjeux

- Le renforcement de l'attractivité touristique et résidentielle par la valorisation des éléments de patrimoine
- La bonne desserte et l'accessibilité multimodale des zones touristiques
- Le développement d'une offre touristique en cohérence avec les multiples contraintes d'un territoire sous pression

1.1. Un positionnement géographique favorable



a. Une position d'interface entre arc atlantique et Grande-Bretagne

À une échelle géographique plus large, le territoire caennais se situe dans une logique d'arc atlantique, avec les villes de la façade occidentale européenne. Cette façade atlantique se caractérise par le dynamisme économique de ses agglomérations et l'attrait touristique de ses espaces littoraux. De grandes métropoles émergent et se renforcent sur cet espace : Lisbonne, Porto, Bilbao, Bordeaux, Nantes, Rennes.

En s'appuyant sur un maillage autoroutier dense (A84 vers la Bretagne, A88 vers le sud, A13 vers l'Ile-de-France et le nord), le territoire s'affirme non seulement comme un espace charnière sur la façade atlantique, mais aussi partie prenante du grand corridor nord/sud, entre l'Espagne et le Royaume-Uni ou les pays du Benelux, permettant de contourner l'Ile-de-France. Le succès de la liaison transmanche à Ouistreham, première liaison du centre Manche, traduit bien ce lien avec l'Angleterre et la porte d'entrée qu'elle constitue pour le territoire.

Pour autant, le réseau ferroviaire caennais demeure historiquement orienté vers Paris. Les liaisons avec les métropoles voisines ne sont pas à la hauteur des enjeux qu'elles représentent et ne sont pas concurrentielles à la voiture.

Même la liaison vers Paris connait une progressive dégradation depuis plusieurs décennies, alors que d'autres territoires profitent d'un « effet TGV » pour voir leur distance-temps avec Paris diminuer. Le projet LNPN, sans pour autant constituer une réelle ligne à grande vitesse, constitue un enjeu majeur pour l'amélioration des relations ferroviaires avec Paris mais aussi, à long terme, avec Rouen.

Sur un plan maritime, la Manche constitue l'une des premières routes maritimes mondiales et l'accès privilégié aux ports de la mer du Nord. Ces grands échanges mondiaux impactent peu le territoire caennais. Cependant, la proximité avec le port du Havre, premier port de conteneurs français, et les complémentarités qui pourraient exister avec le port de Caen-Ouistreham constituent une opportunité pour le développement du territoire.

b. Dans la dynamique de la vallée de la Seine

Depuis 2010, de très nombreux acteurs se sont mobilisés pour faire émerger la Vallée de la Seine comme un espace de projet, d'intégration inter-régionale, de réinvention économique, de performance logistique, d'exemplarité environnementale. Caen se trouve donc dans cette dynamique et partage avec les agglomérations du Havre, de Rouen et d'Ile-de-France un certain nombre de projets et de réflexions communes autour des problématiques économiques, de renouvellement urbain, d'infrastructures de transport (LNPN, développement portuaire) ou bien encore de développement touristique (la Seine à Vélo).

En 2015, un Contrat de plan inter-régional entre l'État, les régions normandes et Ile-de-France (CPIER) a été signé. Il concrétise des engagements financiers forts inscrivant la consolidation de l'espace Vallée de la Seine comme une priorité. Le pilotage de cet espace de projet est porté par une délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine et peut s'appuyer sur les réflexions menées par la coopération des agences d'urbanisme de ce territoire (IAU-IdF, APUR, AURBSE, AURH et AUCAME). Un nouveau CPIER est en cours de négociation entre l'État et les régions.

c. Un nouveau partage des fonctions de capitale régionale

En Normandie, le territoire caennais se situe à moins d'une heure trente des deux autres principales agglomérations normandes, Le Havre et Rouen. La fusion des Basse et Haute Normandie a eu lieu au 1er janvier 2016 pour former une seule région Normandie.

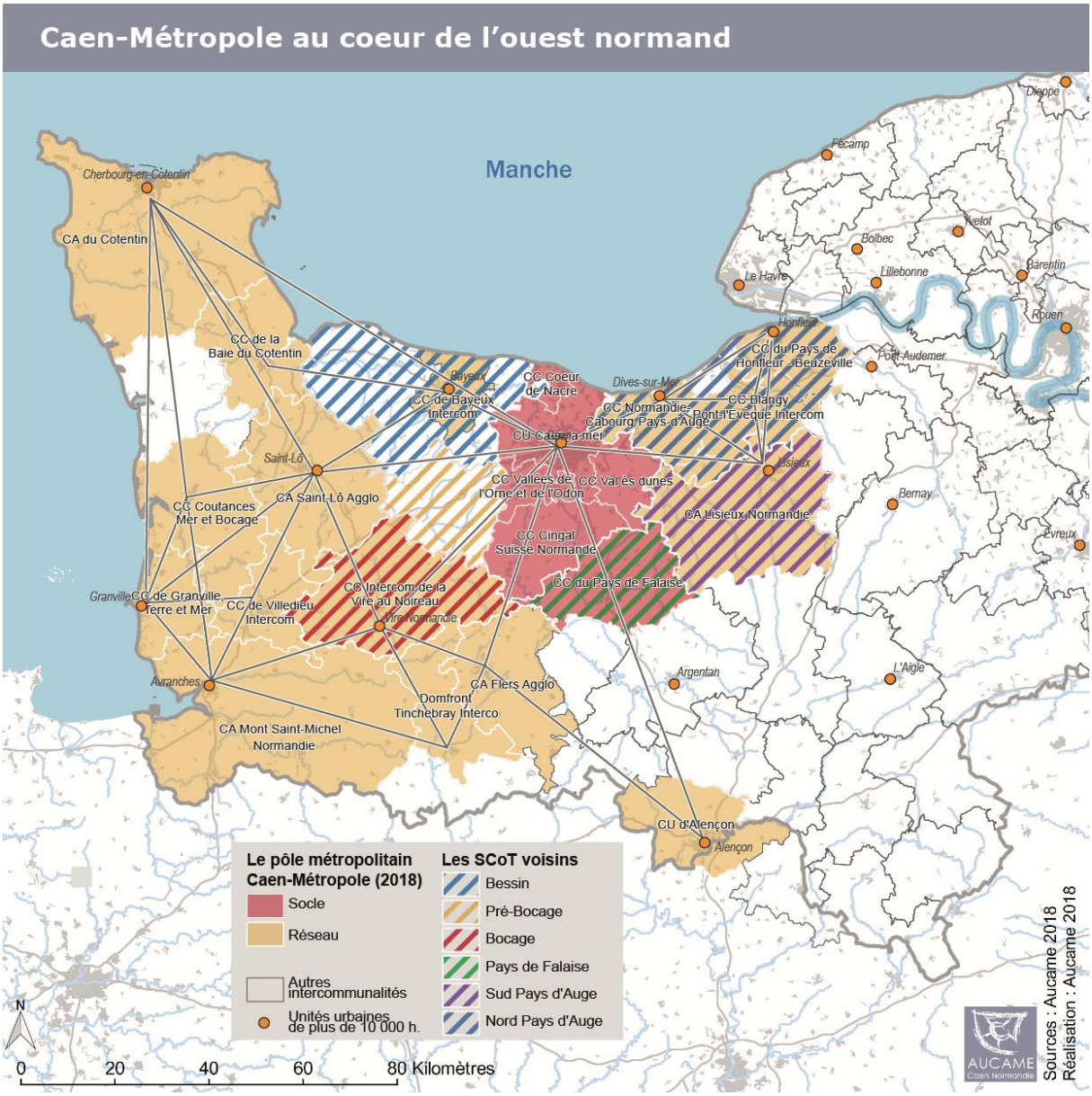
Auparavant, Caen avait le statut de capitale régionale de la Basse-Normandie et siège de la préfecture de région. Par sa taille, la concentration de grands établissements publics et sa localisation centrale dans la région, l'agglomération caennaise assumait pleinement et légitimement ces fonctions.

La création de la Normandie a abouti à un nouveau partage des fonctions capitales régionales entre Rouen, le Havre et Caen. Rouen accueille aujourd'hui la préfecture de la région Normandie et Caen le siège du Conseil régional. Dans les faits, les trois agglomérations se partagent les sièges des services régionaux et des services déconcentrés de l'État. Cette logique de répartition est toujours à l'œuvre pour former ensemble la « métropole tripolaire ».

1.2. Une responsabilité particulière dans l'ouest de la Normandie

a. Caen au centre d'un réseau de villes moyennes

L'ouest de la Normandie se caractérise par un maillage dense et régulier de villes moyennes, réparties sur l'ensemble du territoire. Du fait de son poids économique et de son statut de capitale régionale, Caen occupe une place majeure dans l'armature urbaine de l'ex Basse-Normandie et entretient des liens importants avec l'ensemble de ces villes moyennes qui constellent le territoire. Les relations sont fortes avec les aires urbaines de Bayeux, Vire, Flers, Lisieux et Trouville-sur-Mer, mais aussi avec Cherbourg-Octeville, située dans le Nord-Cotentin. Cette influence reste cependant plus limitée avec Honfleur, attirée surtout par Le Havre dans l'estuaire de la Seine, mais aussi avec Argentan, L'Aigle et Alençon tournées plutôt vers Le Mans.



Carte extraite du Scot Caen-Normandie Métropole approuvé en 2019

Pour promouvoir un fonctionnement en réseau de ces villes, aux problématiques parfois complémentaires mais souvent communes, le Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole a élargi

son champ d'action pour créer un pôle métropolitain réseau en 2015. Il regroupe de nombreux EPCI des villes moyennes de l'ouest de la Normandie et les départements du Calvados, de la Manche et de l'Orne. Le pôle métropolitain réseau constitue ainsi un espace de mise en cohérence des politiques territoriales, de coopération sur des sujets communs tels que le patrimoine de la Reconstruction, la santé, le tourisme ou les déplacements.

b. L'agglomération caennaise au cœur du SCoT Caen-Métropole

L'aire d'influence directe de l'agglomération caennaise dépasse largement le périmètre institutionnel de la Communauté urbaine. L'INSEE définit ainsi l'aire d'attraction des villes, comme un ensemble de communes correspondant à l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, influence mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. Définie en 2020, l'aire d'attraction caennaise compte 296 communes, pour 474 000 habitants. Elle s'étend sur un rayon d'environ 30 km, incluant Falaise et s'arrêtant aux portes de Bayeux et de Cabourg.

Pour organiser son développement dans une logique de cohérence et non de concurrence, le territoire n'a eu de cesse d'étendre le périmètre de planification stratégique, passant de 50 communes dans le SDAC de 1994 à 143 communes dans le SCoT approuvé en 2011.

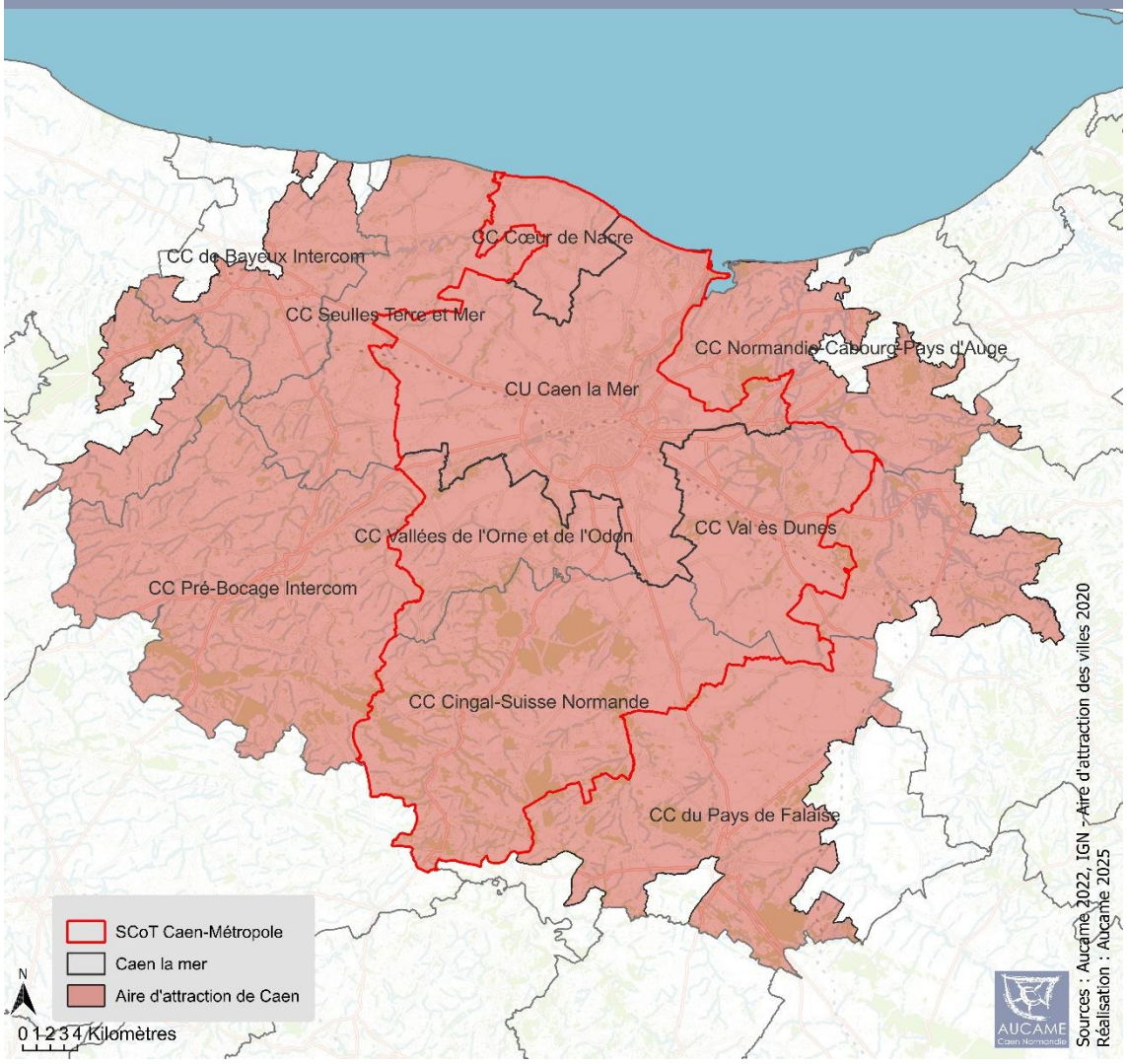
Le SCoT Caen-Métropole, approuvé en 2019, s'étend du littoral de la Manche à la Suisse Normande au sud. Comptant près de 270 000 habitants, il accueille plus de la moitié de la population du Calvados et représente ainsi le deuxième SCoT en population de la Normandie, après le SCoT de la métropole Rouen Normandie.

EPCI	Communes	Superficie	Population	emploi
Communauté urbaine Caen la mer	48 communes	366 km²	274 685 habitants	151 403 emplois
Communauté de communes Cingal Suisse Normande	42 communes	389 km²	24 819 habitants	4 657 emplois
Communauté de communes Cœur de Nacre	12 communes	61 km²	23 951 habitants	5 388 emplois
Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon	23 communes	131 km²	26 161 habitants	3 472 emplois
Communauté de communes Val ès Dunes	18 communes	168 km²	18 851 habitants	4 059 emplois

Composition du Scot Caen-Métropole, source Fiches d'identité des territoires 2020, données INSEE RP 2021

Le Pôle métropolitain socle Caen Normandie Métropole reprend le périmètre du SCoT Caen-Métropole, élargi au pays de Falaise. Au travers du Pôle métropolitain, l'agglomération caennaise s'inscrit d'ores et déjà dans des logiques de coopérations territoriales, sur des sujets de planification du développement (SCoT), de climat et d'énergie (PCAET) ou d'alimentation (PAT).

Aire d'attraction de Caen



1.3. Une attractivité touristique, facteur de notoriété et d'activité économique

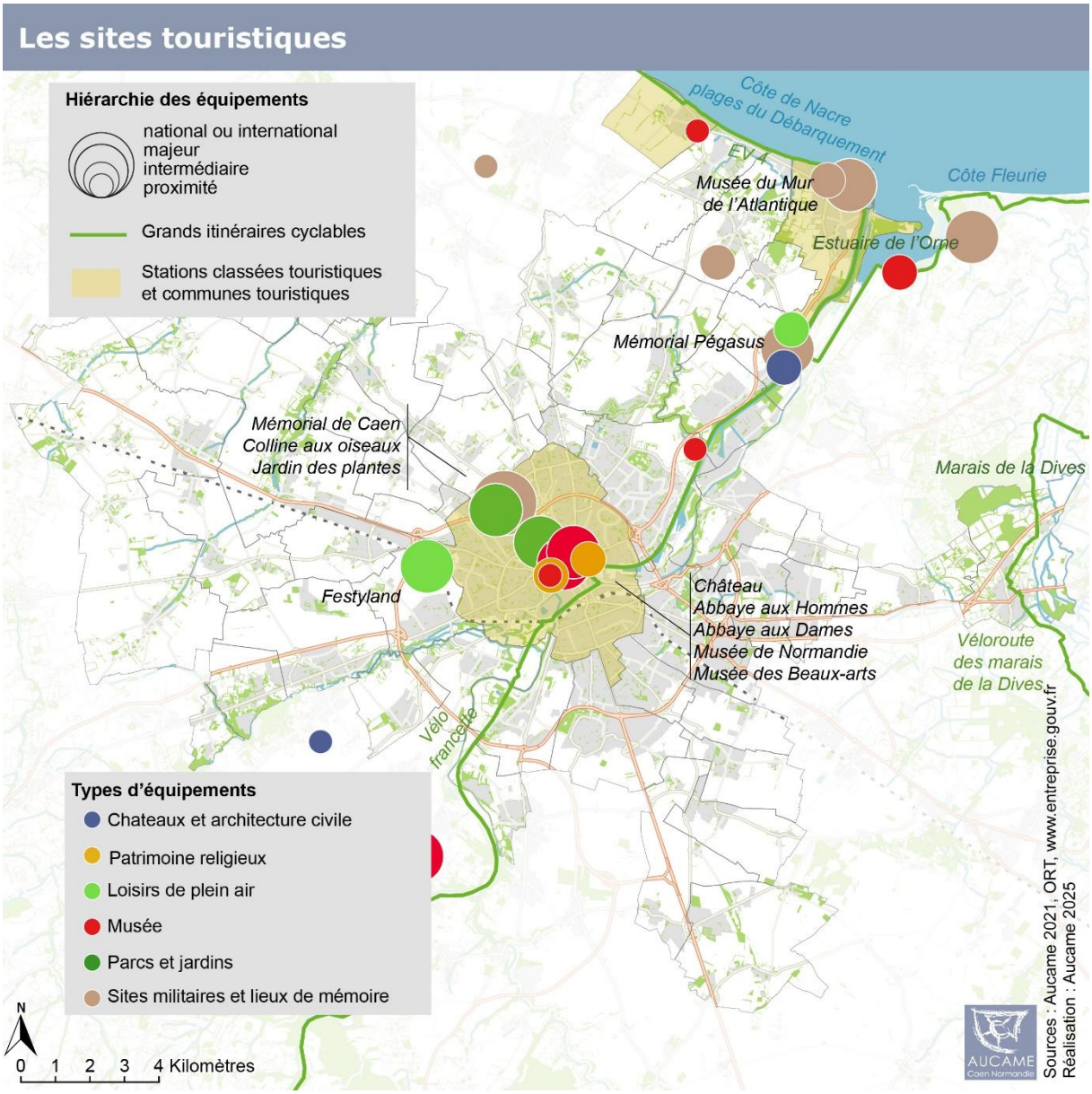
a. Caen la mer au cœur d'un bassin touristique

Caen la mer se situe au cœur d'une région dont le nom est connu dans le monde entier. À proximité de grandes entités touristiques renommées - la Côte Fleurie, Bayeux, les plages du Débarquement - le diagnostic du projet de territoire a pourtant montré que l'agglomération souffre d'un déficit d'image par rapport à la réalité de son attractivité touristique. Ainsi, parmi les répondants à une étude de perception menée auprès de jeunes cadres franciliens à cette occasion, 42 % associent le territoire caennais à la dimension mémorielle (Débarquement, Reconstruction, source Enquête réalisée dans le cadre du diagnostic du Projet de Territoire de Caen la mer, Juillet 2021), soit quasiment autant qu'à sa dimension littorale (seuls 49 % des répondants associent l'agglomération à un territoire littoral).

Pourtant, le territoire caennais constitue aussi un territoire touristique qui peut s'appuyer sur une offre riche et diverse :

- **Le tourisme balnéaire**, avec les quatre communes de l'agglomération faisant partie de la Côte de Nacre (Ouistreham, Colleville-Montgomery, Hermanville-sur-Mer et Lion-sur-Mer). Il s'agit d'un tourisme principalement familial, de courts et moyens séjours. Les communes littorales ont un taux de résidence secondaire de 26 % et proposent une offre d'hébergement touristique de meublés et de parcs résidentiels de loisirs. Grâce au tourisme, ces communes, notamment Ouistreham, bénéficient d'un niveau d'équipement très élevé.
- **Le tourisme mémoriel**, s'inscrit dans un cadre plus large, en lien avec le Bessin (Arromanches, pointe du Hoc, cimetière américain d'Omaha Beach) et la baie du Cotentin (Utah Beach, Sainte-Mère-Eglise). Les plages de la Côte de Nacre de Caen la mer constituent le secteur de Débarquement franco-britannique de Sword Beach. Le musée du Bunker à Ouistreham, le Pegasus Bridge à Bénouville et surtout le Mémorial pour la Paix de Caen constituent les points d'intérêts majeurs du tourisme mémoriel autour de Caen.
- **Le tourisme urbain** peut s'appuyer à Caen sur un patrimoine historique hérité notamment de l'époque de Guillaume le Conquérant : château, Abbaye aux hommes, Abbaye aux Dames… Moins valorisé, le patrimoine de la Reconstruction peut aussi constituer un axe de développement du tourisme urbain. Ce tourisme urbain est très complémentaire au tourisme d'affaires (séjours d'une nuit ou plus pour un motif professionnel) qui peut constituer une porte d'entrée sur le territoire.

Traversé par deux itinéraires cyclables majeurs, l'EuroVelo 4 littorale et la VéloFrancette (de Ouistreham à La Rochelle), le territoire caennais est en bonne position pour développer ce tourisme itinérant, en proposition d'une offre complémentaire au tourisme urbain ou balnéaire. Des estimations sur d'autres grands itinéraires cyclables (étude menée en 2016 pour le compte des Comités régionaux du Tourisme de Centre-Val de Loire et Agence régionale Pays de la Loire Territoires d'Innovation) montrent des retombées économiques de l'ordre de 16 000 € à 30 000 €/km d'aménagement, soit un panier moyen par cyclotouriste de 75 € par jour.



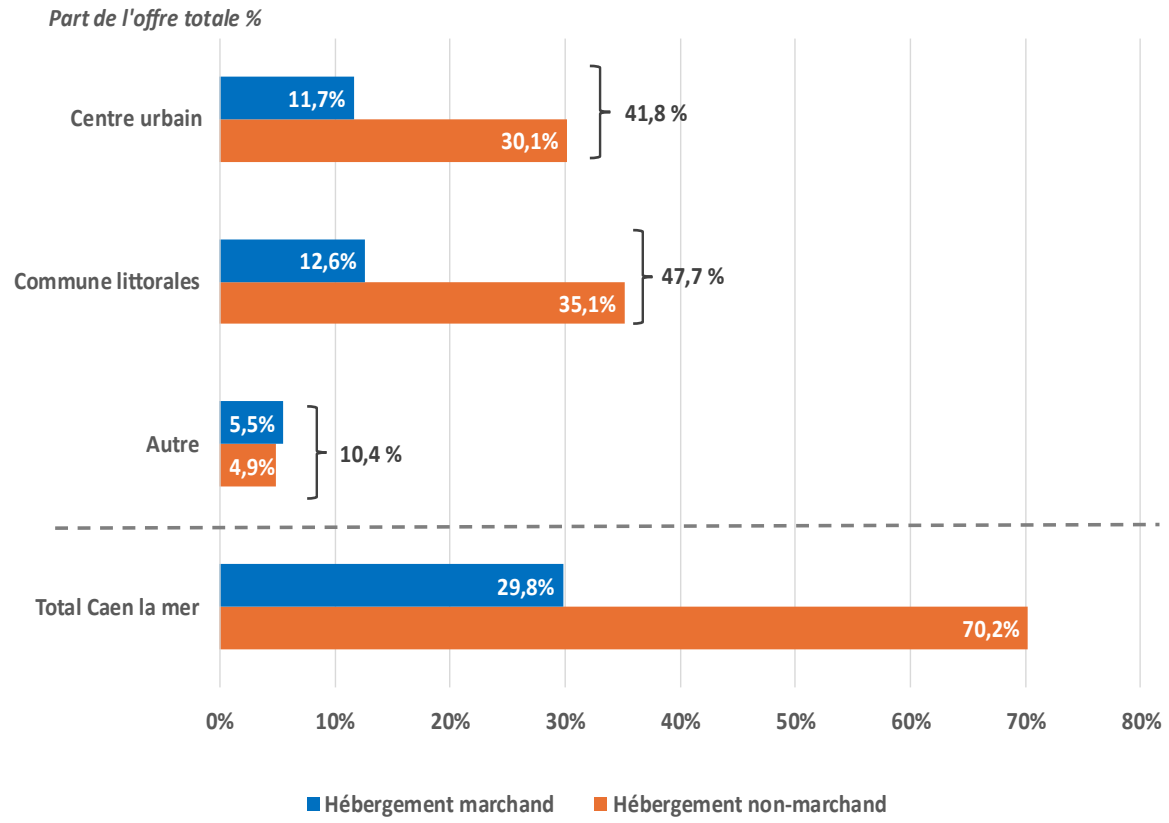
Selon les données Orange Flux Vision de Caen la mer en 2021, cette attractivité touristique aurait ainsi généré un afflux de 14,8 millions de journées visiteurs (résidants en dehors du département), dont 9,3 millions de journées excursionnistes et 5,4 millions pour les touristes ayant passé au moins une nuitée sur le territoire.

b. Une capacité d'accueil très concentrée sur le littoral et la ville de Caen

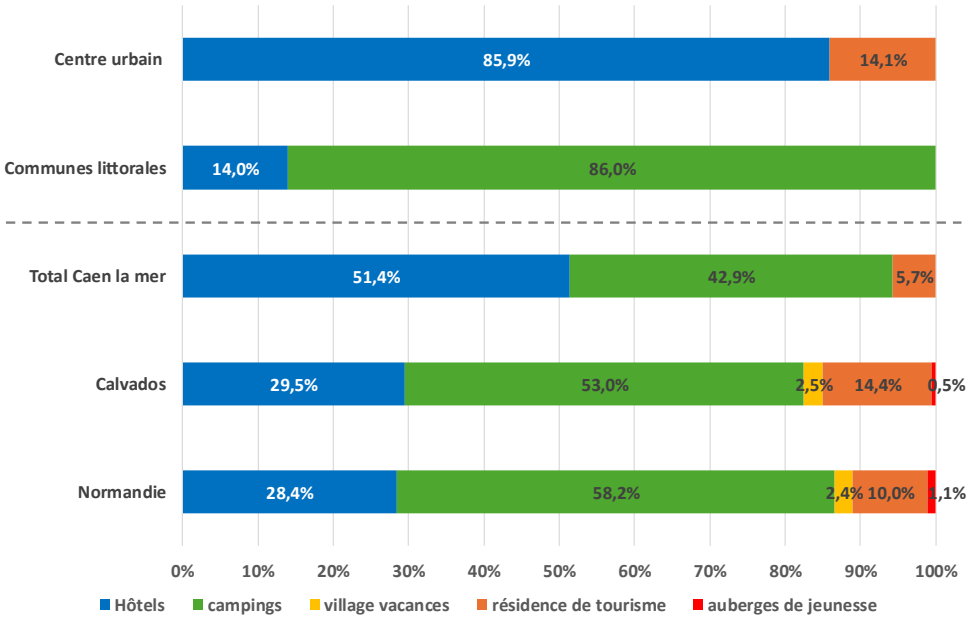
La capacité d'accueil touristique constitue un indicateur du volume et de la répartition spatiale de l'offre d'hébergement touristique d'un territoire. Elle est définie par l'Insee comme la somme du nombre de lits touristiques en hébergement marchand (hôtels, campings, résidences de tourisme, villages vacances, auberges de jeunesse, centres sportifs, etc.) et en hébergement non marchand (résidences secondaires). À noter, les hébergements touristiques entre particuliers, incluant notamment les offres des différentes plateformes de réservation en ligne telles qu'Airbnb, ne sont pas intégrées à cette analyse.

La capacité d'accueil touristique de Caen la mer, évaluée à 46 000 lits en 2021, place la Communauté urbaine au 6ème rang des EPCI normands, porté notamment par l'attractivité du littoral. En effet, les quatre communes littorales de la Côte de Nacre appartenant à Caen la mer regroupent 42 % de l'offre d'hébergement marchand totale de la Communauté urbaine (5 812 lits touristiques) et 50% de la capacité d'hébergement non marchand (16 173 lits).

Caen la mer intègre également une offre d'accueil conséquente à Caen et les communes du centre urbain métropolitain, tant en termes d'hébergement marchand (5 367 lits, soit 39 % de la capacité d'hébergement marchand de Caen la mer), que d'hébergement non marchand (13 875 lits soit 43 % de la capacité d'hébergement non marchand de Caen la mer). Cette offre d'hébergement localisée dans le centre urbain métropolitain, très majoritairement sur la commune de Caen, répond ainsi à une demande d'hébergement touristique « classique » en lien avec l'offre culturelle et patrimoniale de Caen la mer, mais également à une demande portée par le tourisme d'affaires, plus urbaine et en recherche de proximité de grandes concentrations d'entreprises et d'équipements (centre d'affaires, palais des congrès, etc.) et bénéficiant d'un accès facilité par de grandes infrastructures.



Capacités d'accueil touristique totale par type d'offre en 2021, sources INSEE RP 2021 et base tourisme



Capacités d'accueil marchand, sources INSEE RP 2021 et base tourisme

c. Quel impact des activités touristiques sur le territoire ?

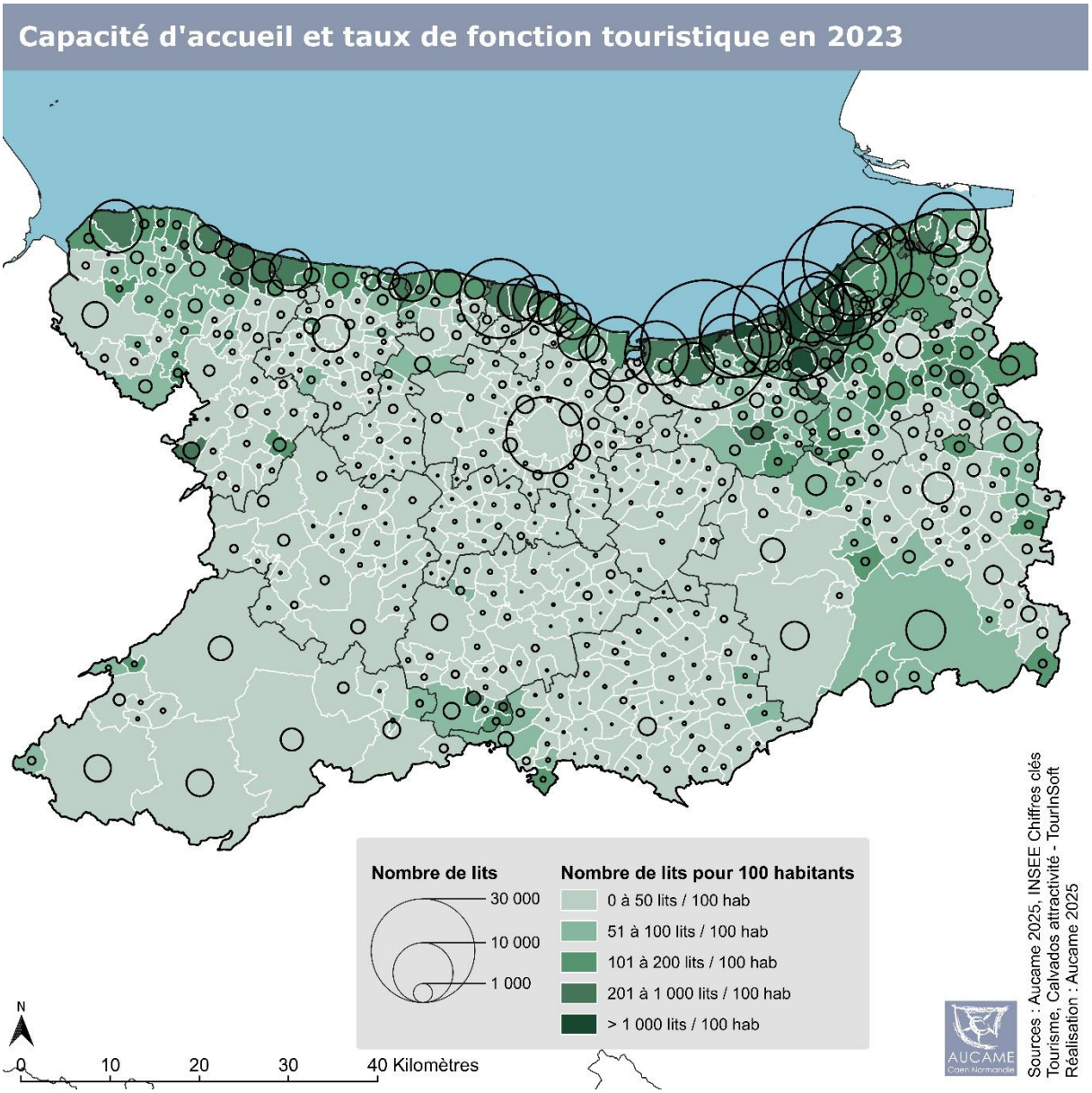
Le taux de fonction touristique est un indicateur permettant d'appréhender l'impact des activités touristiques dans un territoire donné en rapportant la capacité d'hébergement touristique (calculée en nombre de lits touristiques) à la population résidente. Il donne ainsi une lecture de la pression touristique. Un taux de fonction touristique supérieur à 100 % traduit ainsi une offre d'hébergement supérieure à la population résidente. Cela induit potentiellement des périodes où l'afflux touristique dépasse, en nombre de personnes, la population résidente. Par ailleurs, en se basant sur l'offre d'hébergement touristique, cet indicateur exclut par définition l'impact des flux d'excursionnistes (définis par opposition aux touristes, lesquels passent à minima une nuitée sur le territoire). Cet indicateur constitue néanmoins une approche intéressante de l'impact du tourisme sur la capacité de charge d'un territoire tant en termes d'infrastructures (réseaux d'alimentation en eau, d'évacuation des eaux usées, etc.) que de pression environnementale.

Eu égard aux densités de population relevées dans le centre de la Communauté urbaine, les taux de fonction touristique y apparaissent peu élevés en lien avec un dimensionnement des réseaux et des équipements adaptés. La variation saisonnière de population liée aux afflux touristiques parait dans cette optique aisément absorbable sur le centre urbain métropolitain.

À l'inverse, les communes littorales de Caen la mer sont caractérisées, à l'exception notable de Ouistreham, par des concentrations de population plus restreintes. Ces communes sont marquées par les plus forts taux de fonction touristique de la Communauté urbaine, respectivement de 83 % à Colleville-Montgomery, 126,5 % pour Ouistreham, 145 % pour Hermanville-sur-Mer et 146 % à Luc-sur-Mer.

Cela nécessite un dimensionnement des réseaux (eau, déchets, voirie et stationnement…) pour une population en forte hausse quelques mois dans l'année seulement. Les fonctions touristiques de ce secteur induisent aussi des concurrences d'usages saisonniers sur des espaces fragiles, tout particulièrement d'un point de vue environnemental. Un équilibre délicat est à trouver entre protection de la nature et des espaces aquatiques/usage économique (pêche, portuaire,

développement des énergies marines renouvelables…) /fonctions de tourisme et de loisirs. Enfin, en tant qu'espaces de transition entre les milieux marins et terrestres, les territoires littoraux sont au cœur des enjeux du changement climatique, notamment du recul du trait de côte lié à la montée du niveau de la mer.



2. Une nouvelle attractivité démographique

Synthèse

En 2021, Caen la mer compte près de 274 700 habitants. L'agglomération connait depuis 2013 une reprise de sa croissance démographique, après une période de stabilisation durant les années 2000. Cette croissance démographique de + 0,6 % par an conforte sa place de deuxième ville1 en Normandie après Rouen et surtout de principal pôle urbain de l'ouest de la Normandie. Alors que le solde naturel s'érode progressivement sous l'effet du vieillissement de la population, le solde migratoire, négatif jusqu'en 2013, prend désormais le relais de la croissance démographique, traduisant l'attractivité de Caen la mer.

Grâce à son offre de formation complète, l'agglomération est ainsi particulièrement attractive pour les étudiants et, dans une moindre mesure, pour les jeunes actifs. Ces jeunes s'installent majoritairement dans le centre urbain, notamment dans la ville de Caen qui propose une offre de logement locatif privé importante et un centre-ville animé. Pôle majeur d'enseignement supérieur, Caen subit néanmoins la concurrence des Métropoles de Paris, Rennes et Nantes qui attirent de nombreux étudiants.

Les familles ont ensuite tendance à quitter l'agglomération dense, ce qui se traduisait souvent par une sortie du territoire de Caen la mer au profit d'une périurbanisation lointaine. Cependant, les dynamiques récentes, entre 2014 et 2020, montrent une inflexion des départs des 25-45 ans et même un retour dans Caen la mer des 45-59 ans.

Cette nouvelle dynamique s'explique pour une bonne partie par une reprise de la construction neuve de logements dans Caen la mer et, corollairement, un ralentissement de la périurbanisation lointaine au-delà de Caen la mer. Sous l'effet des politiques publiques des SCoT Caen-Métropole et PLH de Caen la mer, le rythme de construction moyen annuel a fortement augmenté entre les deux périodes de référence : 2 320 logements par an en moyenne depuis 2017 contre 1 360 logements par an sur la période 1998-2009. La part de la construction neuve de Caen la mer au sein de Caen Métropole est ainsi passée de 65 % entre 1998 et 2009 à près de 80 % entre 2010 et 2022.

Enjeux

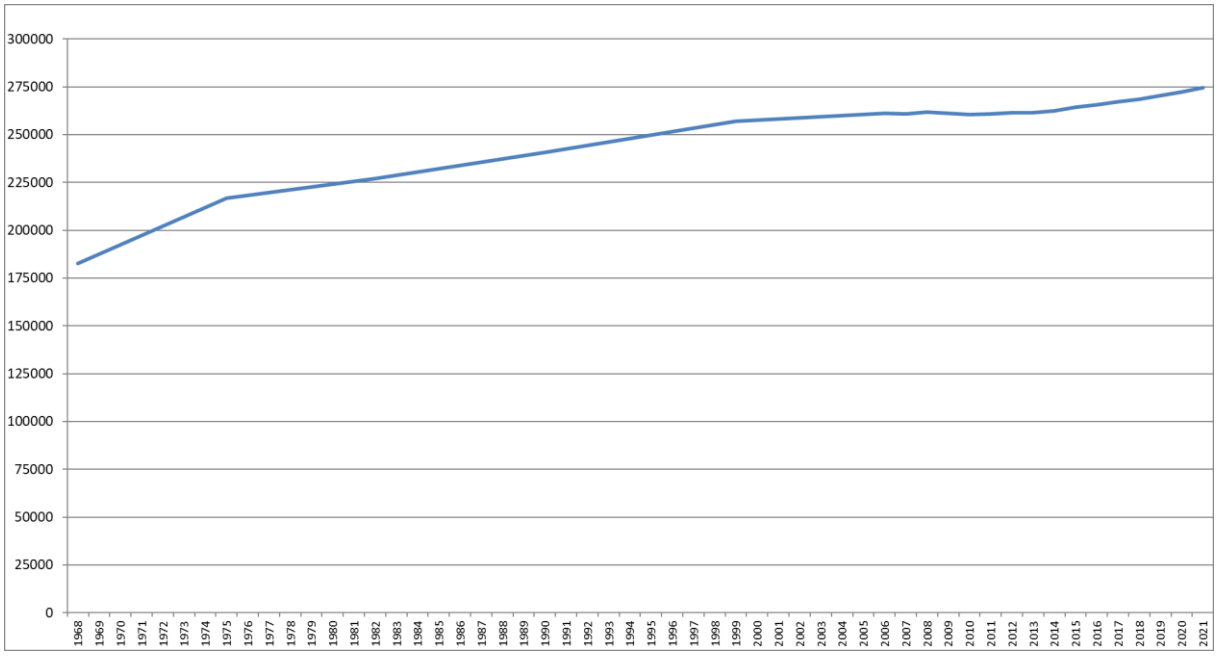
- La maitrise de la croissance démographique pour conforter la taille humaine du territoire (issue du projet de territoire)
- Un besoin quantitatif de logements répondant aux évolutions démographiques observées et estimées
- Les conditions d'accueil des étudiants (logements, services, équipements…) pour maintenir l'attractivité universitaire de Caen la mer
- L'anticipation des besoins fonciers pour assurer la production de logements pour les nouveaux habitants

[1] *En incluant sa couronne périurbaine (aire d'attraction des villes au sens INSEE du terme).*

2.1. Une reprise de la croissance démographique

a. *Une croissance démographique retrouvée*

En 2021, Caen la mer compte près de 274 700 habitants. Au sein de la Communauté urbaine, 39 % des habitants vivent dans la ville de Caen, 37 % dans le reste de l'agglomération (au sens de l'unité urbaine2) et 24 % dans la première couronne périurbaine. Première intercommunalité de l'ouest de la Normandie, Caen la mer représente 39 % de la population du département du Calvados.



Évolution de la population de Caen la mer 1968-2021, source INSEE RP 2021

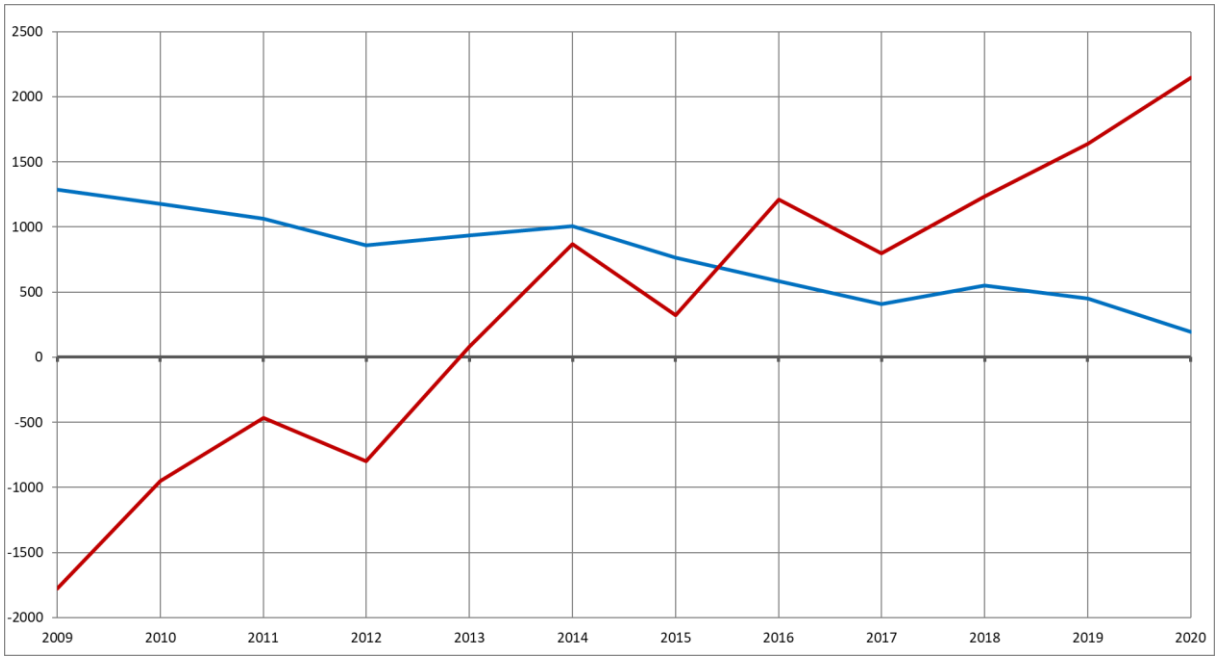
Sur le long terme, le territoire de Caen la mer a connu une très forte croissance démographique liée en grande partie à la taille de Caen (2ème ville3 en Normandie après Rouen en incluant sa couronne périurbaine) et à sa position de capitale régionale avant la fusion des deux régions normandes en 2016. En 50 ans, sa population a augmenté de 50 % sur la période. En termes de dynamiques, la croissance s'est ralentie dans les années 2000 et a même marqué un coup d'arrêt en 2007-2008 au moment de la crise financière internationale. La population a alors très légèrement fléchi, puis est repartie à la hausse en 2013. Le rythme est aujourd'hui assez soutenu (+ 0,6 % par an entre 2015 et 2021, un chiffre inférieur de 0,1 point à la progression observée dans les années 1980 et 1990).

b. *Caen la mer vieillit mais gagne en attractivité*

L'évolution de la population est la résultante de deux composantes, le solde naturel (écart entre les naissances et les décès) et le solde migratoire (écart entre les arrivées et départs d'habitants).

Signe de vieillissement de la population, le solde naturel diminue d'année en année du fait de la baisse de la natalité (- 16 % en 12 ans) et la hausse parallèle de la mortalité (+ 34 %). En 2022, l'écart entre les naissances et les décès est proche de 0. Le solde naturel devrait être négatif dans les années à venir.

[2] Unité urbaine : agglomération urbaine délimitée par l'INSEE au regard de la continuité de l'habitat et du bâti.
[3] Aire d'attraction des villes au sens INSEE du terme - Au regard du bâti, Caen est la 3ème agglomération en Normandie après Rouen et Le Havre.



Évolution croisée du solde naturel (en bleu) et migratoire (en rouge), source INSEE RP 2021

À l'inverse, le solde migratoire est en progression régulière, avec quelques à-coups conjoncturels. Négatif du fait de la périurbanisation, il est redevenu positif depuis 2013. En 2020, selon les données de l'INSEE RP, l'excédent des arrivées sur les départs d'habitants s'est élevé à 2 150 personnes à Caen la mer (soit 1 % environ de la population).

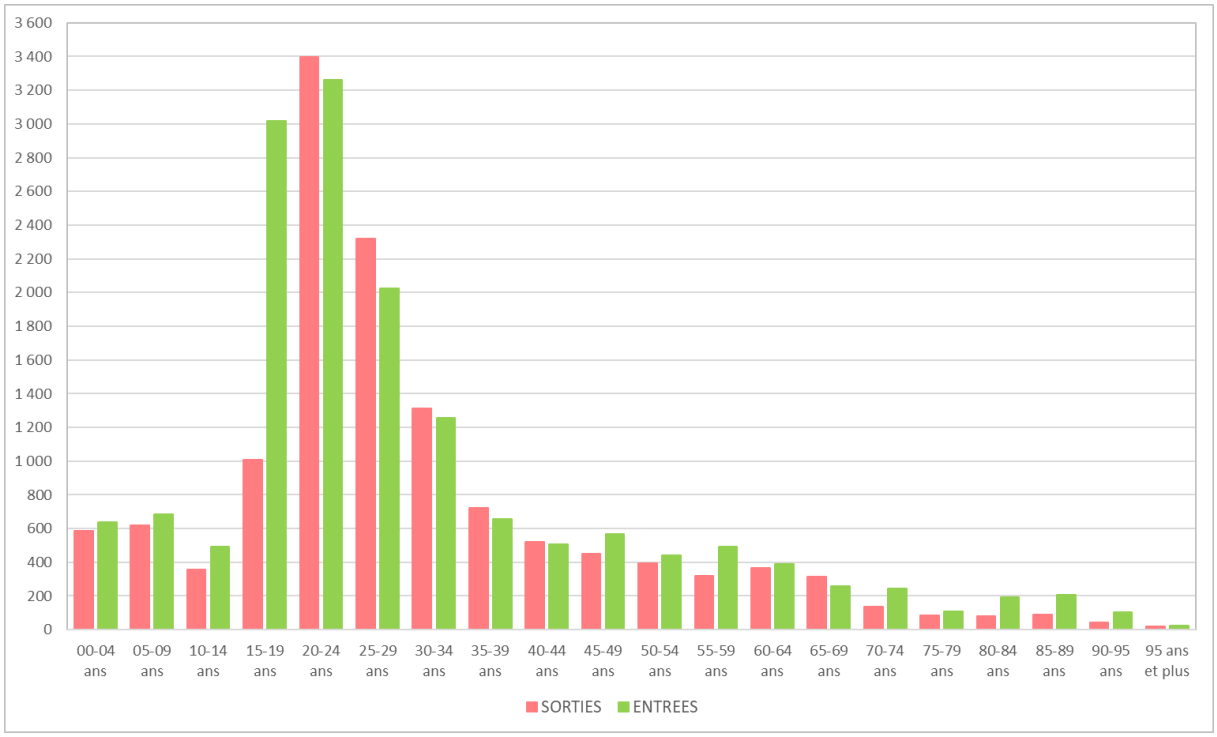
Confortant le gain d'attractivité observé depuis quelques années, le solde migratoire s'est accru de 1 800 personnes par rapport à l'année 2015. Les arrivées excèdent désormais les départs de population, une amélioration qui révèle un regain d'attractivité de Caen la mer et explique la reprise démographique observée ces dernières années.

Ce rebond est lié aux programmes de constructions neuves dans le centre urbain, en particulier dans la ville de Caen, mais aussi à la forte croissance des effectifs dans l'enseignement supérieur caennais et une reprise économique qui s'est traduite par une hausse du nombre d'emplois depuis 2015. En 10 ans, le nombre d'étudiants a globalement progressé de 36 % au sein de Caen la mer, une hausse qui suscite d'importants besoins en matière de logements. Les établissements d'enseignement supérieur accueillent 37 200 étudiants (hors apprentis) en 2023, soit l'équivalent de 14 % de la population de la Communauté urbaine.

2.2. Des flux migratoires portés les jeunes

a. Les deux-tiers des flux migratoires concernent des jeunes

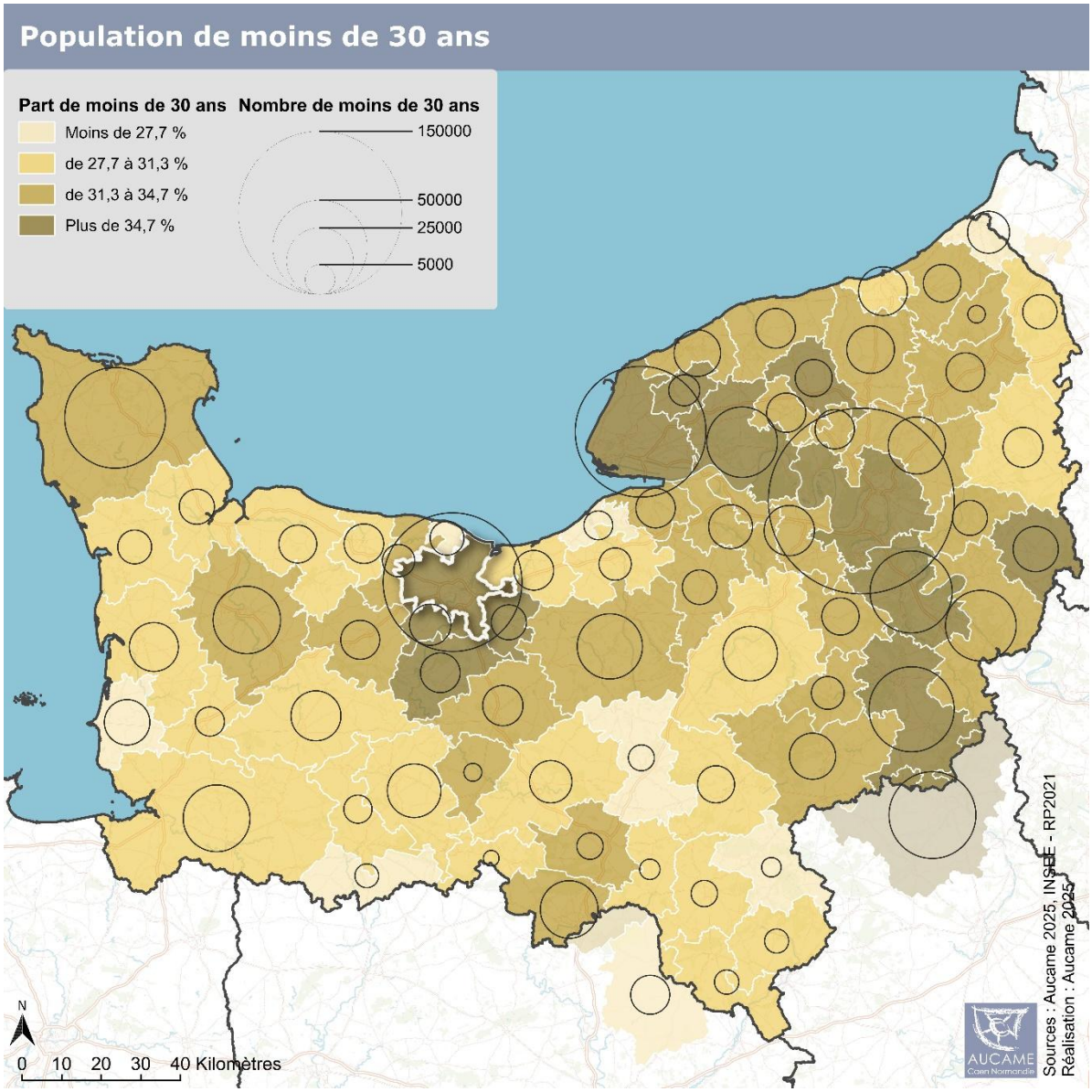
Sur le plan démographique, le solde migratoire est la résultante de flux d'arrivées et de départs très variables selon les âges. En globalisant les flux, les 3/5 des déménagements observés concernent des jeunes âgés de 15 à 34 ans, une mobilité liée en grande partie aux études et aux débuts de la vie professionnelle. En considérant l'ensemble des habitants, 15 600 arrivées ont été observées en 2020, soit l'équivalent de 6 % de la population. Ces flux d'installations de personnes qui n'habitaient pas à Caen la mer sont relativement stables (- 3 % par rapport à 2015). Côté départs, 13 100 personnes4 ont quitté la Communauté urbaine en 2020, soit l'équivalent de 5 % de la population. En 6 ans, les déménagements en dehors de Caen la mer ont diminué de 6 %, les habitants restant plus volontiers sur le territoire.



Flux migratoires par classes d'âges à Caen la mer en 2020, INSEE RP 2021

Compte-tenu de l'attractivité caennaise en matière de formation et d'enseignement supérieur, 83 % de l'excédent migratoire observé en 2020 concerne des jeunes âgés de 15 à 19 ans. Deuxième pôle universitaire de la région, Caen attire en effet de nombreux jeunes pour suivre des études ou travailler sur le territoire. L'offre importante de formations (et pas seulement supérieures) et le dynamisme du bassin économique caennais favorisent l'arrivée de jeunes de moins de 30 ans. Quand ils arrivent à Caen la mer, ils s'installent en majorité dans le centre urbain, particulièrement à Caen où l'offre de logements privés est importante mais aussi en raison du dynamisme du centre-ville et des aménités urbaines qu'il propose pour les jeunes. Cette attractivité pour les étudiants et jeunes actifs se traduit par une part importante de la population de moins de 30 ans dans l'agglomération comparativement aux autres territoires de l'ouest de la Normandie (2/5 des habitants de Caen la mer).

[4] Le chiffre est en réalité sous-estimé car les chiffres du recensement ne comptabilisent pas les personnes qui ont quitté Caen la mer pour vivre à l'étranger.



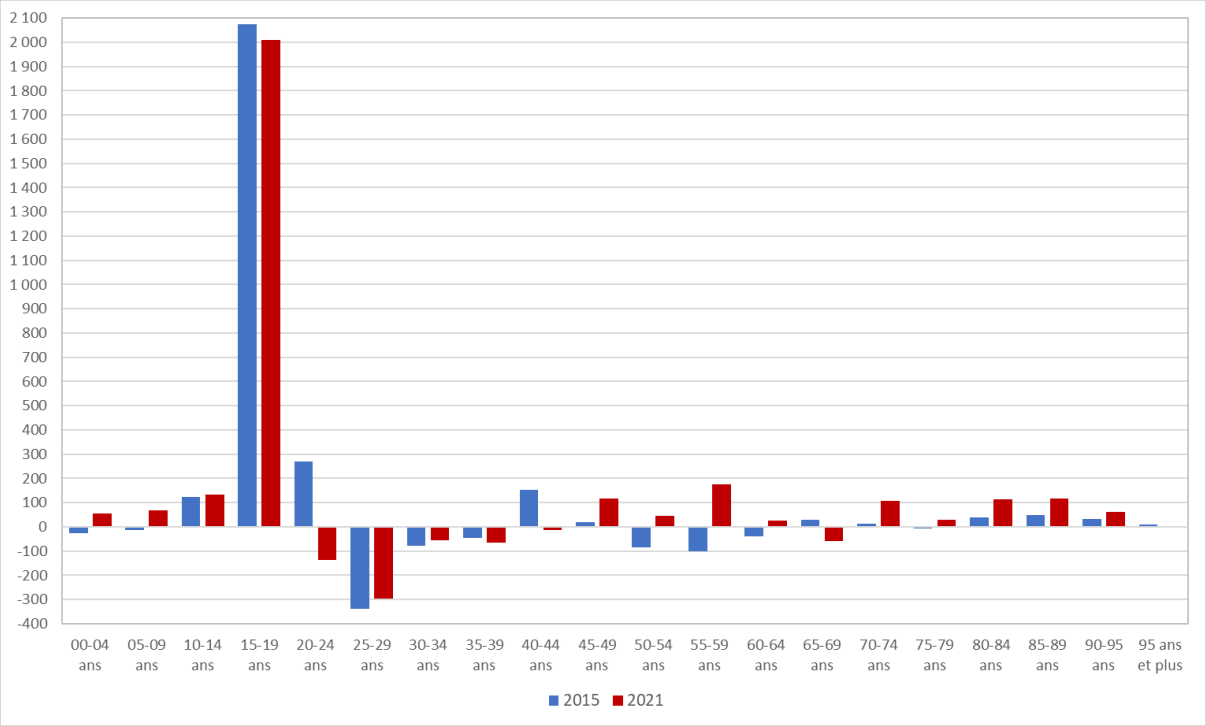
b. Coup de frein sur la périurbanisation lointaine

L'analyse des flux migratoires permet d'apprécier les dynamiques à l'œuvre sur le territoire. En 6 ans, la communauté urbaine observe une diminution des entrées entre 0 et 44 ans, mais une hausse à tout âge après 45 ans. Cet attrait est lié au dynamisme du bassin économique local, mais aussi à la vitalité de la construction neuve qui favorise l'accueil de nouveaux habitants. Caen la mer est également très attractive pour les personnes âgées, en particulier dans l'agglomération (du fait de l'offre de services) et sur le littoral (très prisé par les retraités).

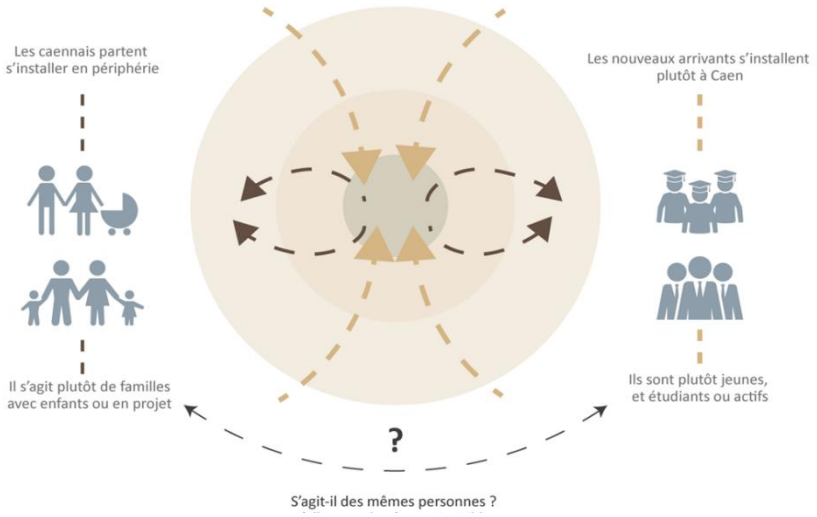
Côté départs, les flux de sorties s'atténuent à tous âges avant 60 ans. Cette réduction révèle un ancrage démographique sur le territoire et un coup de frein sur la périurbanisation lointaine, au-delà de Caen la mer. De façon générale, un recentrage démographique s'opère sur l'agglomération et sa première couronne périurbaine. Au moment de la retraite, les départs s'intensifient, mais les flux s'équilibrent avec les arrivées.

Une inflexion à noter malgré la croissance des effectifs étudiants au sein de l'agglomération caennaise. Les départs de jeunes âgés de 15 à 19 ans se sont accrus de 8 % entre 2014 et 2020. Entre 20 et 24 ans,

les arrivées se sont parallèlement infléchies de 13 %. Ces évolutions sont liées à la proximité des grands pôles d'enseignement supérieur, en premier lieu Paris, Rennes et Nantes, qui attirent les jeunes caennais et exercent une forte concurrence sur les établissements du territoire.



Solde par classes d'âge en 2014-2020, source INSEE RP 2021



Le pôle urbain au cœur du système migratoire métropolitain

Le profil migratoire permet d'apprécier les mouvements de population aux différentes périodes de la vie. L'attractivité et la croissance du pôle universitaire caennais suscitent l'arrivée de nombreux jeunes, mais beaucoup repartent après les études. Quand arrivent les enfants, les jeunes familles ont tendance à quitter le centre urbain pour s'installer en périphérie, alimentant les flux de périurbanisation entre 30 et 44 ans. Les flux redeviennent excédentaires entre 45 et 59 ans. Sur cette tranche d'âges, l'arrivée de familles a un effet bénéfique global sur le nombre d'enfants (solde migratoire positif).

Au moment de la retraite, les choix résidentiels génèrent des déménagements dont les flux d'arrivées et de départs tendent à s'équilibrer. Après 70 ans, Caen la mer accueille plus d'habitants qu'elle n'en

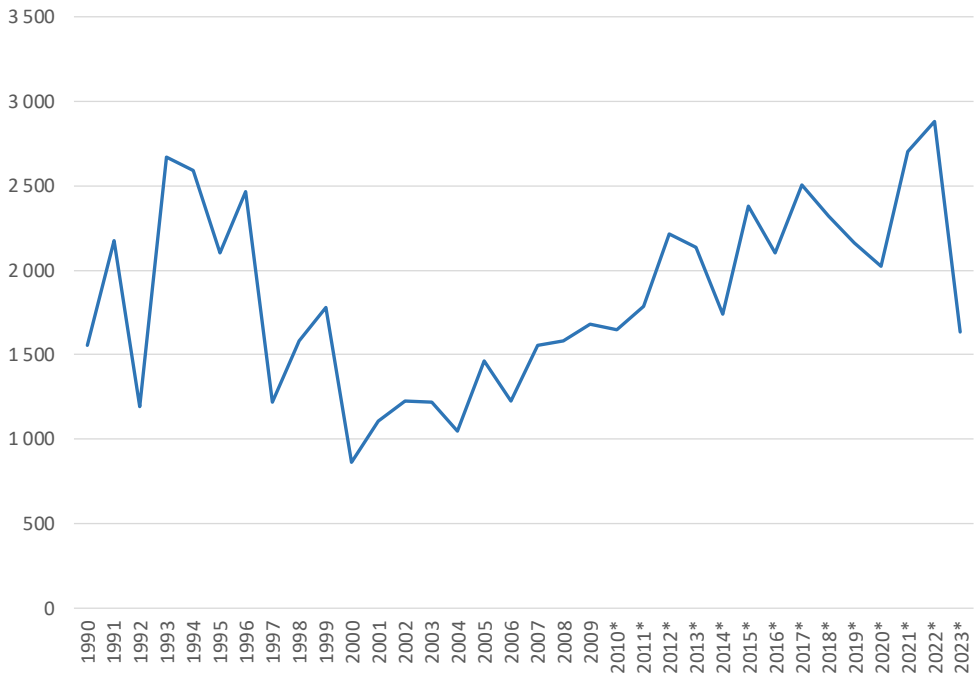
perd car l'agglomération offre de nombreux services et hébergements adaptés pour les personnes âgées (EHPAD, foyers-logements…).

c. *Un habitant sur six change de logement chaque année*

Au-delà des flux migratoires extérieurs, Caen la mer observe d'importants mouvements internes. Les dynamiques de périurbanisation modifient les équilibres démographiques entre le cœur de l'agglomération et sa périphérie. En considérant l'ensemble de la Communauté urbaine, en un an, 15 % des habitants avaient changé de logement en 2020, 5 % dans la même commune et 10 % dans une autre commune. La mobilité résidentielle induit donc de nombreux déménagements dans et hors de Caen la mer.

2.3. Une reprise de la construction neuve depuis 10 ans

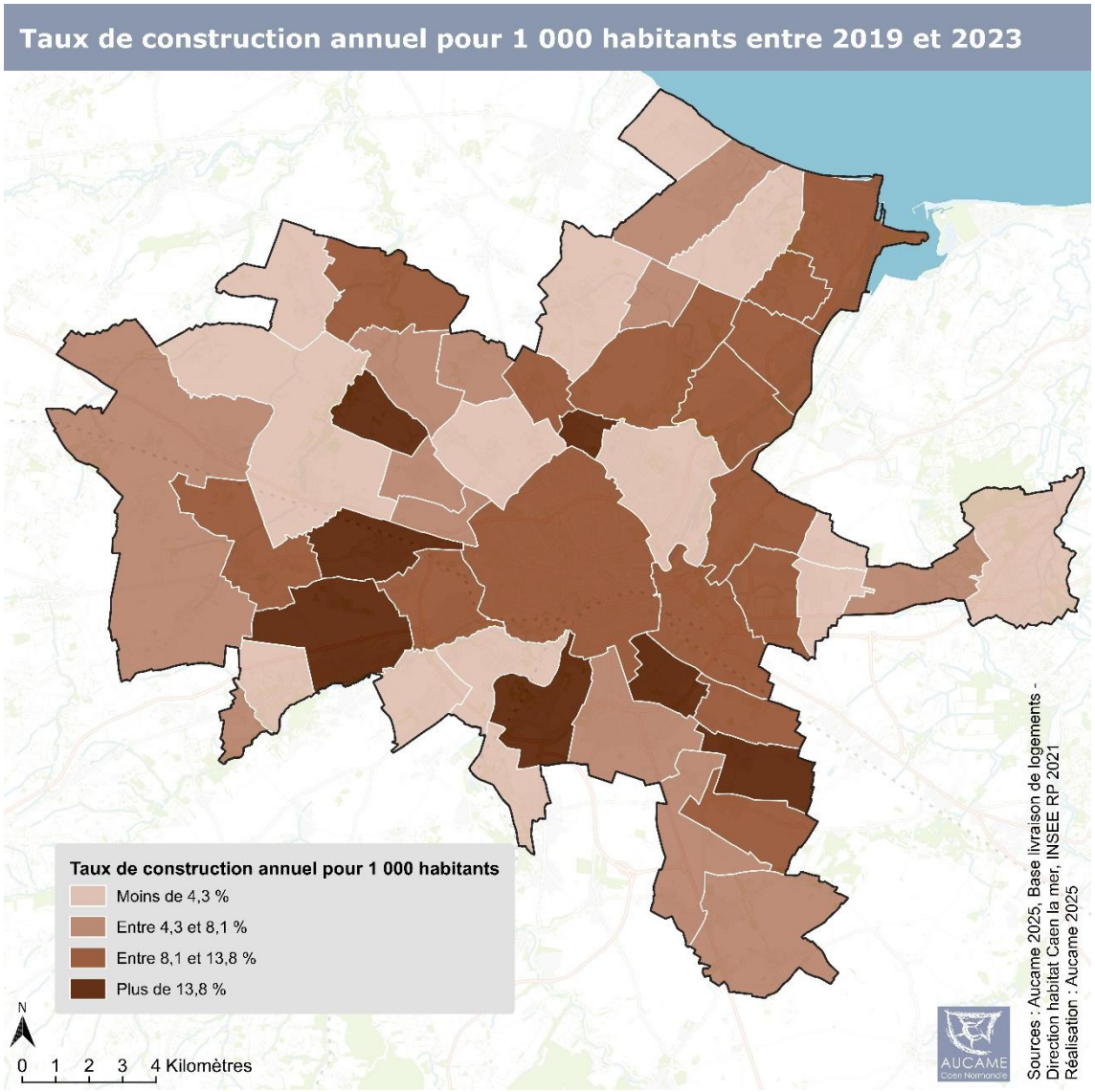
Ces évolutions démographiques s'expliquent en grande partie par les dynamiques de construction de logements sur le territoire de Caen la mer et au sein de son bassin de vie plus large. À partir du milieu des années 1990, la construction neuve a connu un ralentissement à l'échelle de Caen la mer, notamment dans les secteurs les plus urbains de l'agglomération. Cette diminution de l'activité a engendré une rareté de l'offre et a eu pour conséquence une inflation des prix de l'immobilier : la demande était plus importante que l'offre.



*Nombre de logements livrés à l'échelle des 48 communes, source SITADEL, DREAL Normandie et *à partir de 2010 base de livraisons de logements de la Direction Habitat Caen la mer*

Depuis 2010, date à laquelle le PLH et le SCoT ont été élaborés, il a été observé une reprise de la construction neuve dans la Communauté urbaine Caen la mer. En effet, le rythme de construction moyen annuel a fortement augmenté entre les deux périodes de référence : 1 366 logements par an sur la période 2000-2011 contre 2 234 logements par an sur la période 2010-2021.

Depuis 2017, la production de logements est importante, avec une moyenne de 2 319 logements par an entre 2017 et 2023. Sur les trois premières années du PLH 2019-2024, les élus s'étaient donnés un objectif de production de 2 333 logements par an. Cet objectif est respecté puisqu'en moyenne 2 295 logements ont été livrés sur les trois premières années. La deuxième période de ce PLH est beaucoup plus contrastée. En effet, les années 2021 et 2022 sont marquées par les plus forts volumes de livraisons de ce PLH, avec respectivement 2 701 et 2 882 logements livrés. Toutefois, en 2023, « seulement » 1 637 logements ont été livrés, soit un volume proche de 2010. Cette chute des livraisons est en partie dû à la crise nationale du logements neuf et à un ralentissement des livraisons dans les ZAC.



Depuis 2010, il est également observé un recentrage de la construction neuve vers Caen la mer. Plus de 79 % de la construction de Caen-Métropole s'est faite dans la Communauté urbaine. Sans atteindre le niveau observé entre 1990 et 1999 (84 %), cette part a fortement augmenté par rapport à la période 2000-2009 (65 %).

Alors que dans les années 2000, les intercommunalités périurbaines (hors Caen la mer) avaient connu un fort regain d'activité, le phénomène s'est inversé depuis 2010 : les secteurs périurbains voient le nombre de constructions diminuer au profit de la Communauté urbaine.

Tous les types d'espace du PLH de Caen la mer ont connu une accélération de leur rythme de construction. Depuis 2010, il est observé une reprise de cette construction dans le centre urbain métropolitain (Caen, Colombelles, Hérouville Saint-Clair, Ifs et Mondeville) qui concentre un peu plus de 50 % de la construction entre 2019 et 2021.

Cependant, il est encore observé une production importante de logements dans les communes périurbaines qui affichent des taux de construction annuels pour 1 000 habitants les plus élevés.

3. Un réel dynamisme économique

Synthèse

Avec plus de 151 000 emplois, Caen la mer représente le deuxième pôle d'emploi normand. Il s'inscrit également dans une dynamique de création d'emplois en ayant bien amorti la récession de la crise économique mondiale de 2008-2014 et en se distinguant par une reprise économique rapide qui se traduit par une forte hausse des emplois dès 2015.

Cette bonne santé économique peut être attribuée à la diversité des secteurs d'activités présents sur le territoire. L'absence de filière économique, notamment industrielle, très forte, qui peut paraitre comme un déficit d'image à l'extérieur, s'avère finalement un gage de résilience pour l'économie.

Quelques secteurs se démarquent cependant. En matière industrielle, les filières automobiles et pharmaceutiques sont les plus marquantes, même si leur poids s'érode doucement. Par ses fonctions de capitale régionale dont elle partage le statut avec Rouen, Caen accueille aussi de nombreux établissements d'administration publique, de santé et d'enseignement.

Marqueur du caractère métropolitain de Caen la mer, le pôle d'emploi est dominé par l'activité tertiaire de manière plus marquée que dans le reste de la Normandie : surreprésentation du tertiaire public et des fonctions administratives, mais aussi surreprésentation du tertiaire privé marqueur de son rayonnement économique à l'ouest de la Normandie.

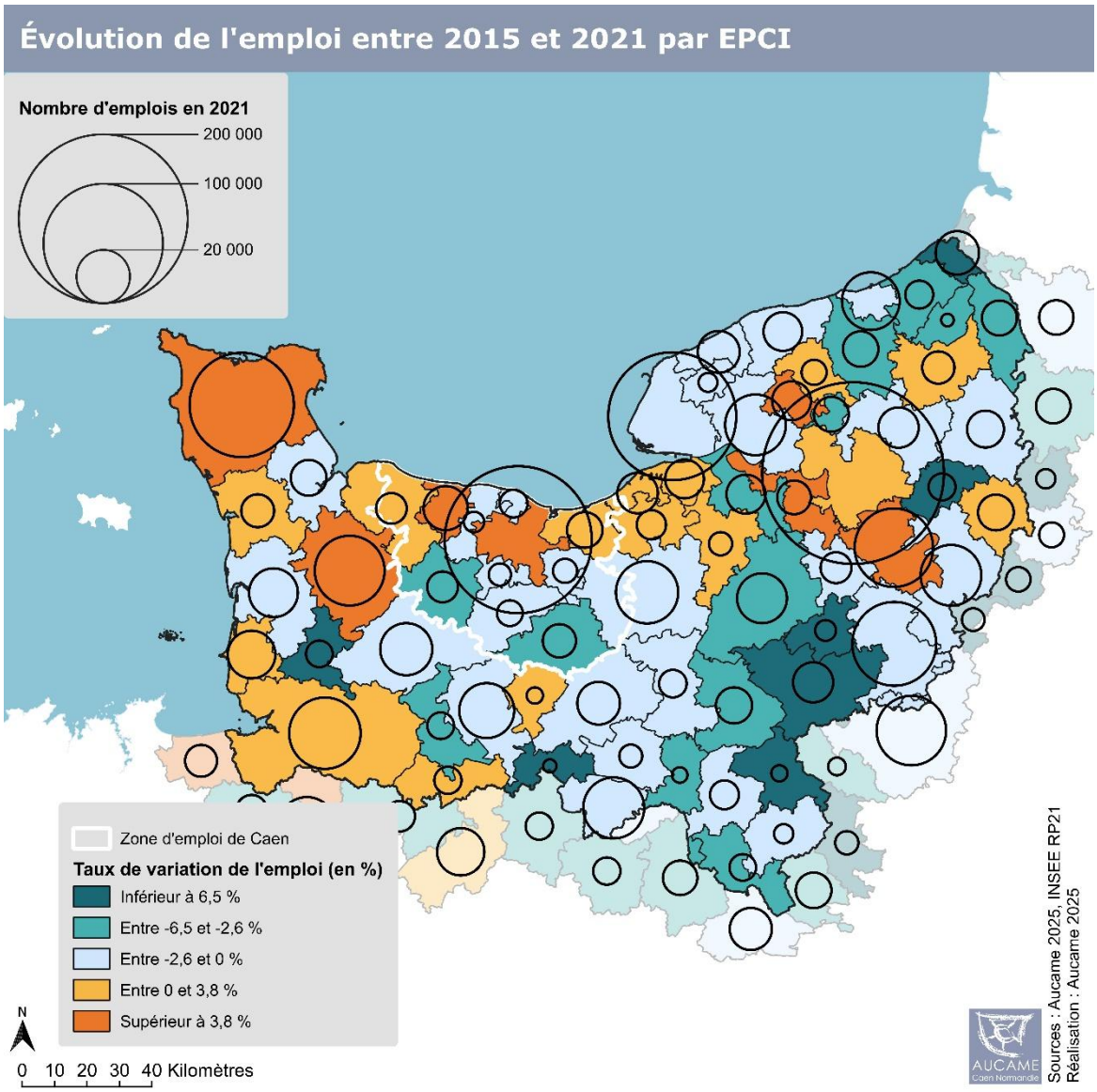
Caen la mer, principalement les communes du centre urbain, est aussi marqué par la présence forte des cadres des fonctions métropolitaines, notamment dans les domaines culturels et la recherche. Caen dispose ainsi d'une base solide en matière de recherche, avec des équipements et des établissements de premier plan, autour essentiellement des domaines du nucléaire, de la santé, de l'innovation numérique et des matériaux. Ces cadres des fonctions métropolitaines constituent un marqueur du rayonnement et du dynamisme de l'agglomération caennaise.

Les enjeux :

- La poursuite d'un développement économique générateur d'emplois dans un contexte de transitions et de sobriété foncière
- Le maintien et le développement de filières industrielles sur le territoire

3.1. Un pôle d'emploi majeur en Normandie

a. Un renforcement du bassin d'emploi caennais



La Communauté urbaine Caen la mer concentre 151 400 emplois, tous statuts confondus, en 2021, ce qui la place au 2ème rang parmi les principaux pôles d'emploi normands avec près de 12 % de l'emploi régional. La Communauté urbaine joue ainsi logiquement un rôle de pôle d'emploi majeur dans l'ouest de la Normandie et concentre plus de la moitié (52 %) des emplois du Calvados.

Le tissu économique de Caen la mer rayonne ainsi très largement au-delà des frontières de l'intercommunalité, en témoigne l'analyse des déplacements domicile-travail de l'INSEE (RP 2021 MOBPRO). En effet, plus de 150 000 déplacements quotidiens liés aux mobilités professionnelles (migrations pendulaires) à destination de Caen la mer en 2021 sont dénombrés. Près de 40 % de ces flux sont issus de l'extérieur du territoire de la Communauté urbaine.

Dans la durée, ce phénomène de polarisation de l'emploi s'amplifie, en témoigne un poids croissant de la Communauté urbaine Caen la mer depuis 1975, et ce, tant à l'échelle départementale (+ 8 points), que régionale (+ 3 points).

La refonte des Zones d'Emplois (ZE) de l'INSEE en 2020 illustre ce renforcement de l'économie caennaise. Basées sur l'analyse des déplacements domicile-travail de la population active, les ZE sont constituées par l'agrégation de communes au sein desquelles la majorité des actifs résident et travaillent. Ce remaniement a ainsi abouti à un élargissement de la ZE de Caen vers la partie orientale de l'ancienne ZE de Bayeux, positionnant Caen la mer au centre d'un espace de près de 217 000 emplois en 2021.

b. *Une économie résiliente génératrice d'emploi*

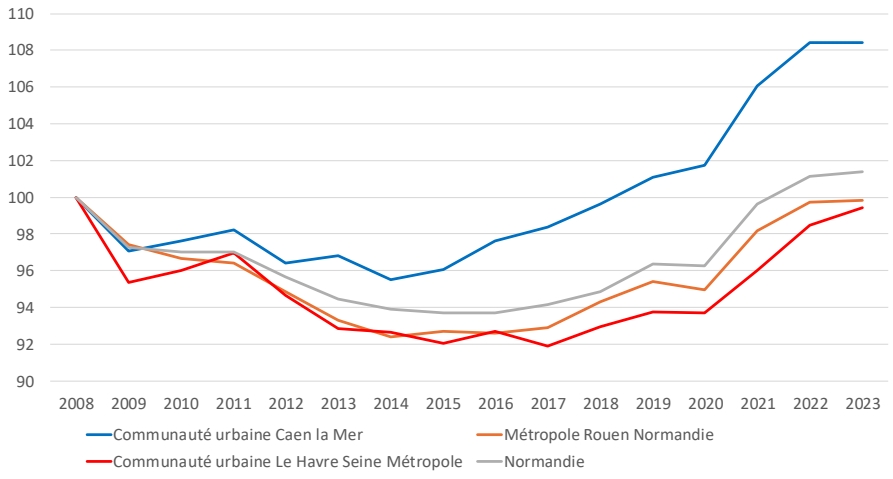
La dynamique de l'emploi caennais apparaît très largement positive de 2015 à 2021 (+ 7 %) et se révèle supérieure du département (4,4%) et de la région Normandie (1,8%).

EPCI > 100 000 hab.	2010/2015	2015/2021	2010/2021
CU Caen la mer	-1923	9944	**8021**
CU Le Havre Seine Métropole	-4673	-451	**-5125**
Métropole Rouen Normandie	-5038	6310	**1272**

Évolution de l'emploi total dans les EPCI >100 000 habitants, source INSEE RP 2010-2015-2021

Si la crise économique de 2008 a produit un impact significatif tant à l'échelle nationale que dans les territoires normands, son impact s'est avéré relativement limité à l'échelle de la Communauté urbaine (- 1923 emplois entre 2010 et 2015) et ce, contrairement aux deux autres EPCI de plus de 100 000 habitants en Normandie (Rouen et le Havre) qui ont connu une baisse plus importante de l'emploi. Ce premier constat tient pour partie à une diversité du tissu économique local, source de résilience. Dès 2015, une forte dynamique de croissance de l'emploi est observée dans le territoire de la Communauté urbaine permettant de dépasser le niveau d'emploi enregistré avant crise, pour un solde de plus de 8 000 nouveaux emplois de 2010 à 2021.

Le marché de l'emploi salarié caennais se distingue notamment par une dynamique de création d'emploi atypique au regard des autres métropoles normandes. Elle constitue ainsi le seul cas d'une économie ayant retrouvée, puis largement dépassée les volumes d'emplois antérieurs à la crise économique de 2008.



Dynamique de l'emploi salarié des EPCI > 100 000 habitants en Normandie (base 100 en 2008), sources ACOSS, URSSAF 2023

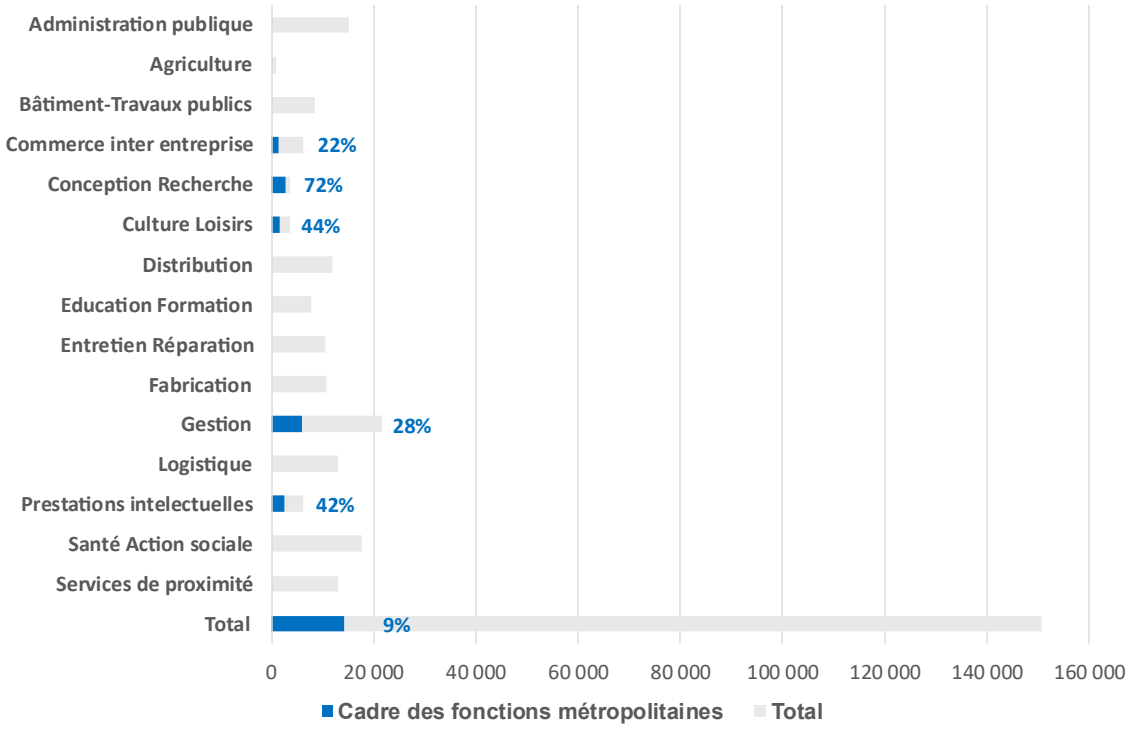
Cette dynamique de création de l'emploi s'est aussi traduite par une diminution forte du taux de chômage à l'échelle de la zone d'emploi de Caen, qui, de 8,2 % en 2010 est monté au plus haut à 10 % en 2015 puis à fortement diminué jusqu'à 7,2% en 2021 (6,7 % au premier trimestre 2024).

3.2. Un pôle d'emploi dominé par les activités tertiaires

a. L'importance des cadres des fonctions métropolitaines marqueur du rayonnement de Caen la mer

L'analyse fonctionnelle des emplois propose des regroupements de professions dans le but de faire apparaître de grandes fonctions, transversales aux secteurs d'activité. Cette approche permet d'identifier des fonctions plus spécifiquement présentes dans les grandes aires urbaines (conception-recherche, prestations intellectuelles, commerces inter-entreprises, gestion, culture-loisirs). Elles forment les fonctions dites métropolitaines. Parmi ces fonctions métropolitaines, les cadres et chefs d'entreprises de 10 salariés et plus peuvent être distingués et sont appelés les « cadres des fonctions métropolitaines » (CFM).

La Communauté urbaine Caen la mer compte 14 150 emplois de Cadres des fonctions métropolitaines en 2021, au deuxième rang des EPCI les plus pourvoyeurs de ce type d'emploi à l'échelle régionale. Pris dans leur ensemble, les emplois des CFM représentent 9 % de l'emploi total de la Communauté urbaine Caen la mer. En termes d'organisation spatiale, près de 8 emplois des CFM sur 10 sont localisés dans les communes du centre urbain métropolitain, soit une concentration géographique légèrement supérieure par rapport à l'emploi total (73 % de l'emploi total localisé sur ces communes).



Emplois des CFM de Caen la mer en 2021, source INSEE RP 2021

En termes de secteurs d'activités, on constate une légère surreprésentation des emplois des CFM dans le domaine de la Gestion et de Culture-loisirs au regard des valeurs nationales. Cette surreprésentation est cohérente avec la présence de grands équipements culturels et de loisirs dont le rayonnement porte à l'échelle de l'ouest de la Normandie.

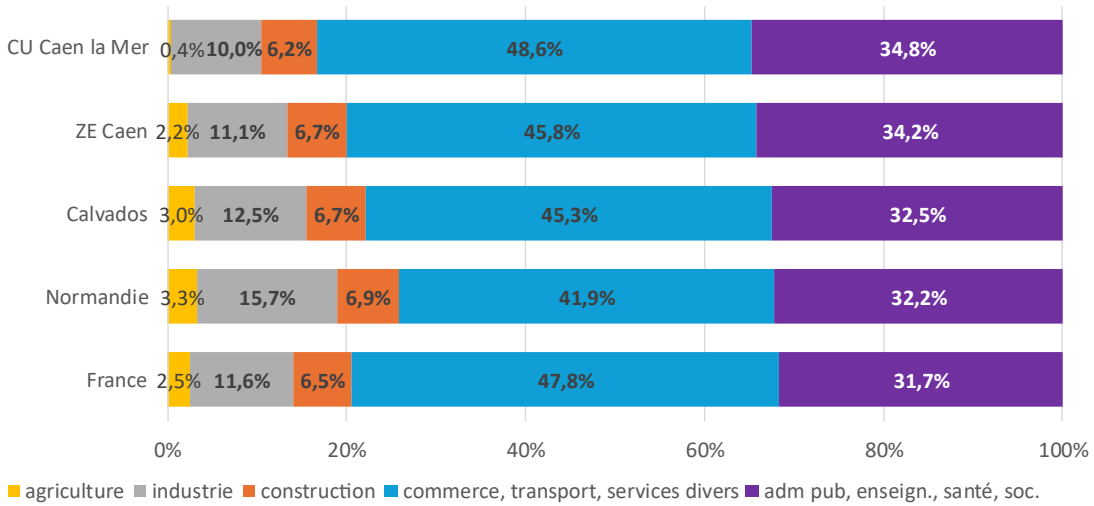
Par rapport aux autres EPCI de plus de 100 000 habitants de Normandie, il est aussi constaté une surreprésentation des emplois de Conception-recherche. En effet, au-delà des données statistiques, Caen dispose aujourd'hui d'une base solide en matière de recherche avec des équipements et des établissements de premier plan : le CHU, le GANIL ou encore le projet ARCHADE.

Trois grands domaines d'excellence sont aussi représentés sur le territoire avec le nucléaire et la santé, l'innovation numérique et les matériaux. Elle dispose également du label « French Tech » obtenu en juin 2015 avec Le Havre et Rouen.

D'autres domaines apparaissent également bien structurés autour de pôles de compétitivité, à l'image des pôles TES pour les Transactions Electroniques Sécurisées, Mov'eo pour l'automobile et les transports publics, Hippolia pour la filière équine, Valorial sur l'aliment de demain. Nucleopolis constitue également un pôle d'excellence pour le nucléaire et ses applications dans le cadre de Normandie Energie.

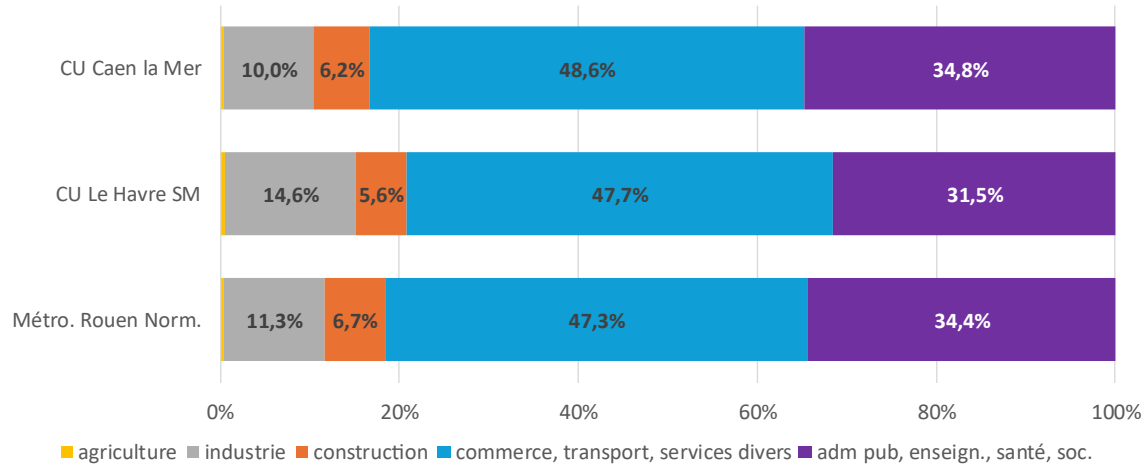
b. L'importance des fonctions administratives publiques et tertiaires privées

Le tissu économique de Caen la mer est caractérisé par une très nette prévalence des emplois du secteur tertiaire privé et public (83,4 %). Si cette caractéristique peut sembler commune dans une économie nationale marquée par une forte tertiairisation depuis le début des années 1980, le poids des activités tertiaires dans l'emploi de Caen la mer est supérieur à toutes les échelles de comparaison : la zone d'emploi (+ 3 points), le département du Calvados (+ 5 points), la région Normandie (+ 9 points), et la France (+ 4 points).



Emploi au lieu de travail par activités en 2021, source INSEE RP 2021

La surreprésentation du tertiaire public et des fonctions administratives qui en découlent (par rapport aux métropoles du Havre et de Rouen), ainsi que celle du tertiaire privé, marque bien le caractère métropolitain de Caen la mer et son rayonnement conséquent sur l'ouest de la Normandie.



Emploi au lieu de travail par activité en 2021, source INSEE RP 2021

Deux secteurs d'activités apparaissent sous-représentés dans l'emploi de Caen la mer :

- Les activités agricoles, eu égard au profil urbain du territoire,
- Les activités industrielles sont également moins présentes dans l'emploi de la Communauté urbaine et, ce, quelle que soit l'échelle de comparaison. Si cette caractéristique caennaise est compréhensible au regard de la moyenne régionale, dont l'économie est historiquement marquée par de grandes implantations industrielles (pétrochimie, énergie, agroalimentaire), cette sous-représentation à Caen la mer est également notable par rapport à l'échelle nationale.

c. *Une sphère présentielle conséquente*

L'économie peut se répartir en deux sphères :

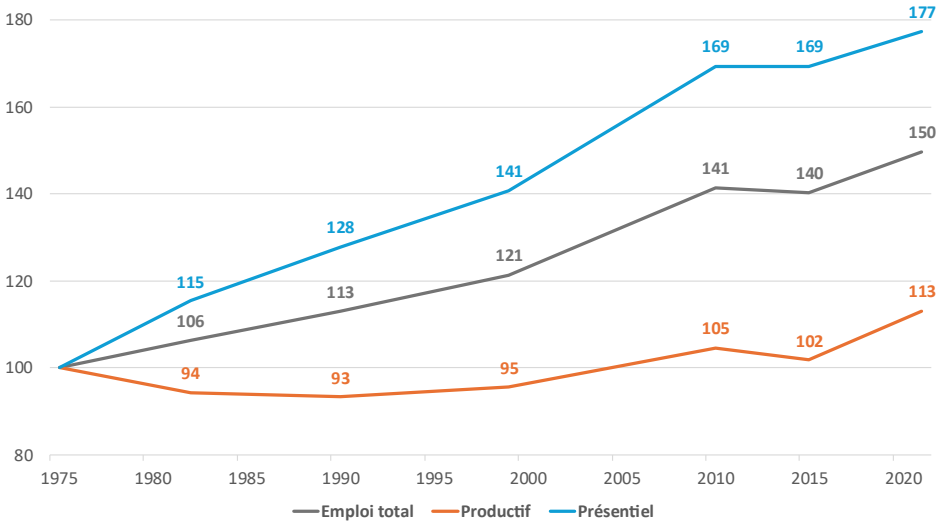
- La sphère présentielle qui regroupe les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes (construction, commerce de détail, CHR, transports, etc.),
- La sphère productive qui regroupe les activités visant à la production de biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes (commerce de gros, industrie, activités agricoles, etc.).

Depuis 1975, les dynamiques d'emploi sont principalement marquées par la progression de la sphère présentielle, liée à la croissance démographique observée sur le grand bassin caennais.

En 2021, 101 807 emplois relèvent de l'économie présentielle soit 67 % de l'emploi total. De 1975 à 2015, le poids de l'emploi présentiel s'est accru fortement (de 57 % à 69 %), avant de retrouver son niveau relatif des années 2000. Dans un contexte de forte augmentation de l'emploi entre 2015 et 2021, cette diminution de la part des emplois présentiels représente tout de même une augmentation de 4 000 emplois entre ces deux dates.

L'augmentation de l'emploi présentiel s'est faite au détriment de l'emploi productif (33 % des emplois en 2021 contre 43 % en 1975). La proportion d'emploi productif est légèrement plus élevée que pour la métropole rouennaise, mais de 8 points inférieur à la CU Le Havre Métropole. Après une période de recul de 1975 à 1990, l'emploi productif renoue avec la croissance en dépassant en 2010 les volumes

d'emploi observés en 1975 et surtout, un gain de près de 5 000 emplois entre 2015 et 2021, une première depuis 1975. Cette évolution constitue l'une des singularités de l'économie de Caen la mer, ce regain de l'emploi productif étant unique, tant au regard des métropoles normandes de plus de 100 000 habitants qu'au regard de la moyenne nationale.



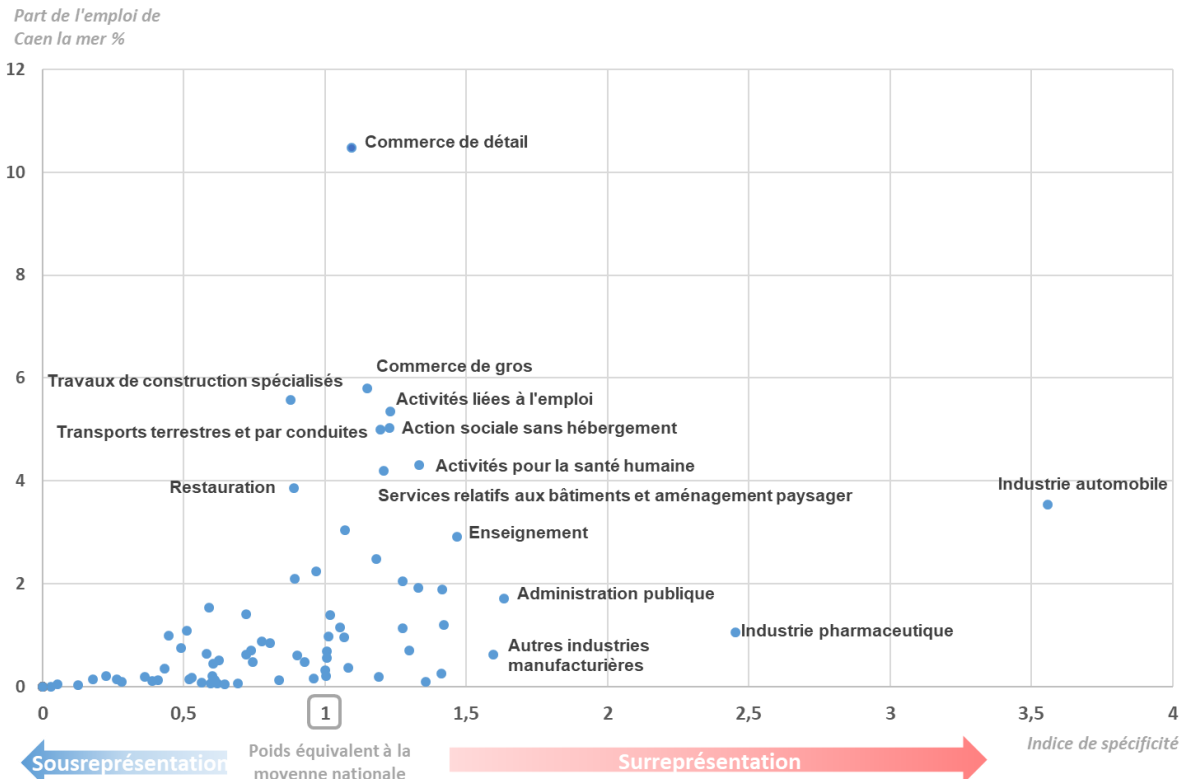
Emploi par sphère économique (base 100 en 1975), INSEE RP 2021

3.3. Un pôle d'emploi faiblement spécialisé, facteur de résilience

L'analyse des emplois salariés issus des données de l'URSSAF met en lumière une grande diversité du tissu économique de Caen la mer en termes de secteurs d'activités. Cette diversité constitue un facteur de résilience mais a également pour corollaire d'être source d'un déficit de visibilité de l'économie locale. L'analyse de l'emploi salarié de Caen la mer par secteurs d'activités en dix-sept postes reflète ainsi une faible spécialisation de l'économie de Caen la mer.

Deux grands secteurs d'activités se distinguent toutefois par un indice de spécificité (IS) plus fort :

- La fabrication de matériel de transport apparaît nettement surreprésentée au regard de la moyenne nationale (+ 0,9 point). Cette particularité tend toutefois à s'atténuer par rapport à 2008 (de 2,8 à 1,9).
- Les activités de l'administration publique sont également surreprésentées dans l'économie de Caen la mer (1,3 en 2020) et s'avèrent stables de 2008 à 2020.



Poids et spécificités sectorielles de l'emploi de Caen la mer en 2020, sources ACOSS, URSSAF 2021

Une analyse plus détaillée (en 88 postes) permet d'affiner les caractéristiques de l'économie caennaise, en faisant ressortir les spécificités liées à l'industrie automobile (IS de 3,6 en 2020, en recul par rapport à 2008 (4,2) et à l'industrie pharmaceutique (IS de 2,5 en progression par rapport à 2008 (2,0)).

Les activités de l'administration publique (1,6) et de l'enseignement (1,5) ressortent également, en lien avec le statut de métropole régionale.

Les autres industries manufacturières ressortent également (IS de 1,6 en progression depuis 2008 (1,2)) en lien avec la fabrication de matériel médico-chirurgical et dentaire (IS de 2,3 sur ce code NAF).

De même, une surreprésentation de certaines fonctions "support" se fait jour, tout particulièrement en matière culturelle (bibliothèques (1,4) et associations (1,4)), de la construction (1,4) et du captage, traitement et distribution des eaux (1,4) du fait du rayonnement étendu de la Communauté urbaine.

4. De nombreux équipements qui rayonnent au-delà des frontières du territoire

Synthèse

Selon la Base permanente des équipements de l'INSEE, Caen la mer bénéficie d'un niveau d'équipements, commerces et services de gamme supérieure très élevé. Cette richesse en équipements structurants s'explique par le rayonnement de l'agglomération sur un territoire qui va bien au-delà de ses limites administratives, sur l'ensemble de l'ouest de la Normandie pour certains équipements spécifiques.

On peut ainsi regrouper selon cinq grands thèmes les équipements participant au rayonnement de Caen la mer :

- L'enseignement supérieur, avec une offre d'études complète
- La santé, autour du CHU, des cliniques et d'établissements de recherche
- Les équipements judiciaires, traduisant le positionnement historique de capitale régionale
- Les équipements sportifs et de loisirs, proposant une gamme complète, au service des habitants d'un grand bassin caennais
- Les équipements touristiques, dus aux spécificités locales (tourisme balnéaire et historique).

Ces grands équipements sont très concentrés, principalement dans un large centre-ville de Caen et au nord de la ville. Hormis les années spécifiques de la crise de la Covid19 qui a réduit leur fréquentation, l'usage de ces grands équipements est généralement en progression, ce qui traduit un phénomène de métropolisation toujours à l'œuvre.

Parmi ces grands équipements, ceux destinés à l'enseignement supérieur et à la recherche ont un impact encore plus marqué sur le territoire, puisqu'ils participent à l'attractivité de l'agglomération pour les étudiants et les jeunes actifs, générant des besoins spécifiques en matière de logements, de transports ou de services.

Les enjeux

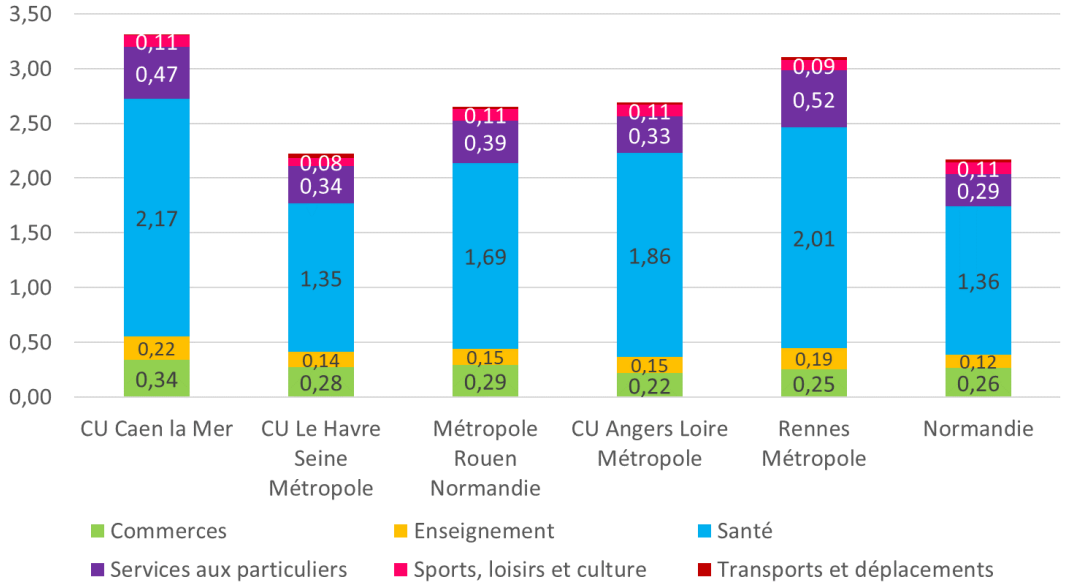
- La capacité de développement des établissements d'enseignement supérieur
- Les conditions d'accueil des étudiants (logements, services, équipements…) pour maintenir l'attractivité universitaire de Caen la mer
- La desserte et l'accessibilité multimodale des grands équipements et des principales infrastructures de déplacements

4.1. Des grands équipements qui contribuent au rayonnement régional de l'agglomération

a. Un territoire fortement équipé au regard de sa population

La richesse des équipements structurants de l'agglomération caennaise est une chance pour le territoire. Elle contribue à son rayonnement et son image, donc à son attractivité, au-delà du périmètre de l'agglomération. Elle contribue aussi à la qualité de vie des habitants de l'agglomération qui trouvent sur place la quasi-totalité des services rares possibles.

Cependant, elle confère aussi une certaine responsabilité à l'agglomération et à la ville-centre qui doivent permettre leur accessibilité, pour les habitants et les extérieurs à l'agglomération. Les communes qui accueillent ces équipements structurants doivent maintenir leur capacité de développement, alors que ces équipements sont de grands consommateurs fonciers, dans un contexte de restriction de l'étalement urbain tout en assurant en partie les charges de fonctionnement.



Équipements de gamme supérieure pour 1 000 habitants, source INSEE BPE 2020

L'analyse des équipements de gamme supérieure de la Base permanente des équipements de l'INSEE montre un fort niveau global concernant les équipements rayonnants. Cette gamme des équipements supérieurs regroupe 47 types d'équipements, commerces ou services se trouvant généralement dans les villes d'une certaine taille. Il s'agit d'établissements aussi divers que les cinémas, les lycées, les hôpitaux, les services d'urgences, des médecins spécialistes ou des commerces plus rares (poissonnerie, hypermarché…).

Alors même que l'agglomération Caen la mer comprend une part importante de communes péri-urbaines, le ratio du nombre de ces grands équipements pour 1000 habitants est particulièrement élevé par rapport à d'autres agglomérations proches ou de taille comparable.

Ce ratio est particulièrement important pour les services de santé. Avec un hôpital universitaire et l'offre de formation de santé correspondante, le territoire dispose d'une offre complète de services de santé et de spécialistes.

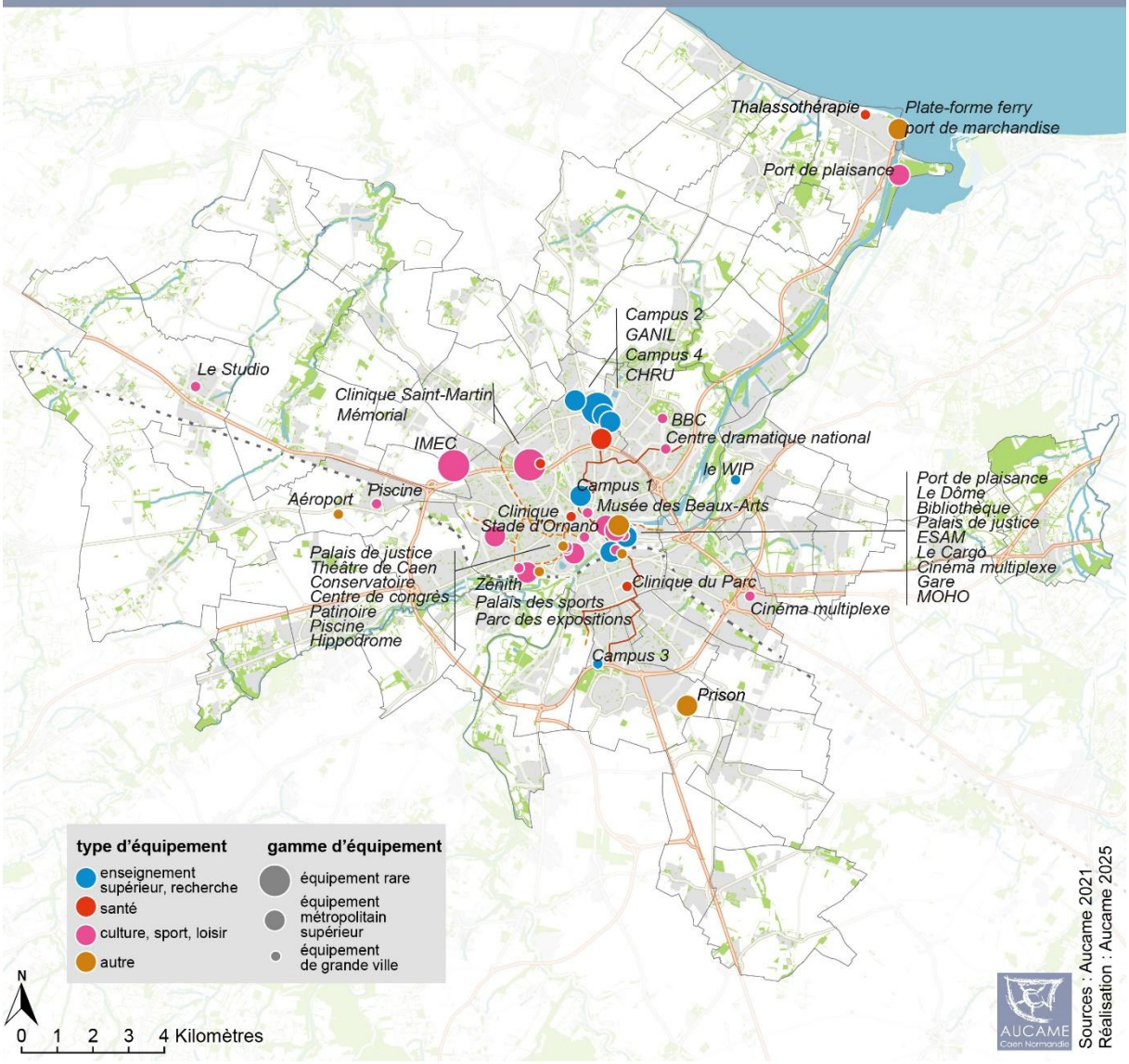
L'offre commerciale (très grands commerces et commerces spécialisés rares) fait aussi partie des atouts du territoire.

Cette offre riche en équipements supérieure s'explique par le rayonnement de l'agglomération sur un bassin de vie plus large que le territoire de Caen la mer. Les lycées, les hôpitaux, les cliniques, certains grands commerces sont ainsi au service des habitants d'un territoire plus vaste, celui du bassin de vie de Caen, voire, pour certains équipements, de l'ex-région Basse-Normandie.

b. La présence d'équipements rares liée à son statut de métropole

Outre l'aspect quantitatif des équipements et services de gamme supérieure recensés par l'INSEE, certains équipements sont plus particulièrement rares et sont liés au statut de métropole régionale de Caen. Parmi les grands équipements dont le niveau de rayonnement dépasse l'agglomération, on peut distinguer cinq grandes fonctions majeures :

Les grands équipements de l'agglomération caennaise



- Les équipements d'enseignement supérieur : Caen est une ville traditionnellement étudiante, bénéficiant d'une université complète, d'un pôle de formation de santé, de plusieurs écoles

supérieures et classes préparatoires. L'ensemble de la population étudiante de l'agglomération représente plus de 36 000 jeunes à la rentrée 2022[5]. Cette offre de formation participe très fortement à l'attractivité caennaise pour les jeunes Normands et contribue au dynamisme du centre-ville caennais.

- Les équipements de santé : autour du CHU, sur le Plateau Nord de Caen sont concentrés de nombreux établissements de santé spécialisés (centre François Baclesse, laboratoire d'hadronthérapie ARCHADE, Établissement français du sang…), les formations de santé dans le nouveau campus PFRS[6] et des établissements de recherche appliquée à la santé. Cette offre de santé rayonne pour certaines spécialités à l'échelle de la Normandie, notamment vers la Manche et l'Orne. Elle comprend également trois polycliniques, localisées à Caen.
- Les équipements judiciaires : Caen regroupe les différentes juridictions civiles, pénales et administratives, ainsi qu'une cour d'appel à l'échelle de l'ancienne Basse-Normandie. Ces fonctions sont concentrées dans le centre-ville de Caen et bénéficient d'équipements modernes (palais de justice Gambetta et palais de justice Presqu'île). La nouvelle prison d'Ifs vient renforcer ces équipements, mais aussi libérer à terme du foncier urbain dans la ville de Caen.
- Les équipements sportifs et de loisirs : les grands équipements caennais comme le stade nautique, la patinoire, les salles de musiques actuelles, la Bibliothèque Alexis de Tocqueville ou les cinémas ont un rayonnement d'agglomération, mais peuvent aussi être utilisés plus largement par l'ensemble des habitants du SCoT Caen-Métropole car ils ne se retrouvent pas ailleurs sur ce territoire. Le stade d'Ornano et le Zénith ont, quant à eux, une vocation plus large et drainent régulièrement un public bien au-delà du Calvados. Le nouveau palais des sports, inauguré en 2023, vient compléter cette offre par un grand équipement sportif adapté à des compétitions nationales en intérieur. Ce dernier renforce le pôle d'équipements majeurs autour de la Prairie de Caen.
- Des équipements touristiques : outre le patrimoine historique caennais et celui moins connu de la Reconstruction, Caen dispose de quelques grands équipements touristiques qui contribuent à son rayonnement. Le plus célèbre d'entre eux est le Mémorial qui accueille une clientèle nationale et internationale. Deux projets muséographiques d'envergure devraient prochainement voir le jour : la fondation Gandur pour l'art à côté du Mémorial, et « l'hommage aux héros », espace scénographique et mémoriel sur le thème du Débarquement à Colombelles. L'ensemble muséographique (musée de Normandie, musée des Beaux-arts, salle des Remparts et salle de l'Échiquier) ou bien encore la présence d'un port de plaisance en plein centre-ville participent à cette attractivité touristique. Avec plus de 1 400 chambres d'hôtel, la seule ville de Caen représente ainsi plus de 40 % de la capacité hôtelière du territoire (INSEE 2017). Cette offre est complétée par des équipements présents sur le littoral, principalement dans la commune de Ouistreham, comme le port de plaisance ou la plate-forme ferry.
- Les tiers-lieux : ces dernières années, se sont aussi développés des lieux intermédiaires, à vocation économique, mais aussi culturelle ou scientifique. L'agglomération en compte plusieurs, mais deux d'entre eux ont aussi un rayonnement plus large que la population de

[5] Atlas régional des effectifs étudiants 2023
[6] Pôle des formations et de recherche en santé

l'agglomération : le MoHo, premier *collider* européen et le plus « ancien » d'entre eux, le Dôme, avec une orientation *fablab* et scientifique, sur la Presqu'île de Caen.

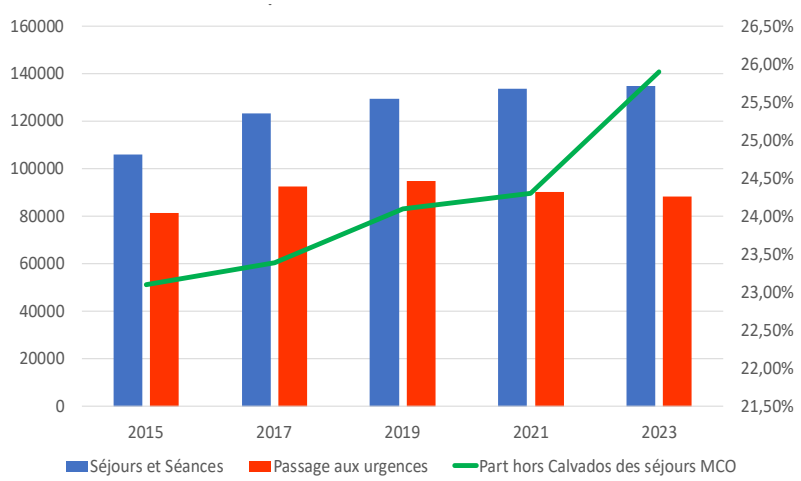
Ces grands équipements sont très concentrés sur le territoire, principalement dans la ville de Caen. Le grand centre-ville de Caen, entre la gare, le Zénith, le Campus 1 et la pointe Presqu'île rassemble même une majorité de ces équipements.

Le deuxième pôle de grands équipements est le secteur nord de Caen, d'Epopéa (Plateau Nord) au quartier de la Folie-Couvrechef.

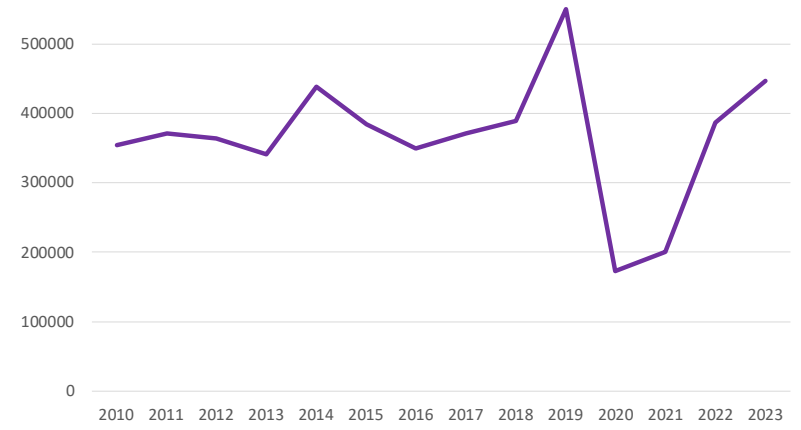
Enfin, la plupart des autres grands équipements demeurent dans les communes du centre métropolitain (Ifs, Mondeville, Hérouville Saint-Clair, Colombelles). La spécificité touristique et portuaire de Ouistreham lui permet d'accueillir aussi des grands équipements au rayonnement plus large que l'agglomération.

4.2. Une dynamique de renforcement des équipements métropolitains

Ces grands équipements sont d'ailleurs dans une dynamique de croissance et d'élargissement de leur chalandise.



Fréquentation du CHU, source Chiffres clés CHU Caen Normandie



Fréquentation du Mémorial, source OpenData Ministère de la Culture

Les données d'avant la crise de la COVID-19 montrent bien, pour le CHU une hausse régulière des séjours et, plus significative, une hausse de la part des patients hors Calvados dans ces séjours. Si le nombre de passage aux urgences à tendance depuis lors à se stabiliser, voir à diminuer, le nombre de séjour et la part des patients hors Calvados continuent d'augmenter, signe du rayonnement du CHU de Caen en Normandie.

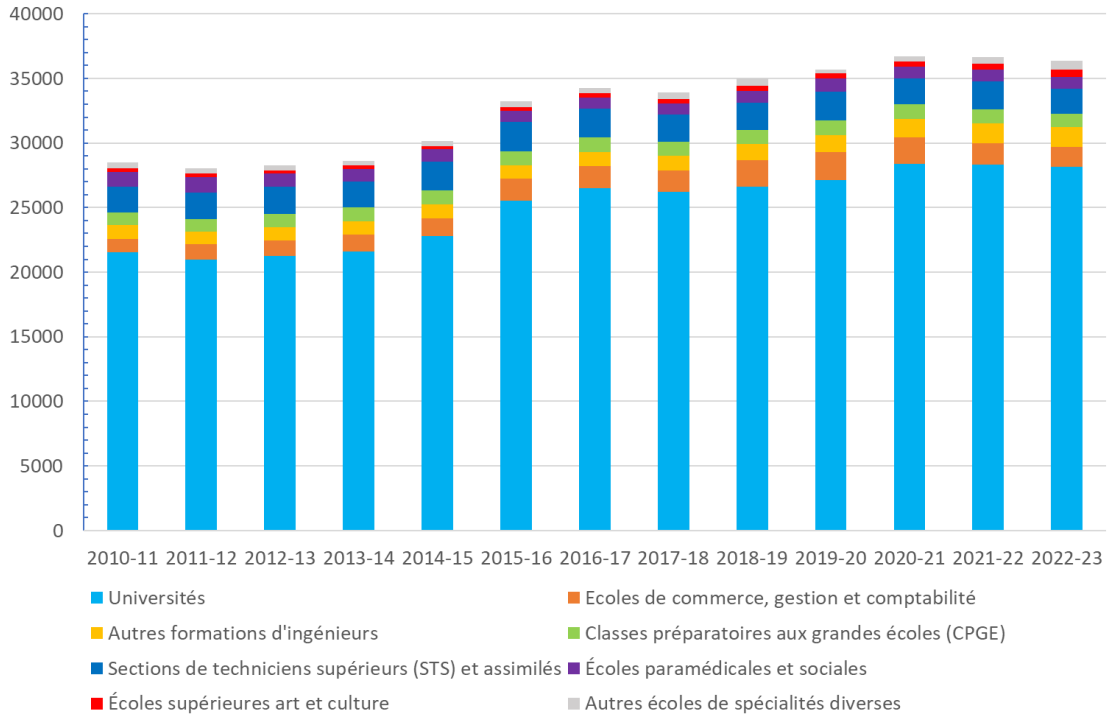
Pour le Mémorial pour la Paix, équipement touristique majeur, la tendance est elle aussi globalement à la hausse puisque l'année 2019 atteignait les 550 000 visiteurs (3ème site payant le plus visité de Normandie) après être longtemps restée entre 350 000 et 400 000 visiteurs par an. Après deux années marquées par le COVID, la reprise de la fréquentation au niveau antérieur a été rapide.

Ce renforcement de la fréquentation des grands équipements est à la fois le reflet du dynamisme démographique de l'agglomération et de son aire urbaine, mais aussi d'un maintien, voire d'une augmentation de son rayonnement régional.

Une partie des grands équipements pourrait alors s'avérer obsolète ou d'une capacité inadaptée, justifiant leur aménagement ou leur redéploiement. Compte tenu de la très bonne offre d'équipements initiale de l'agglomération, la plupart des nouveaux grands d'équipements et ceux en

projet répondent à cette logique d'adaptation plus que de création d'un équipement nouveau. C'est ainsi le cas pour la reconstruction-démolition du CHU, la création du palais des sports ou le transfert de la maison d'arrêt à Ifs.

4.3. Un pôle étudiant majeur du Calvados et de la Normandie



Évolution des effectifs étudiants de l'unité urbaine de Caen, source Atlas régional des effectifs étudiants 2024

Parmi les équipements qui contribuent au rayonnement de l'agglomération, les établissements d'enseignement supérieur jouent un rôle particulier.

On compte, selon les données de l'Atlas régional des effectifs étudiants, plus de 36 000 étudiants en 2022-2023 scolarisés dans l'agglomération caennaise. Ce chiffre est a connu une forte augmentation entre 2013 et 2020. Les effectifs étudiants de l'agglomération caennaise semblent depuis quelques années se stabiliser à ce niveau élevé. Il fait de l'agglomération caennaise le deuxième site étudiant de Normandie, derrière Rouen (45 000 étudiants) et devant Le Havre (12 000 étudiants). À cet effectif s'ajoutent les apprentis qui représentent 4 400 personnes, et qui est en forte augmentation depuis quelques années.

L'université représente à elle seule, toutes formations confondues, plus de 28 000 étudiants. Le pôle de formation supérieur caennais est principalement à vocation régionale, à l'ouest de la Normandie, puisque 80 % des étudiants proviennent de l'académie de Caen et seuls 5,2 % sont des étudiants étrangers. Il s'agit donc plutôt d'une offre de formation répondant aux besoins locaux, confortant le positionnement caennais au service d'un territoire plus large correspondant à l'ancienne région Basse-Normandie, sans pour autant s'affirmer au niveau national ou international.

Caen la mer a la chance de disposer d'une offre de formation très complète, à commencer par une université proposant l'ensemble des filières, y compris en santé, mais aussi trois écoles d'ingénieurs (École Supérieure d'ingénieurs des Travaux de la Construction, École Nationale Supérieure d'Ingénieurs de Caen et l'Institut Supérieur d'Électronique et du Numérique Caen), des classes préparatoires aux grandes écoles, une école de commerce ou bien encore l'ESAM (École supérieure des arts et média) et une antenne de l'institut des Sciences Politiques de Rennes.

Outre les classes préparatoires aux grandes écoles et les BTS, réparties dans les différents lycées de l'agglomération, l'offre de formation est concentrée sur quelques campus, tous desservis par le réseau de tramway :

- Le campus 1, en centre-ville de Caen, regroupe principalement les formations universitaires en lettres, droit et sciences sociales,
- Les campus 2, 4 et 5 sur le Plateau Nord de Caen, regroupant les formations scientifiques, écoles d'ingénieurs, institut universitaire de management, école de commerce et Pôle de formation régional santé (PFRS),
- Le campus 3, au sud de Caen, à Ifs, regroupant Institut Universitaire de Technologie (IUT) et Centre d'enseignement multimédia universitaire.

L'importance de cette offre de formation et la croissance des effectifs étudiants dans l'agglomération a un impact sur l'ensemble du fonctionnement de Caen la mer. Il s'agit tout d'abord d'un puissant moteur démographique du territoire : les étudiants venant d'une partie de la Normandie s'installent dans les communes du centre de l'agglomération. D'autre part, cela se traduit par une importante demande spécifique en logements (logements locatifs de petite taille, résidences étudiantes) et des besoins en services et transports particuliers. Cette forte concentration étudiante dans des campus urbains et proches du centre participe aussi à l'animation culturelle locale et l'offre de loisirs-restauration à Caen.

5. Un territoire de projets

Synthèse

Dans le territoire de Caen la mer, de nombreux grands projets d'aménagement, d'équipements et d'infrastructures sont engagés et vont contribuer à renforcer le rayonnement de l'agglomération. Ces projets apportent déjà une réponse à certains besoins identifiés, en termes de création de logements, de développement économique ou d'équipements manquants. Au vu du bon niveau actuel, la majorité des grands projets d'équipements et d'infrastructures visent à faire face à l'augmentation de leur fréquentation ou leur adaptation à de nouveaux usages.

Caen la mer compte de nombreux secteurs d'aménagement opérationnel (à aménager ou en cours d'aménagement) lui permettant d'anticiper son développement à venir. Ces secteurs de projets sont principalement répartis dans les communes agglomérées de Caen la mer mais aussi dans ses pôles. Plus largement, cinq grands secteurs de projets concentrent plusieurs opérations d'aménagements, d'équipements et d'infrastructures ayant un impact métropolitain : Epopea Park au nord de Caen, orienté santé/recherche/développement économique ; la Presqu'île de Caen à Hérouville-Saint-Clair entre Orne et canal qui accueille de nombreux grands équipements et fait l'objet de projets d'aménagement ; le plateau de Colombelles, sur l'emprise de l'ancienne SMN, à dominante économique ; Fleury-sur-Orne, en extension urbaine à l'intérieur du périphérique, comprenant un secteur d'habitat et un secteur économique ; le secteur Ouest, entre RN13 et A84, à vocation multiple dont il convient de coordonner les projets (avec un enjeu particulier de traitement de ses lisières avec l'espace agricole).

Signe d'une dynamique nouvelle, une part importante des secteurs opérationnels et des grands secteurs de projets portent aujourd'hui sur des sites en renouvellement urbain. Trois opérations de revitalisation du territoire (ORT) à Caen, Ouistreham et Thue et Mue traduisent aussi cette dynamique de renouvellement urbain.

Enfin, pour accompagner ces dynamiques de développement dans un contexte de sobriété foncière, Caen la mer a mené (en 2022-2023) une étude de stratégie foncière en association avec de nombreux partenaires qui a permis d'alimenter le PLUi-HM sur l'adéquation entre les gisements fonciers en territoire urbain et les dynamiques de l'agglomération.

Les enjeux

- La capacité de développement des établissements d'enseignement supérieur
- La desserte et l'accessibilité multimodale des grands équipements et des principales infrastructures de déplacements
- Un besoin quantitatif de logements répondant aux évolutions démographiques observées et estimées
- Une anticipation des besoins fonciers pour assurer les conditions de développement des fonctions urbaines (logements de nouveaux habitants, accueil de nouvelles activités économiques, équipements et infrastructures en fonction du développement du territoire)

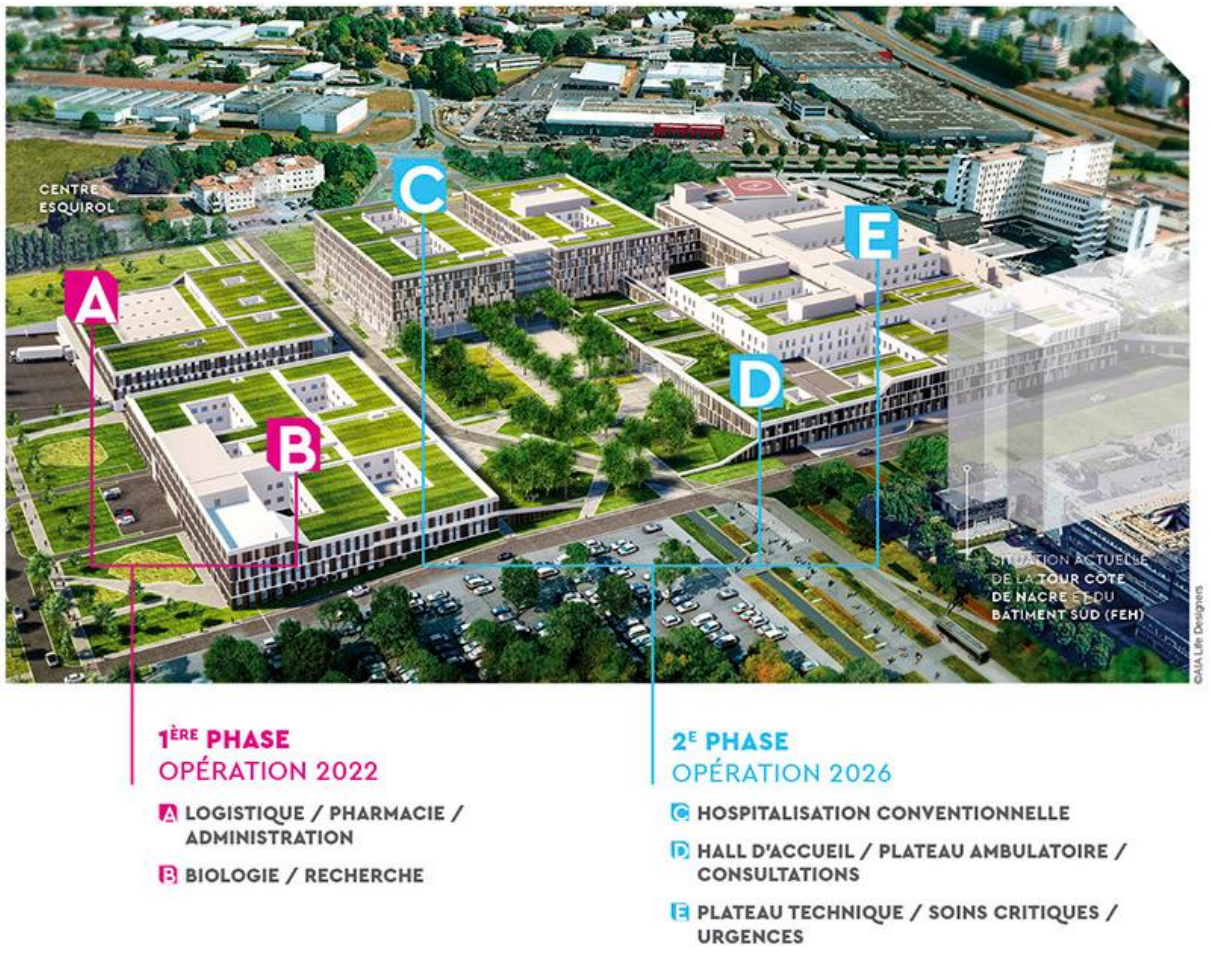
5.1. Des grands projets d'équipements et d'infrastructures pour faire face au développement du territoire

a. Quelques grands projets d'équipements en cours de réalisation

Le territoire de Caen la mer bénéficie déjà d'un très bon niveau de grands équipements comparable à des métropoles de taille supérieure car ces équipements sont aussi au service d'une partie de la population de l'ouest de la Normandie.

Le territoire renforce son rayonnement au travers de ces grands équipements, avec des réalisations récentes ou des projets d'équipements en cours de réalisation. Il s'agit principalement de modernisation ou de développement d'équipements déjà existants, ce qui peut induire leur reconstruction ou leur déménagement, pour être plus adapté à de nouvelles contraintes techniques ou faire face à l'augmentation de leur usage.

- C'est notamment le cas de la **reconstruction du CHU**, qui reste sur le site existant d'Epopea Park mais nécessitera une réorganisation des flux de circulation, l'entrée principale se faisant par la RD6 plutôt que par l'avenue de la Côte de Nacre. Le projet a été lancé officiellement par Marisol Touraine, Ministre des Affaires sociales et de la santé, en décembre 2016, pour un budget alors de près de 500 M€. L'opération se poursuivra jusqu'en 2026, avant d'envisager le devenir de la tour actuelle.



La reconstruction du CHU, un projet en deux phases. Crédit AIA Life Designers

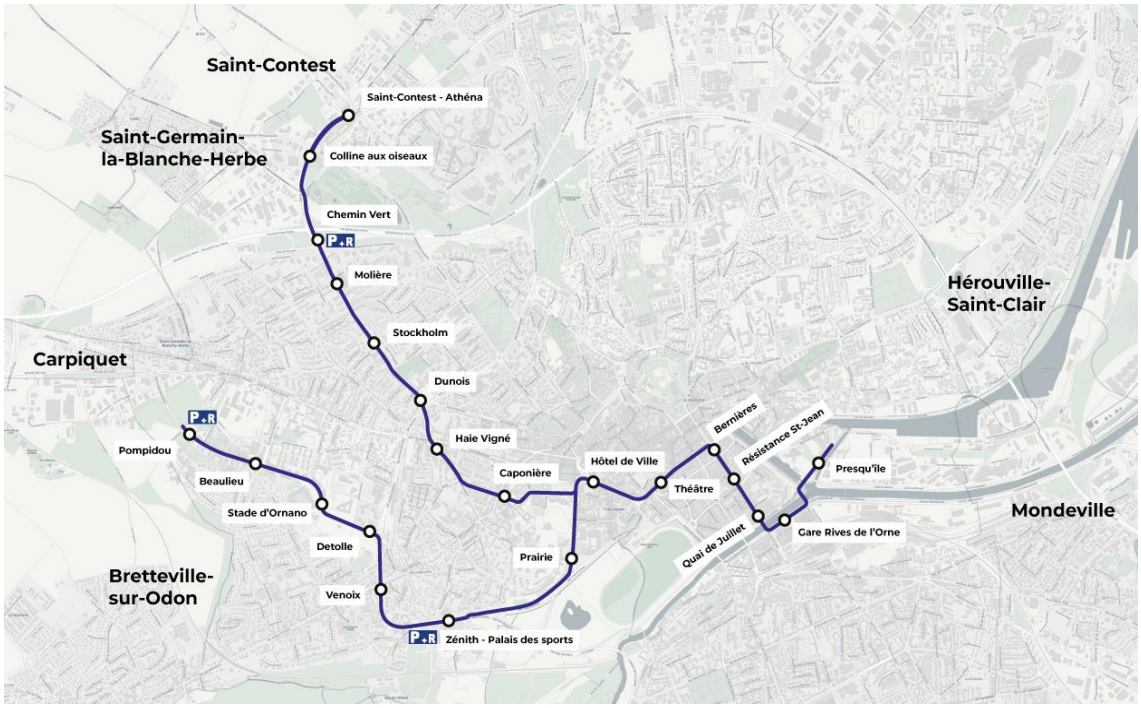
- **La construction d'un nouveau centre de secours et d'incendie** en complément de ceux d'Ifs et de Folie-Couvrechef (Caen) est prévue dans le quartier Koenig, à Bretteville sur Odon.
- **Deux sites muséographiques majeurs** sont aussi en projet dans l'agglomération caennaise. Le musée de la Fondation Gandur pour l'Art permettra d'exposer la collection de Jean-Claude Gandur, comprenant plus de 3500 œuvres d'art, l'une des plus importantes collections de peintures européennes d'après-guerre. Il se situera sur un terrain d'environ 5 ha à proximité du Mémorial et la Colline aux oiseaux, accessible par la future extension du tramway à l'Ouest. Le projet est prévu pour 2028-2030. Un autre projet muséographique et scénique, « Normandy Memory » pourrait venir compléter l'offre mémorial sur le débarquement et la bataille de Normandie, en s'implantant sur un terrain de 9 ha, sur la friche industrielle du plateau de Colombelles.

Parmi les projets récemment réalisés, citons notamment :

- **Le palais des sports,** livré en 2023. Il correspond à la création d'un équipement plus moderne et de plus grande capacité, l'équipement actuel datant d'une cinquantaine d'années. Le projet se situe dans le prolongement du pôle de grands équipements du parc des expositions et du Zénith. Le palais des sports peut accueillir 4 200 personnes en tribune et dispose d'un plateau de 2 800 m² modulable.
- **Un nouveau centre pénitentiaire** à Ifs (ouvert en décembre 2023) remplace la maison d'arrêt construite en 1904, située dans le quartier Saint-Paul, posant alors la question de la mobilisation et la mutation de cette emprise foncière en ville.
- **Les travaux de l'avant-port de Ouistreham**, pour un investissement total de 26 M€ permettent d'accueillir la base de maintenance du parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer. Dans le cadre de ces travaux d'aménagement, un nouveau dispositif d'entrée dans l'écluse permet le passage de navires de plus grande taille. L'extension du Môle Est sur une surface de 3 hectares pour accueillir la base de maintenance (inauguré en 2023), a aussi permis la création de nouveaux pontons pour la pêche, de 30 à 40 places d'attente pour les navires de plaisance et d'un nouveau centre d'activités nautique, le CANO.

b. Des grands projets d'infrastructures pour améliorer le fonctionnement du système de transport

La création d'une nouvelle ligne de tramway est-ouest, dans la continuité des projets prévus au Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération caennaise de 2013 fait actuellement l'objet d'études complémentaires. Le tracé final a été arrêté en 2024 après concertation publique. La fin des travaux et la mise en service de la ligne sont prévues en 2029. Ce projet desservira le secteur de la mairie, les quartiers de Beaulieu et du Chemin Vert et se terminera à la zone tertiaire de Saint-Contest. À l'est, l'amorce de desserte sur la Presqu'île reste en attente, des suites de la mise en pause de l'aménagement de la ZAC Caen Presqu'île. Caen la mer bénéficie d'un cofinancement de l'État pour ce projet dans le cadre du 4ème appel à projets « transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux » lancé en 2021.



Le tracé final (2024) de la seconde ligne de tramway, source Caen la mer tramway 2028

Sur le volet routier, plusieurs projets d'infrastructures sont portés par l'État, le Département et Caen la mer. Pour la grande majorité de ces projets d'infrastructures, leur objectif est d'améliorer le fonctionnement actuel du système de transport et permettre le développement de grands secteurs de projets.

- **La desserte portuaire sur la Presqu'île**, ouverte dans sa 1ère partie en 2020 (maitrise d'ouvrage du Département) répond à un triple objectif : diminuer le trafic sur l'avenue Jean Jaurès à Colombelles pour mieux accrocher le développement du quartier Jean Jaurès au centre-ville, éviter la saturation du viaduc de Calix par le trafic de poids lourds en proposant une alternative entre l'A13 et Ouistreham et créer un nouvel accès à la Presqu'île pour desservir le futur nouveau quartier d'Hérouville Saint-Clair. La phase 2 reliant le nouveau giratoire de la presqu'île au giratoire RVI est en cours et devrait être mis en service fin 2025 début 2026.
- Cette desserte portuaire va s'appuyer sur **un nouveau pont à Colombelles** (maitrise d'ouvrage Ports de Normandie), en remplacement du pont actuel vétuste. Il permet de fiabiliser les traversées du canal et de recréer un franchissement sécurisé pour les modes actifs. Ce projet est nécessaire pour pouvoir entamer des travaux de maintenance sur le viaduc de Calix.
- **Le projet de Boulevard industriel sud** (maitrise d'ouvrage Caen la mer), sur le territoire des communes de Mondeville et Grentheville, pour desservir les grandes Zones d'activités économiques (ZAE) de ce secteur et limiter le trafic de poids lourds sur le périphérique. En se raccordant au boulevard déjà réalisé à Soliers, Bourguébus et Castine-en-Plaine, la nouvelle infrastructure permettrait de connecter l'A13, la RD613 et la RN158.
- **L'échangeur et la pénétrante des Pépinières** (maitrise d'ouvrage État pour l'échangeur et Caen la mer pour la pénétrante) s'inscrivent dans les réflexions sur l'aménagement du secteur ouest de l'agglomération. L'échangeur sur le périphérique a été ouvert en octobre 2023 et

permet de desservir directement le quartier Koenig en cours de développement et, plus largement, l'ouest de l'agglomération centrale. En cours de travaux en 2025, la pénétrante des Pépinières prévoit de relier cet échangeur au boulevard Georges Pompidou dans le quartier Beaulieu à Caen.

- **D'autres projets routiers existent localement** mais dont l'échéance est plus lointaine et pour lesquels les études ne sont pas finalisés et le financement n'est pas bouclé comme la liaison d'arrière-côte entre Troarn et Courseulles-sur-Mer et le nouveau franchissement de l'Orne (inscrit à la DTA de l'Estuaire de la Seine). Au sud du territoire, le grand contournement sud viserait à doubler au large de l'agglomération le périphérique sud de Caen et viendrait assurer la continuité entre le barreau A13 - Frénouville et la 4 voies Fleury-sur-Orne – Boulon. Ce projet permettrait de délester le trafic de transit du périphérique sud et développer le sud du département du Calvados. Il n'a pas non plus encore fait l'objet d'études opérationnelles ni de montage financier.

Projets locaux d'infrastructures routières



5.2. Une dynamique de projets d'aménagement

a. Cinq grands secteurs de projets

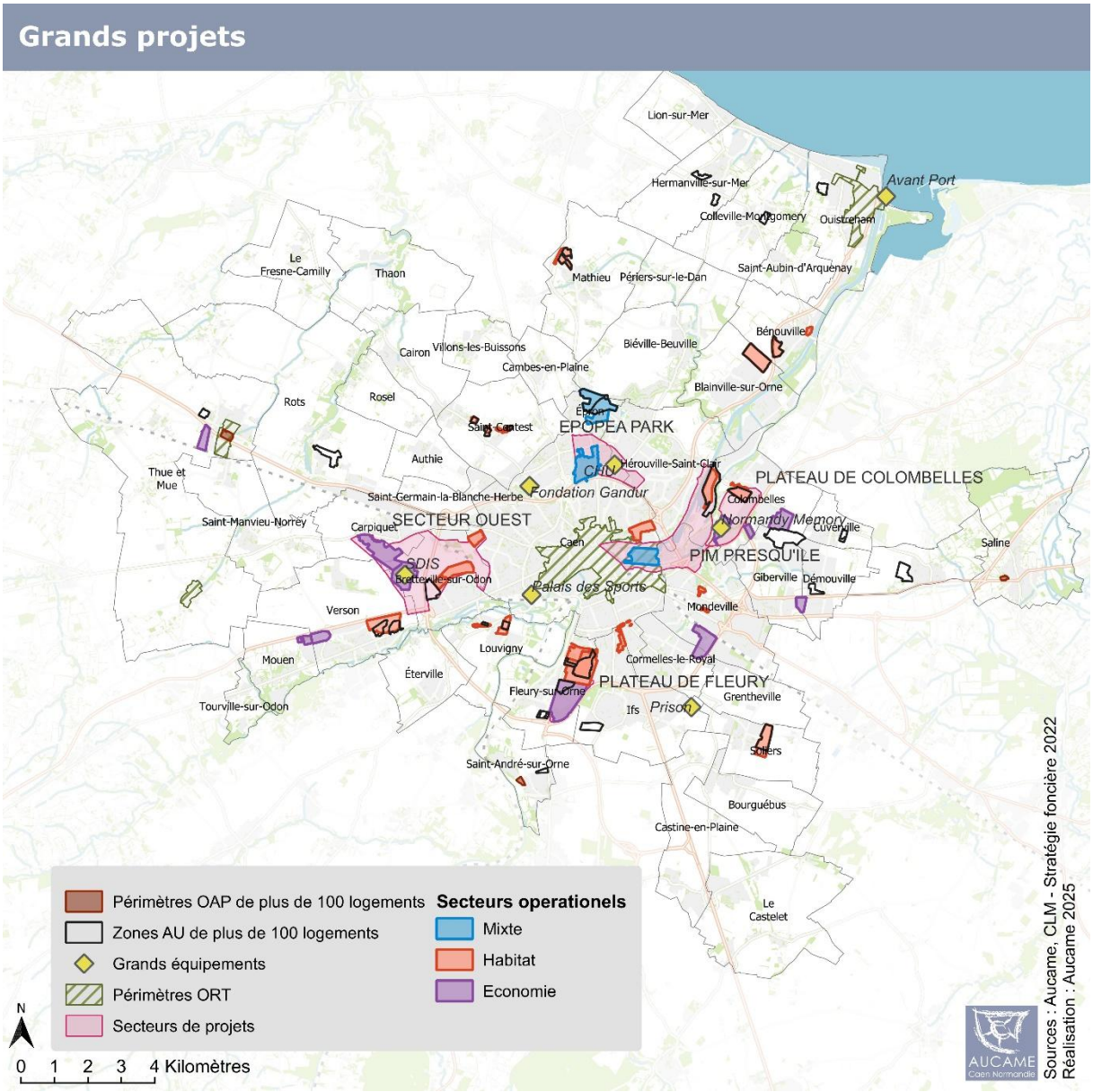
Au nombre de cinq à Caen la mer, les grands secteurs de projets concentrent des enjeux multiples, se déclinant en plusieurs secteurs ou projets opérationnels, accompagnés parfois de projets d'infrastructures ou d'équipements. Par nature, ces grands secteurs de projets sont d'intérêt d'agglomération et contribuent au rayonnement métropolitain de Caen la mer, même si les projets opérationnels peuvent être portés par les communes. Ces grands secteurs de projets sont logiquement concentrés dans et autour du centre urbain métropolitain et portent généralement sur plusieurs communes. Ils ont tous une vocation mixte (habitat, économie, équipements) à l'échelle de l'ensemble du projet, mais des secteurs opérationnels avec une vocation dominante peuvent être localisés à l'intérieur du secteur.

- **Epopea Park** (Plateau Nord de Caen) : à cheval sur les communes de Caen et Hérouville Saint-Clair, le Plateau Nord de Caen accueille déjà des équipements d'enseignement, de recherche, d'innovation, ainsi qu'un tissu économique riche. Le projet d'ensemble Epopea Park vise à conforter ce positionnement spécifique, tout en requalifiant l'espace et en permettant une mixité fonctionnelle lorsqu'elle est compatible avec les activités existantes. Sur ce secteur, le projet opérationnel marquant des prochaines années est l'aménagement de la ZAC Mont-Coco, créée en 2022 sur 50 ha pour renforcer l'activité économique, accueillir du logement et requalifier la RD7. La démolition-reconstruction du CHU en cours, hors du périmètre de cette ZAC), mais principal équipement et premier employeur de l'agglomération va aussi profondément restructurer le secteur.
- **La Presqu'île de Caen** est un projet de reconquête d'anciens sites industriels et portuaires sur près de 300 hectares, engagé en 2010 et portant sur trois communes (Caen, Mondeville, Hérouville Saint-Clair). La pointe de la Presqu'île accueille déjà de nombreux équipements d'agglomération (Bibliothèque Alexis de Tocqueville, École des Beaux-Arts, Palais de Justice) ainsi que le tramway, depuis 2019. Deux nouveaux secteurs opérationnels sont prévus sur la Presqu'île durant les prochaines années : la ZAC hérouvillaise de l'éco-quartier « Archipel » qui devrait compter 1 300 logements à terme et le quartier du Nouveau Bassin, à Caen. Suite aux nouvelles prévisions du GIEC sur une remontée possible du niveau de la mer plus importante que prévue, la réalisation du Nouveau Bassin est suspendue dans l'attente d'une étude hydrologique fine, destinée à simuler l'impact de la hausse du niveau de la mer à l'horizon 2100, sur la Basse vallée de l'Orne. En attendant les résultats de l'étude, les équipes travailleront aux réponses possibles aux besoins du territoire sur le secteur du Nouveau Bassin, dans de nouvelles temporalités. Il sera également étudié la redirection du projet vers un principe d'urbanisation temporaire et transitoire, sur la durée des quelques décennies laissées par le réchauffement climatique, permettant d'intégrer pleinement ce secteur dans le tissu urbain de la ville et de l'agglomération. Le chantier de dépollution et de valorisation des terres du Nouveau Bassin est quant à lui maintenu sur le secteur de l'ancien marché de gros, récemment démoli. Cette démarche permettra d'assainir les terres polluées du secteur et de rendre aux sols leurs fonctions originelles.
- **Le Plateau de Colombelles** correspond à l'emprise de la Société Métallurgique de Normandie (SMN) qui a fermé ses portes en 1994. Une partie du site a été réaménagée depuis pour accueillir de l'activité économique, notamment des établissements tertiaires (sur le Campus EffiScience) ou artisanale (ZA Normandial). La grande halle, la plus grande ferme solaire

urbaine de France (20 ha) ou bien encore le grand réfrigérant dont la vocation reste à trouver en constituent des équipements emblématiques. Deux secteurs de projets sont encore en cours de développement : la ZAC du Campus technologique, dans le prolongement d'EffiScience, pour renforcer la vocation économique du site, et la ZAC Jean-Jaurès, à vocation d'habitat au nord du plateau, dans le prolongement de la ville de Colombelles. La finalisation de la liaison portuaire permettra le réaménagement de la RD226 (rue Jean Jaurès) pour faire le lien entre nouveaux et anciens quartiers. La Plateau de Colombelles pourrait aussi accueillir le grand projet d'espace scénographique « Normandy Memory » sur le thème de la bataille de Normandie.

Le plateau de Fleury-sur-Orne constitue le principal secteur de développement (hors renouvellement urbain) de l'agglomération à l'intérieur du périphérique et en continuité des zones urbanisées. Sur ce secteur, la partie nord, a une vocation première d'habitat (y compris services et équipements associés). Cet aménagement se traduit par une procédure de ZAC (Les Hauts de l'Orne) portée par Caen la mer. Une partie de l'aménagement de la zone est déjà réalisée. À terme, l'éco-quartier comptera plus de 2 300 logements sur 48 ha et sera bordé de 15 ha de parc public et agricole ayant vocation à accueillir des maraîchers ou des pépiniéristes. Une nouvelle station de tramway vient desservir le secteur, tout en gardant la possibilité de prolonger la ligne au sud. Le secteur a aussi une vocation économique avec l'accueil de la zone Normandika sur 79 ha, en cours d'urbanisation. Ce secteur présentera une mixité de fonctions : artisanat, services et commerces et une frange d'habitat en transition avec les projets qui bordent la route d'Harcourt. L'aménagement de l'ensemble du secteur doit recréer une façade urbaine sur la partie est de la route d'Harcourt et participer à la requalification de cette entrée de ville. Il reste encore une réserve foncière de 12 hectares entre les 2 opérations d'urbanisme.

- **Le secteur « Ouest »** constitue le dernier grand secteur de projets de l'agglomération. Il s'agit du secteur compris en la RN13, l'A84 et le quartier de Beaulieu, traversé par le périphérique et la voie ferrée (principalement sur les communes de Bretteville sur Odon, Verson et Carpiquet). Sur ce secteur en partie urbanisé mais encore très largement agricole, coexistent de nombreux projets : reconversion en ZAE de l'ancien site militaire Koenig et son extension, ZAE de l'aéroport, ZAC habitat de la Maslière et Triangle des Crêtes à Bretteville-sur-Odon, réalisation de l'échangeur et du boulevard des Pépinières au niveau du quartier Koenig. L'objet de ce grand secteur de projets est donc de mettre en cohérence ces différents projets, de fixer les limites de développement urbain et de préserver les qualités paysagères de ce grand site, tout en répondant aux enjeux de développement et de sobriété foncière de Caen la mer.

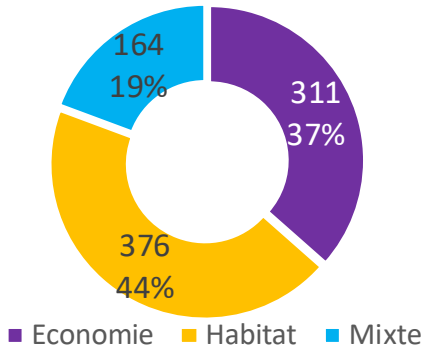


b. De nombreux secteurs d'aménagement opérationnels

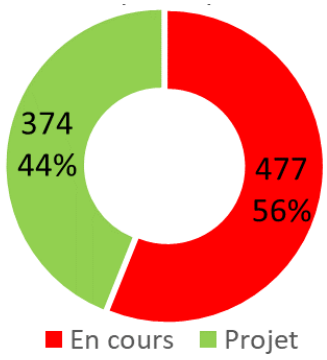
Qu'ils soient ou non compris dans des grands secteurs de projets, Caen la mer compte trente-deux secteurs d'aménagement faisant l'objet d'une procédure opérationnelle (type Zone d'aménagement concerté ou Projet de rénovation urbaine) ou d'un projet d'aménagement en cours, d'après un recensement effectué en 2022 par les services de Caen la mer, le bureau d'études Avant-Projet en charge de l'étude de stratégie foncière et l'Agence d'urbanisme. L'ensemble de ces secteurs représentent 851 ha à aménager ou en cours d'aménagement. Ces secteurs d'aménagement concernent un nombre important de communes agglomérées mais aussi sur des pôles de proximité de l'agglomération et des pôles périurbains.

La répartition de ces secteurs opérationnels montre un équilibre entre les projets à vocation économique et ceux à vocation d'habitat. Les projets mixtes, souvent plus complexes, sont moins nombreux. Il convient de garder à l'esprit que l'ensemble de ces secteurs opérationnels ne

représentent pas un potentiel équivalent de développement. En effet, une grande partie (56 %) des secteurs sont déjà en cours d'aménagement (aménagement ou bâti déjà commencé), moins de la moitié sont au stade de projet, c'est-à-dire ayant déjà une procédure d'aménagement mais sans que



Les secteurs opérationnels par vocation (en ha), source CLM, Avant-Projet, Aucame 2022



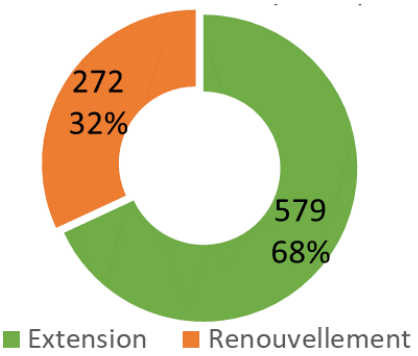
Les secteurs opérationnels par avancement (en ha), source CLM, Avant-Projet, Aucame 2022

les travaux de construction ne soient débutés.

Outre les secteurs faisant l'objet de procédures d'aménagement, on recense dans les documents d'urbanisme locaux un certain nombre de zones AU et Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) d'envergure, soit pour des extension de zones d'activités, soit permettant l'implantation de plus d'une centaine de logements. Il s'agit le plus souvent d'opérations moins complexes et de plus petite taille que les secteurs d'aménagement opérationnels.

c. Une part importante de projets en renouvellement urbain

Une part importante des grands projets d'aménagement sur l'agglomération caennaise sont des projets en renouvellement urbain, traduisant d'ores et déjà l'intégration croissante de la sobriété foncière dans l'aménagement urbain.



Les secteurs opérationnels en extension ou renouvellement (en ha), source CLM, Avant-Projet, Aucame 2022

Ainsi, trois des cinq grands secteurs des projets sont principalement en secteur de renouvellement urbain : Epopea, sur un site d'activités et de grands équipements, la Presqu'île et le plateau de Colombelles sur des friches industrielles.

Il s'agit de près d'un tiers des superficies concernées par des opérations en renouvellement urbain. Ces projets portent principalement sur les communes de Caen et plus largement du centre urbain métropolitain car elles sont déjà plus largement urbanisées et les contraintes foncières y sont plus

importantes. Outre les projets dans les grands secteurs de projets, on peut aussi noter des opérations de renouvellement urbain sur plusieurs communes du centre métropolitain (quartier Clémenceau à Caen, fin de la ZAC Beaulieu à Caen, route de Falaise à Ifs, ZAC Valleuil à Mondeville). Dans une moindre mesure, des opérations concernent aussi des communes moins centrales, ZAC du centre-bourg à Saint-Contest, ZAC multi-sites à Louvigny et ZAC du Fond du Pré à Bénouville).

Trois périmètres d'Opération de revitalisation du territoire (ORT) sont aussi inscrits sur le territoire. Créé par la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Elan) du 23 novembre 2018, l'ORT est un outil à disposition des collectivités locales pour porter et mettre en œuvre un projet de territoire dans les domaines urbain, économique et social pour lutter prioritairement contre la dévitalisation des centres-villes. Ces ORT vont, elles aussi, contribuer au renouvellement urbain des centres-villes concernés.

Les trois ORT de Caen la mer portent sur trois territoires très différents : centre-ville de Caen (506 ha), centre de Ouistreham (125 ha) et multisite à Thue et Mue (centre de de Bretteville-l'Orgueilleuse, 46 ha, et centre de Cheux, 25 ha), le tout pour une superficie de 702 ha.

5.3. Une dynamique de projets locaux

Les ateliers territoriaux de concertation avec les communes menés de janvier à mai 2022 ont permis d'interroger l'ensemble des communes sur leurs projets locaux (hors projets d'extension urbaine). Ces ateliers ont permis de faire remonter un fort dynamisme communal pour des projets largement orientés vers l'amélioration du cadre de vie ou des services à leur population. Plus de 255 projets ont ainsi été recensés qui se déclinent selon cinq grandes thématiques :

- La création d'équipements, notamment de pôles de santé et résidences pour personnes âgées
- Des projets ou des besoins identifiés en voies douces et aménagements cyclables
- L'aménagement de cœur de bourg pour en renforcer la centralité (espace public, modification du stationnement, plan de circulation…)
- La création d'espaces de respiration (jardins partagés, forêts urbaines…)
- Des projets de création de logements en renouvellement urbain (opération de démolition/reconstruction, urbanisation de dents creuses…)

Ces projets, même s'ils ne sont pas d'intérêt communautaire, contribuent au dynamisme de l'agglomération. Le type de projets et leur localisation, généralement au sein des tissus urbains existants, traduisent bien le passage progressif d'une logique d'aménagement extensif à une logique de renforcement de l'existant et la prise en compte des enjeux environnementaux et de cadre de vie.

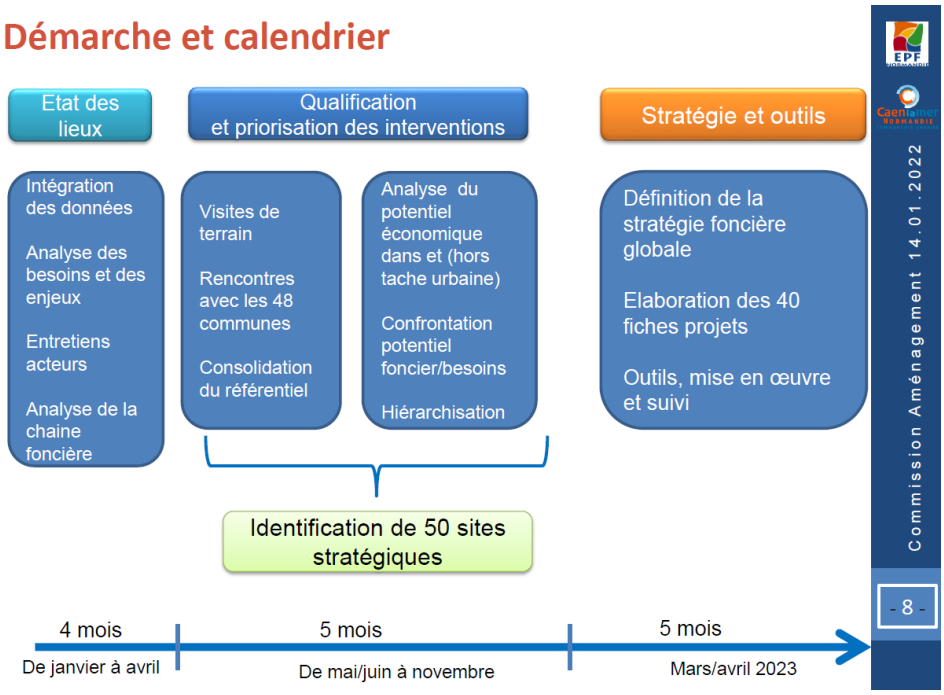
5.4. Une stratégie foncière pour mener à bien son développement dans un contexte de sobriété foncière

L'élaboration de ce PLUi-HM se déroule après la promulgation du concept de Zéro artificialisation nette (ZAN) via la loi Climat et Résilience. Bien que les détails de la mise en application du ZAN ne soient pas encore connus au moment de la rédaction du diagnostic, la mise en place d'une logique de sobriété foncière est entendue, avec un objectif national de diviser par deux la consommation foncière à horizon 2030 et d'atteindre le ZAN en 2050. Ces objectifs devront être déclinés dans les documents de niveaux supérieurs au PLUi, c'est-à-dire le SRADDET Normand (modification adoptée en Juin 2024), puis le SCoT Caen-Métropole d'ici fin 2025. Enfin, le calendrier règlementaire prévoit une traduction dans les PLU et PLUi au plus tard en août 2027.

Pour faire face à ses besoins de développement (projets économiques, construction de logements, grands équipements…) tout en s'inscrivant dans cette logique de réduction drastique de la consommation foncière, Caen la mer a lancé une démarche de stratégie foncière en partenariat avec l'EPFN et la région Normandie. Cette étude pilotée par le bureau d'études Avant-Projet a pour but de :

- localiser et qualifier les gisements fonciers potentiels pour construire une base appelée « référentiel foncier » ;
- explorer les usages possibles de ces gisements et prioriser les secteurs les plus stratégiques pour l'agglomération ;
- proposer les outils possibles pour développer ces usages sur ces gisements ;
- mener une réflexion particulière sur le foncier à vocation économique afin d'identifier l'offre disponible et la confronter aux besoins de développement.

Cette stratégie foncière a débuté pendant l'élaboration du diagnostic. Des échanges réguliers ont eu lieu entre les acteurs en charge de cette stratégie et de l'élaboration du diagnostic.



Démarche et calendrier de l'étude de stratégie foncière, extrait de la présentation de la réunion de lancement du 14/01/2022

6. Un territoire qui polarise de nombreux déplacements à l'ouest de la Normandie

Synthèse

Le territoire de Caen la mer bénéficie d'une très bonne accessibilité qui renforce son rayonnement et son attractivité.

Cette accessibilité s'appuie principalement sur un réseau autoroutier ou de voies express en étoile convergeant vers le périphérique de l'agglomération caennaise. Ce réseau en voie d'achèvement est aussi complété par un maillage de routes départementales à grande capacité. Il permet de relier rapidement les territoires voisins ainsi que les grandes villes normandes et des régions limitrophes.

En concentrant dans un même territoire le réseau autoroutier, la ligne ferroviaire Paris-Caen-Cherbourg, un aéroport dynamique à Carpiquet et la plateforme ferry à Ouistreham, Caen la mer représente le principal hub intermodal de l'ouest de la Normandie.

Ce fonctionnement trouve cependant ses limites dans la congestion de plus en plus fréquente du périphérique, qui concentre flux locaux et de transit, mais aussi par l'absence d'étoile ferroviaire permettant d'offrir une alternative à la voiture sur la plupart des destinations.

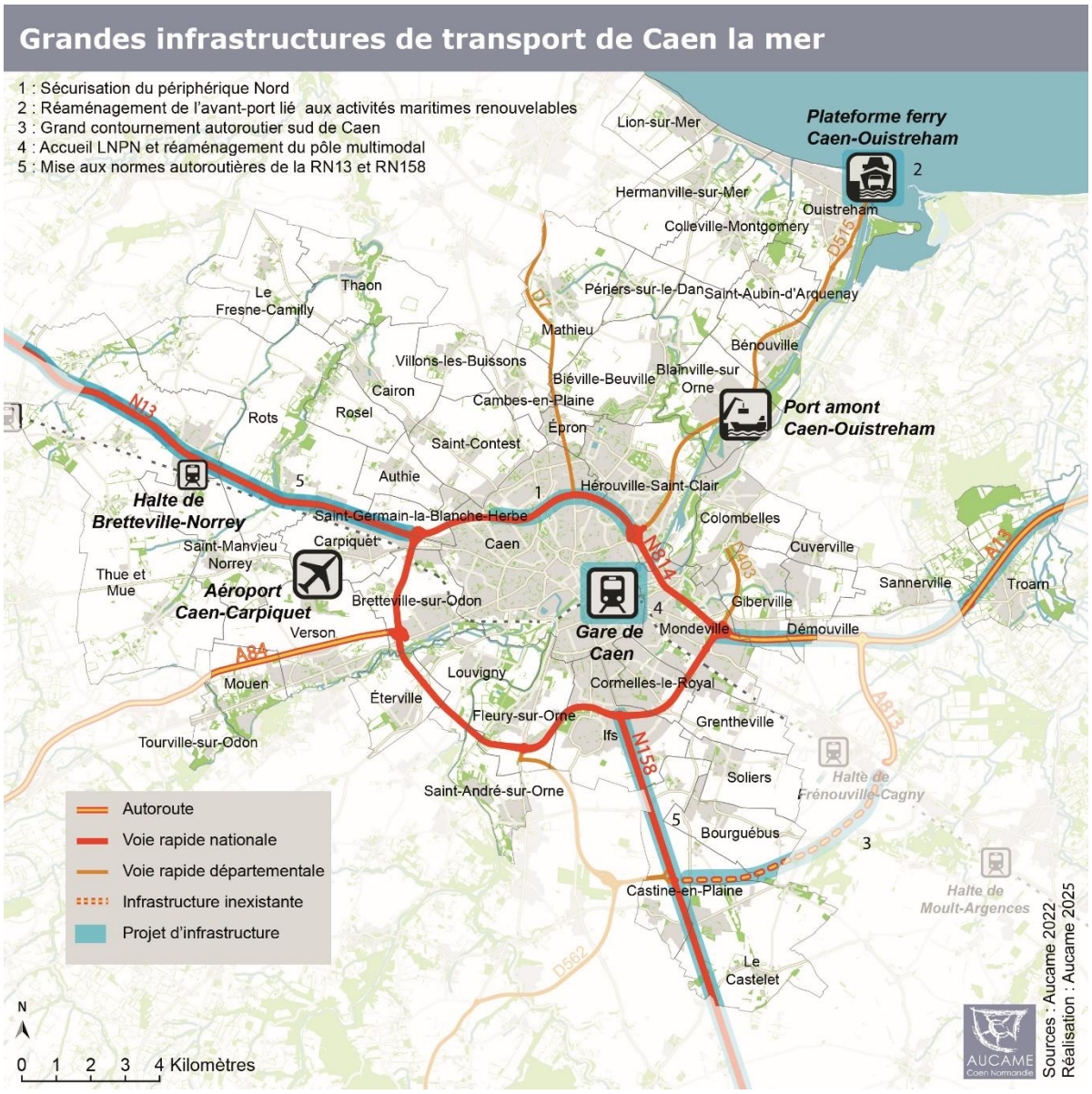
Signe de son attractivité, le territoire attire en moyenne chaque jour près de 100 000 personnes pour des déplacements quotidiens (hors tourisme) en provenance des territoires limitrophes mais aussi d'une bonne partie des villes de l'ouest de la Normandie. À Caen la mer, ces flux représentent près de 300 000 déplacements par jour, qui s'effectuent principalement en voiture. Les motifs de ces déplacements, principalement tournés vers le travail, montrent aussi l'attractivité de l'agglomération pour les études, son offre commerciale ou les démarches administratives.

Les enjeux

- La préservation de la fluidité des déplacements et du bon fonctionnement des infrastructures actuelles
- La compétitivité des transports alternatifs à la voiture, notamment dans une logique intermodale
- L'amélioration de la performance des liaisons avec l'extérieur, notamment ferroviaires
- La bonne desserte et l'accessibilité multimodale des grands pôles d'emploi et des zones touristiques
- La desserte et l'accessibilité multimodale des grands équipements et des principales infrastructures de déplacements

6.1. De grandes infrastructures de transport qui concourent à l'attractivité du territoire

Le rayonnement et l'attractivité de Caen la mer sont aussi permis par le fait que le territoire jouit d'une très bonne accessibilité garantie par la présence de grandes infrastructures de transport. Ces infrastructures concernent l'ensemble des modes de déplacements longue distance.



a. Une étoile autoroutière en voie d'achèvement

Le premier atout d'accessibilité de l'agglomération caennaise réside dans son maillage de voies rapides de qualité. Elles forment autour de la métropole caennaise une véritable étoile routière qui offre des liaisons rapides dans toutes les directions pour rejoindre les autres grands pôles urbains du nord-ouest de la France :

- L'A13, également nommée « Autoroute de Normandie », fait la liaison avec la région parisienne et les deux autres métropoles normandes que sont Le Havre et Rouen.

- L'A84, à l'ouest, communément appelée « Autoroute des Estuaires », permet de relier Caen à Rennes et plus généralement aux grandes villes de l'ouest telles que Nantes ou Bordeaux.
- La route nationale 13, au nord-ouest de Caen, est une route rapide à 2 x 2 voies reliant Caen à Cherbourg.
- La route nationale 158, au sud de Caen, est également une voie rapide à 2 x 2 voies reliant l'ancienne capitale bas-normande à Falaise, puis Alençon et les villes ligériennes via l'A88 et l'A28.

Les deux portions de routes nationales restantes sur le territoire font l'objet de projets de mise aux normes autoroutières. L'ensemble de ces opérations sont inscrites au dernier contrat Plan État Région en vigueur (2015-2020).

Ces infrastructures convergent toutes vers le périphérique de l'agglomération caennaise, la RN814. Nœud central du réseau routier caennais, le périphérique connaît une superposition des différents types de trafic, ce qui conduit à des situations ponctuelles mais chroniques de congestion, notamment sur sa partie nord. Afin de fluidifier le trafic et sécuriser la traversée de Caen, une troisième voie d'entrecroisement est en cours de réalisation entre la Porte d'Angleterre et l'échangeur du Chemin Vert. Inscrits au dernier contrat Plan État Région en vigueur (2015-2020), les travaux ont débuté en 2018 pour une échéance espérée en 2025.

Caen, périphérique nord



Travaux de sécurisation du boulevard périphérique nord

En outre, afin de faciliter la traversée de l'agglomération caennaise pour le trafic de transit, sans perturber la desserte locale, il existe un projet de grand contournement sud du périphérique caennais. Le passage en 2 x 2 voies de la RD562 (2008) et la création du barreau autoroutier A813 (2012) vont dans ce sens, néanmoins le bouclage entre ces deux infrastructures n'est pour l'instant pas encore planifié mais fait l'objet d'un fuseau de passage préférentiel et d'une déclaration d'intérêt général par l'État. Ce projet de contournement a également été inscrit dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Normandie, adopté en 2019, en tant qu'itinéraire d'intérêt régional.

Enfin, depuis fin 2024, la société concessionnaire de l'A13 a supprimé les barrières de péage sur l'ensemble de l'autoroute pour les remplacer par un système de péage en flux libre (portiques de

détection des véhicules via l'immatriculation). Ce projet a pour objectif de fluidifier la circulation sur l'A13, notamment en période de weekend ou de vacances où les situations de congestion aux barrières de péage sont régulièrement constatées.

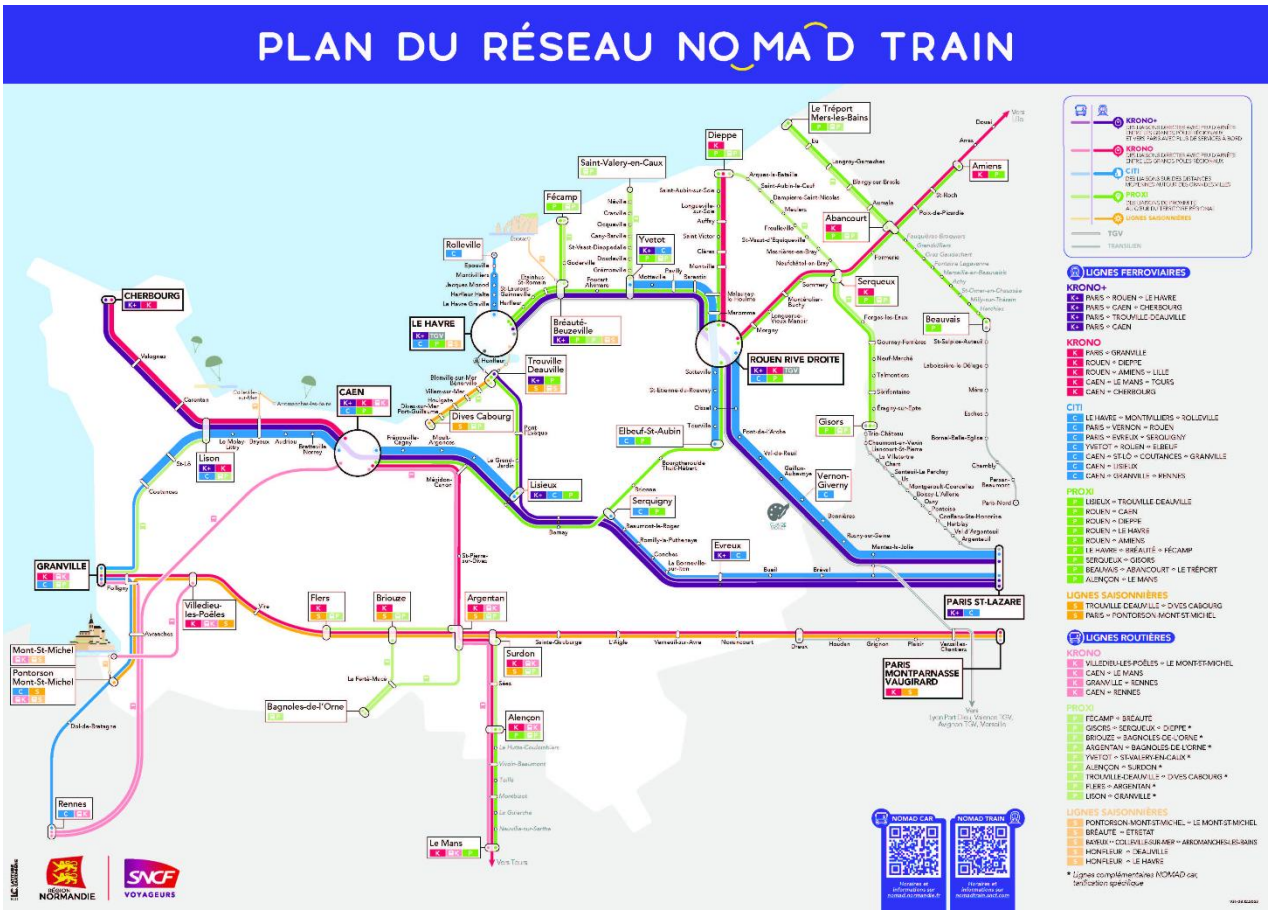
L'ensemble de ces projets routiers devrait contribuer à améliorer l'accessibilité routière de la Communauté urbaine.

b. Une desserte ferroviaire longue distance limitée dont la fiabilité se dégrade

La densité d'infrastructures ferroviaires n'est pas aussi importante, et de loin, que pour le réseau routier. Le territoire est traversé d'est en ouest par une seule ligne de voie de chemin de fer qui relie Paris à Cherbourg. L'absence d'étoile ferroviaire et de connexion directe au réseau à grande vitesse sont un frein à l'accessibilité et au rayonnement de Caen. Elle est l'une des rares grandes aires urbaines de France à ne pas bénéficier de desserte TGV.

Électrifiée et en double voie, le territoire bénéficie tout de même d'une infrastructure de qualité qui possède des réserves de capacité.

Depuis 2020, concernant le transport de voyageurs, l'infrastructure ferroviaire est exploitée uniquement par la région Normandie via sa nouvelle offre intitulée Nomad Train. Celle-ci intègre l'ensemble du réseau TER ainsi que les anciennes lignes Intercités normandes, autrefois gérées par l'État.

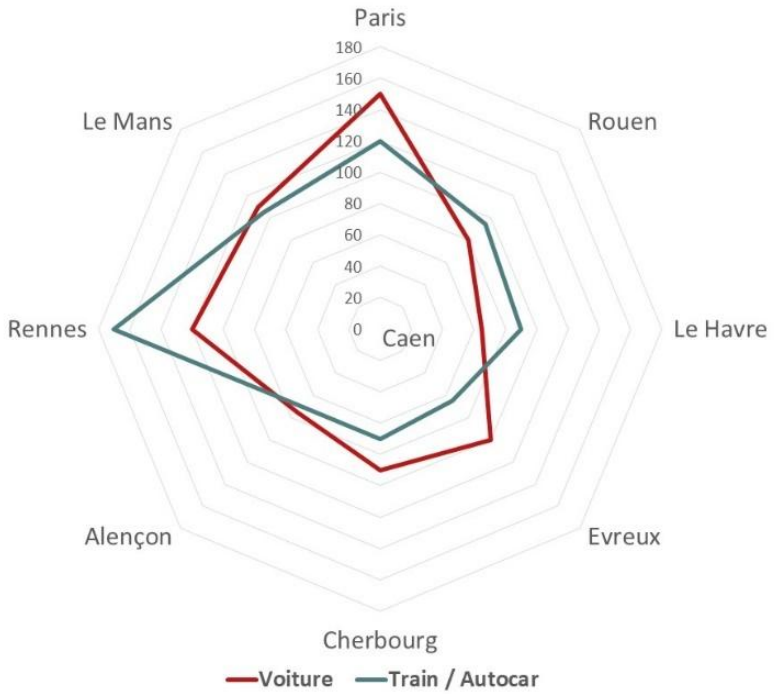


Plan du nouveau réseau ferroviaire normand intitulé Nomad Train, sources SNCF Mobilités, Région Normandie, 2023

La métropole caennaise est desservie par :

- La ligne Paris-Caen-Cherbourg. Ligne structurante desservant le territoire, elle permet de relier Caen à une partie des principaux pôles urbains régionaux (Lisieux, Bayeux, Évreux, Cherbourg). Elle constitue surtout la principale liaison avec la région parisienne, hub national des lignes européennes à grande vitesse, à raison de dix-huit allers-retours (AR) quotidiens dont dix directs (offre en 2021).
- La ligne Caen-Le Mans-Tours qui permet de relier le pôle d'Alençon et les métropoles voisines du Mans et de Tours. Cette ligne offre deux allers-retours quotidiens à destination de Tours et surtout six allers-retours au hub manceau, autre accès au réseau ferroviaire à grande vitesse.
- La ligne Caen-Rouen dont l'offre a été légèrement renforcée depuis la fusion des deux régions, haute et bas-normandes. Six allers-retours quotidiens sont proposés dont deux directs par la route.
- Les lignes Caen-Lisieux et Caen-Granville. Outre les liaisons avec le centre et sud Manche (douze allers-retours quotidiens avec Coutances et quatre avec Granville), ces lignes semi-directes ou omnibus permettent aussi de desservir les haltes du bassin de vie caennais, dont la halte de Bretteville-Norrey.

Malgré l'absence d'étoile ferroviaire et de desserte à grande vitesse, le train dispose d'un potentiel intéressant pour assurer l'accessibilité de l'agglomération caennaise. À destination de la majeure partie des pôles urbains voisins, le train offre un temps de parcours théorique a minima proche de celui de la voiture, voire bien meilleur pour les villes situées sur la ligne Paris-Caen-Cherbourg. Seules les métropoles rennaises et havraises ont des temps de parcours en train plus dissuasifs, celles-ci n'ayant pas de liaisons ferroviaires directes avec Caen.

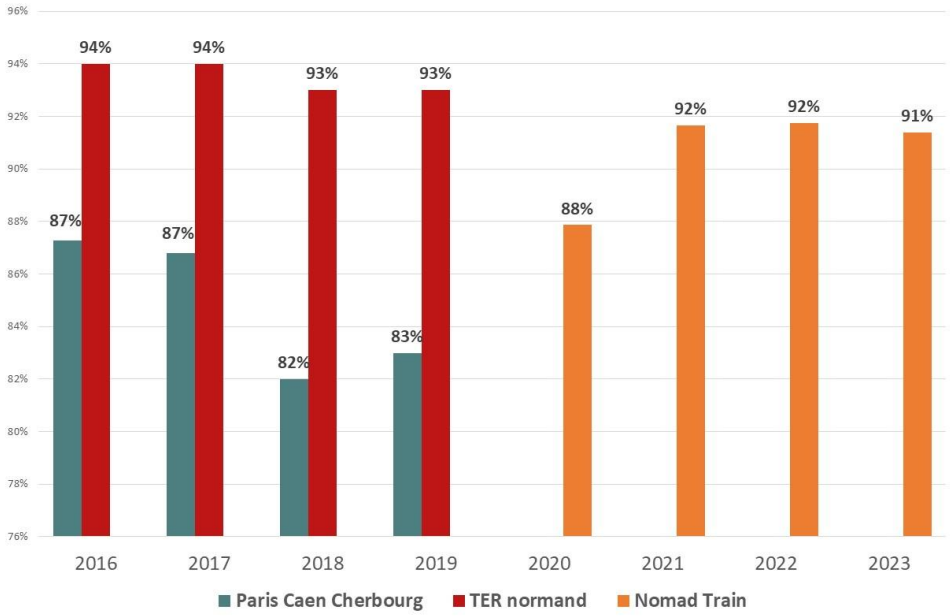


Comparaison des temps de parcours théoriques en train et en voiture depuis la gare de Caen vers les gares des pôles urbains voisins (en min) sources Google Maps 2022, Oui SNCF

L'attractivité du train dans les liaisons longue distance réside alors ici plutôt dans la fréquence du service proposé, son interconnexion avec les réseaux locaux de mobilité mais aussi et surtout dans la fiabilité du service.

Or, malheureusement, la qualité du service rendu par ces lignes a tendance à se dégrader ces dernières années. Ainsi, les temps de parcours directs entre Paris et Caen ne se sont pas améliorés depuis les turbotrains de 1970, perdant environ 10 minutes depuis la fin des années 1990.

Il en va de même pour la ponctualité des trains, en forte baisse depuis 2018. La ligne Paris-Caen-Cherbourg a longtemps souffert d'un matériel roulant vieillissant et d'une gestion des circulations très complexe sur une infrastructure francilienne saturée. Si la ligne a été dotée des nouveaux trains OMNEO Premium depuis 2020 par l'État et la Région, l'amélioration des circulations en région parisienne pourra difficilement être espérée avant la mise en service complète du projet EOLE qui vise à recréer des sillons de circulation propres aux trains parisiens entre la gare Saint-Lazare et Mantes-La-Jolie.



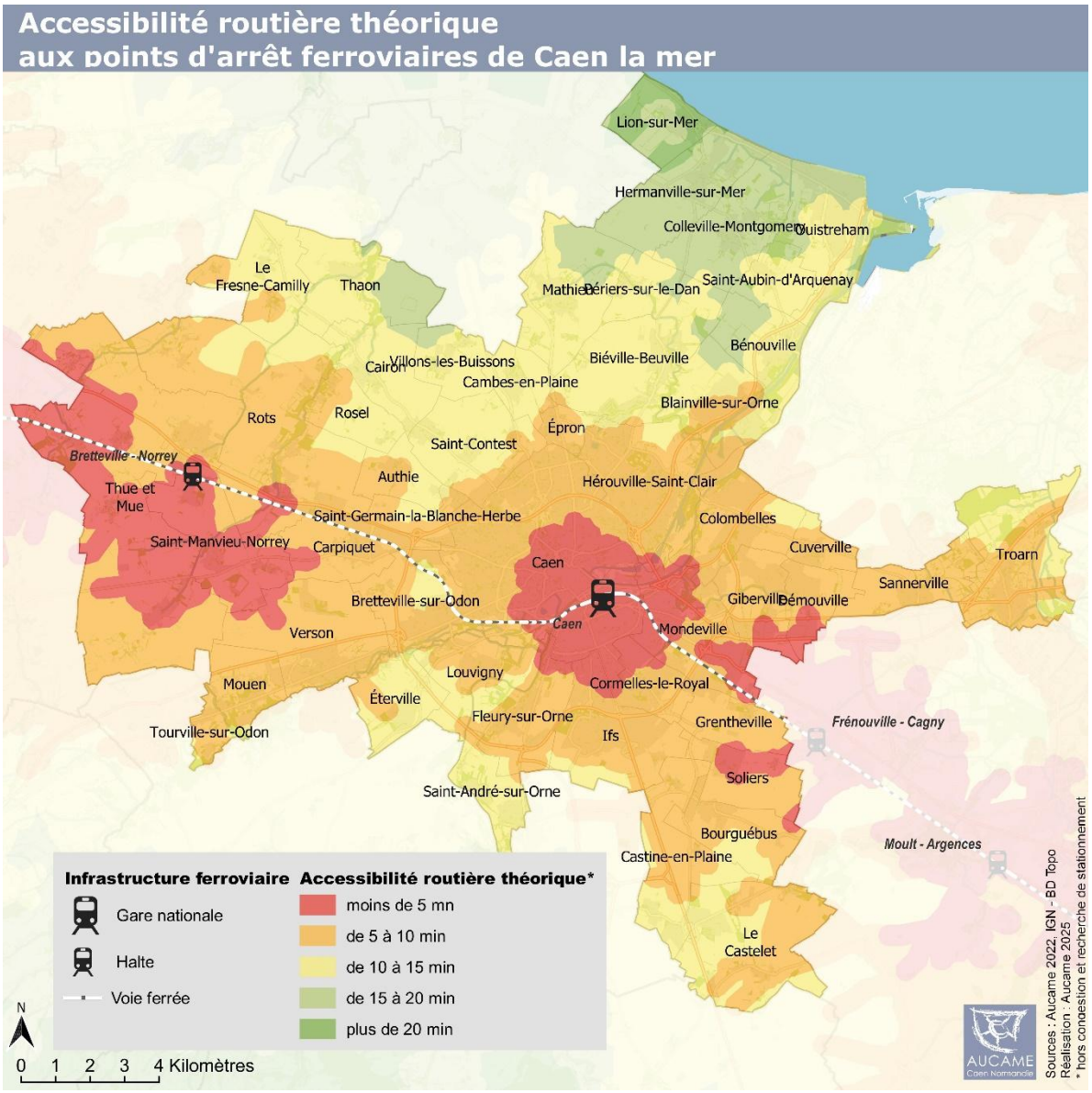
Taux de ponctualité (à 5 min) des trains normands à l'arrivée, sources AQST, ART, Région Normandie



Ancien et nouveau matériel roulant de la ligne Paris-Caen-Cherbourg en gare de Caen

L'amélioration des performances des liaisons ferroviaires avec l'extérieur, en premier lieu avec la région parisienne, apparaît donc là comme un enjeu important pour renforcer l'accessibilité et l'attractivité de la Communauté urbaine.

Le réseau ferroviaire de Caen la mer compte deux portes d'entrée : la gare de Caen, classée d'intérêt national, et la halte de Bretteville-Norrey. Du fait de la densité du réseau routier local, les deux gares sont facilement accessibles en voiture pour une majorité de la population (moins de 15 minutes en voiture), à l'exception des communes littorales.



Elles sont également toutes les deux desservies par les transports collectifs que cela soit le réseau urbain ou interurbain ; la gare de Caen est à ce titre le premier pôle d'échanges multimodal et point de convergence de l'ensemble des réseaux de transports collectifs de la Normandie. Enfin, les deux gares sont équipées de box de stationnement sécurisé pour les vélos, mais seule la gare de Caen bénéficie d'aménagements cyclables pour y accéder.

Conformément au SCoT, l'amélioration de l'accessibilité cyclable de la halte de Bretteville-Norrey apparaît comme un point important du plan de mobilité afin de faciliter la décarbonation de l'ensemble de la chaîne de déplacements et l'usage du train au quotidien. Caen la mer étudie actuellement la réalisation d'un aménagement cyclable entre Saint-Manvieu et Norrey-en-Bessin pour faciliter l'intermodalité.

Zoom sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

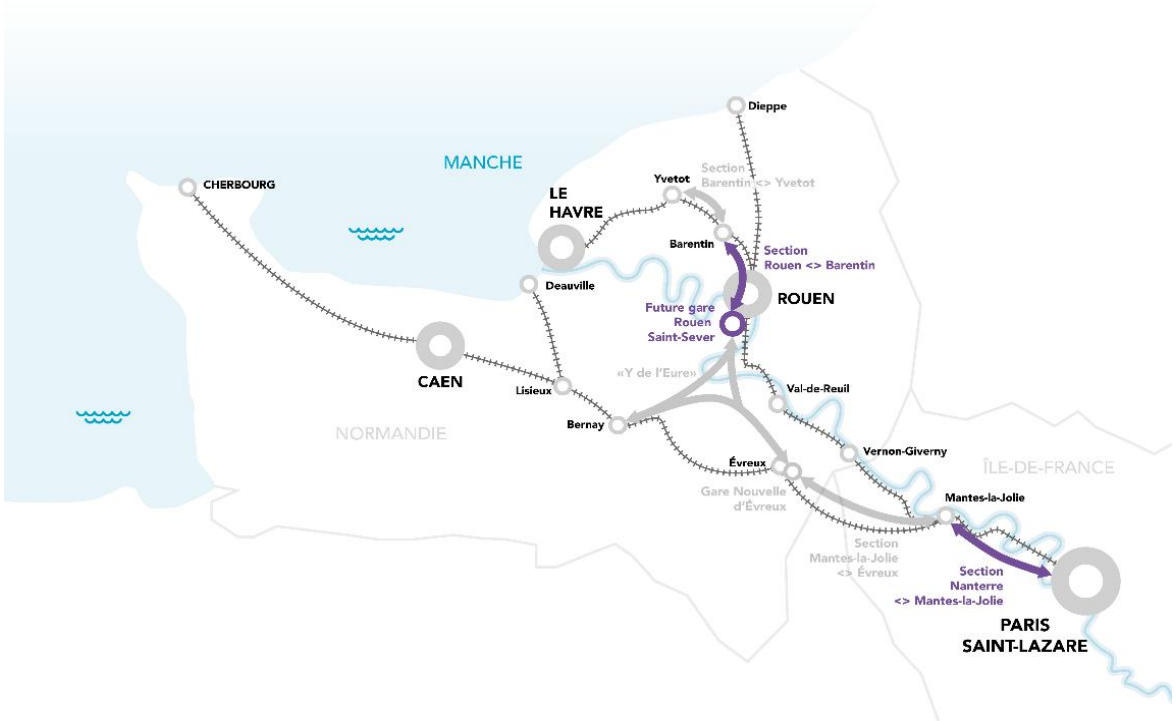
La modernisation de la desserte ferroviaire de la Normandie est en projet depuis les années 1990 et plus récemment à travers le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

Relancé en 2009, sous la présidence de Nicolas Sarkozy, le projet initial visait à créer une ligne à grande vitesse pour relier Paris au port du Havre dans le cadre des réflexions du Grand Paris et de la Vallée de la Seine.

Requalifié en ligne classique en 2012, ce projet a pour but désormais d'améliorer la desserte ferroviaire de la Normandie (ponctualité, temps de parcours et fréquence), à travers la création de sections nouvelles capables de faire circuler des trains à 250 km/h. À l'horizon 2030, le projet prioritaire est constitué de trois sections : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot.

À terme, le projet cible prévoit la création d'un « Y normand » facilitant les liaisons ferroviaires entre les métropoles normandes et mettrait Caen à 1h20 de Paris.

Le Conseil d'orientation des infrastructures, tenu en février 2018, a réaffirmé la priorité du projet LNPN, tout en prévoyant un léger report possible dans le calendrier de réalisation des sections nouvelles (2037 au plus tard). Les zones de passage préférentielles ont été validées en 2020 pour deux des trois sections prioritaires (Nanterre-Mantes-la-Jolie et Rouen-Barentin), ce qui marque l'entrée dans la phase 2 de l'opération visant à définir les tracés et les soumettre à enquête publique en 2025.

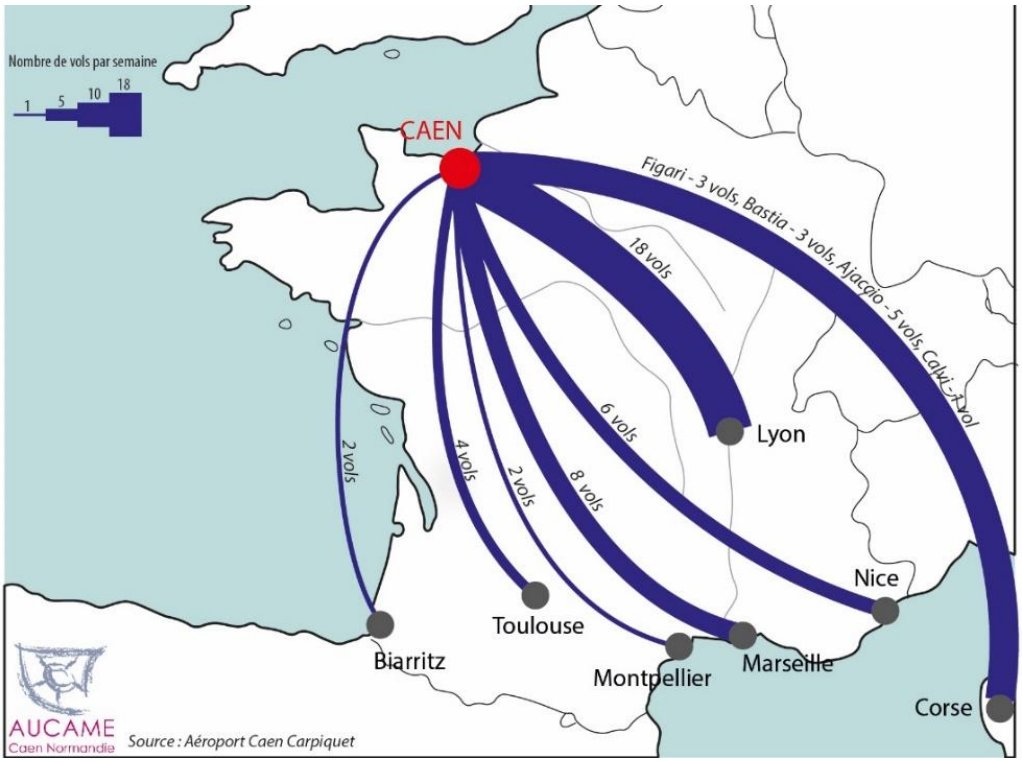


Faisceaux de passage et priorisation de la LNPN, source mission LNPN 2024

c. Un aéroport très dynamique, porte d'entrée aéroportuaire de la Normandie

La Communauté urbaine dispose d'une plateforme aéroportuaire située à Carpiquet géré, dans le cadre de la délégation de service public (DSP) par la CCI de Caen Normandie jusqu'en 2025. Celle-ci est la plus fréquentée de Normandie avec plus de 300 000 passagers en 2019.

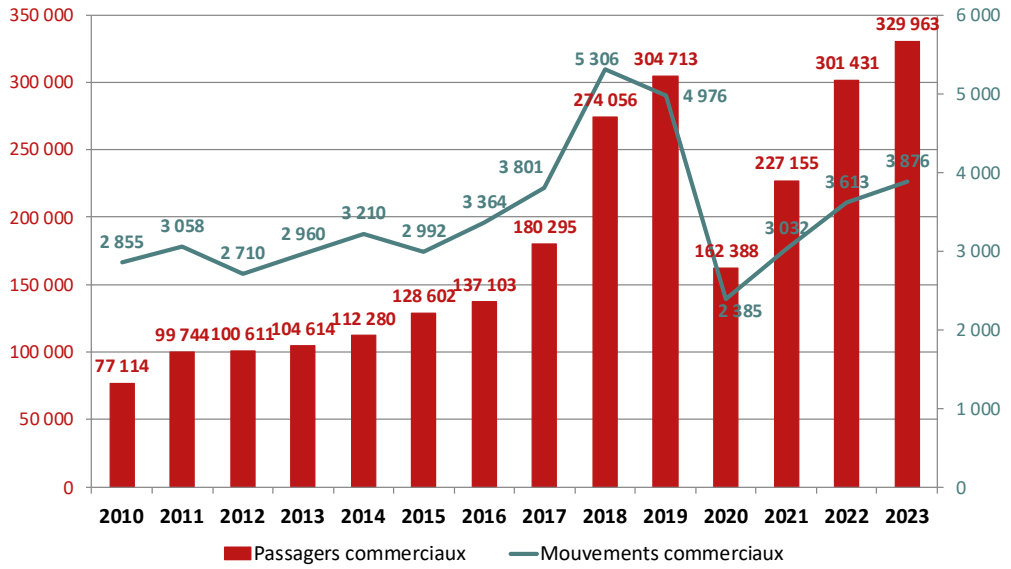
L'aéroport de Caen-Carpiquet propose des vols directs et réguliers vers les métropoles du sud de la France. En cela, Caen-Carpiquet apparaît ici complémentaire à l'aéroport de Deauville-Saint-Gatien spécialisé dans les vols charters internationaux.



Offre aéroportuaire régulière en haute saison au départ de Caen-Carpiquet (été 2022), source Aéroport Caen-Carpiquet, CCI Caen Normandie

Tourné initialement vers la clientèle d'affaires avec la ligne journalière Caen-Lyon, l'aéroport a étoffé depuis son portefeuille de destinations et propose maintenant jusqu'à dix destinations différentes en haute saison dont quatre vers la Corse. Il est à noter que, depuis la faillite de la compagnie Flybe en 2020, la ligne Caen-Londres a été supprimée et l'aéroport ne propose plus, à ce jour, de liaisons internationales régulières. Une ligne estivale a cependant été ouverte à l'été 2024 à destination de l'Irlande.

Le trafic de l'aéroport reste principalement soutenu par la liaison lyonnaise, avec trois vols aller-retour quotidiens qui permettent des correspondances vers les principales métropoles françaises, voire européennes.



Évolution du nombre de passagers et de vols commerciaux au départ de Caen-Carpiquet, source bulletins statistiques - DGAC

Le développement de l'offre commerciale aérienne s'est largement traduit en matière de fréquentation. Caen-Carpiquet connaît une hausse de fréquentation soutenue depuis 2010, et plus particulièrement depuis 2017, avec un triplement de la fréquentation entre 2012 et 2019. La crise sanitaire de 2020 et les restrictions de déplacement ont eu un impact certain sur le trafic aérien. Celui-ci a été divisé par deux entre 2019 et 2020 mais les données plus récentes montrent une reprise rapide de la fréquentation. On reste néanmoins bien en deçà des chiffres de fréquentation des aéroports des grandes métropoles régionales de l'ouest de la France (Nantes Atlantique : 7,2 millions de passagers commerciaux, Rennes Saint-Jacques : 850 000 passagers).

Afin de répondre à cette demande croissante, un projet d'allongement de la piste de Caen-Carpiquet devait voir le jour en 2022 afin d'accueillir des avions de plus grande capacité, de développer le trafic aérien caennais et ainsi renforcer le poids de Caen dans le paysage aéroportuaire normand. Le projet, suspendu pour cause du COVID est finalement revu à une mise aux normes de la piste principale et de la rampe d'approche, sans générer de consommation foncière supplémentaire. Des travaux d'agrandissement de l'aérogare et des parkings sont également prévus en 2026.



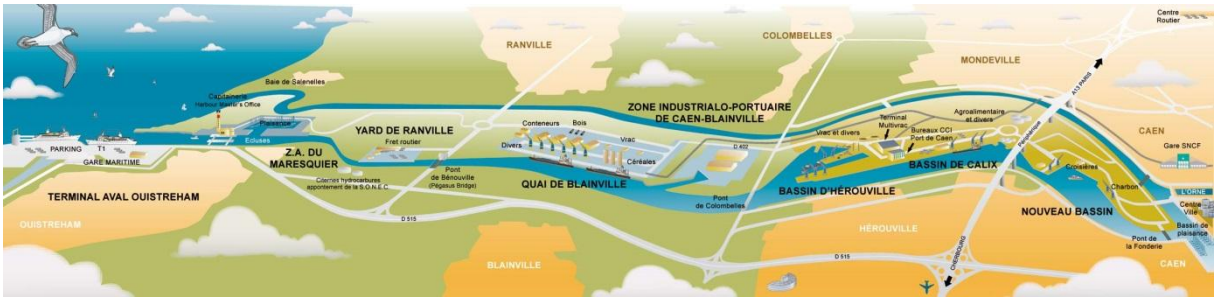
Aéroport de Caen-Carpiquet

Depuis 2015, l'aéroport de Caen-Carpiquet est desservi par la ligne 3 du réseau de bus urbain Twisto, ligne forte du réseau (15 à 20 min de fréquence), au prix d'un ticket normal, mais également par la ligne 36. Les conditions d'accueil des voitures ont été améliorées avec la création d'un nouveau parking en 2019. En revanche, aucun itinéraire ou stationnement vélo n'a été aménagé pour assurer une desserte cyclable sécurisée de l'aéroport. Le dévoiement de la RD9 pour une meilleure exploitation de la piste sera accompagné par la création d'un aménagement cyclable sécurisé le long de cette route, desservant l'aérogare.

d. Une plateforme ferry portée par le trafic transmanche mais confrontée aux incertitudes de la pandémie et du Brexit

Outre l'aéroport, le territoire de Caen-Métropole dispose d'une infrastructure portuaire qui s'étend le long du canal de Caen à la mer. Le port se divise en deux parties :

- La partie aval, avant les écluses, accueille la plateforme ferry qui est située dans la commune de Ouistreham. Elle représente aujourd'hui le trafic voyageurs et marchandises du port.
- La partie amont se situe le long du canal et est répartie en quatre terminaux. Le terminal le plus en amont, Nouveau Bassin à Caen et Mondeville, à proximité du port de plaisance, accueille les bateaux de croisière et de prestige. Les autres terminaux, à Blainville-sur-Orne, sont consacrés aux bateaux de marchandises (bois, céréales, multivrac…) en lien avec le tissu industriel de la Presqu'île et l'activité agricole du territoire.



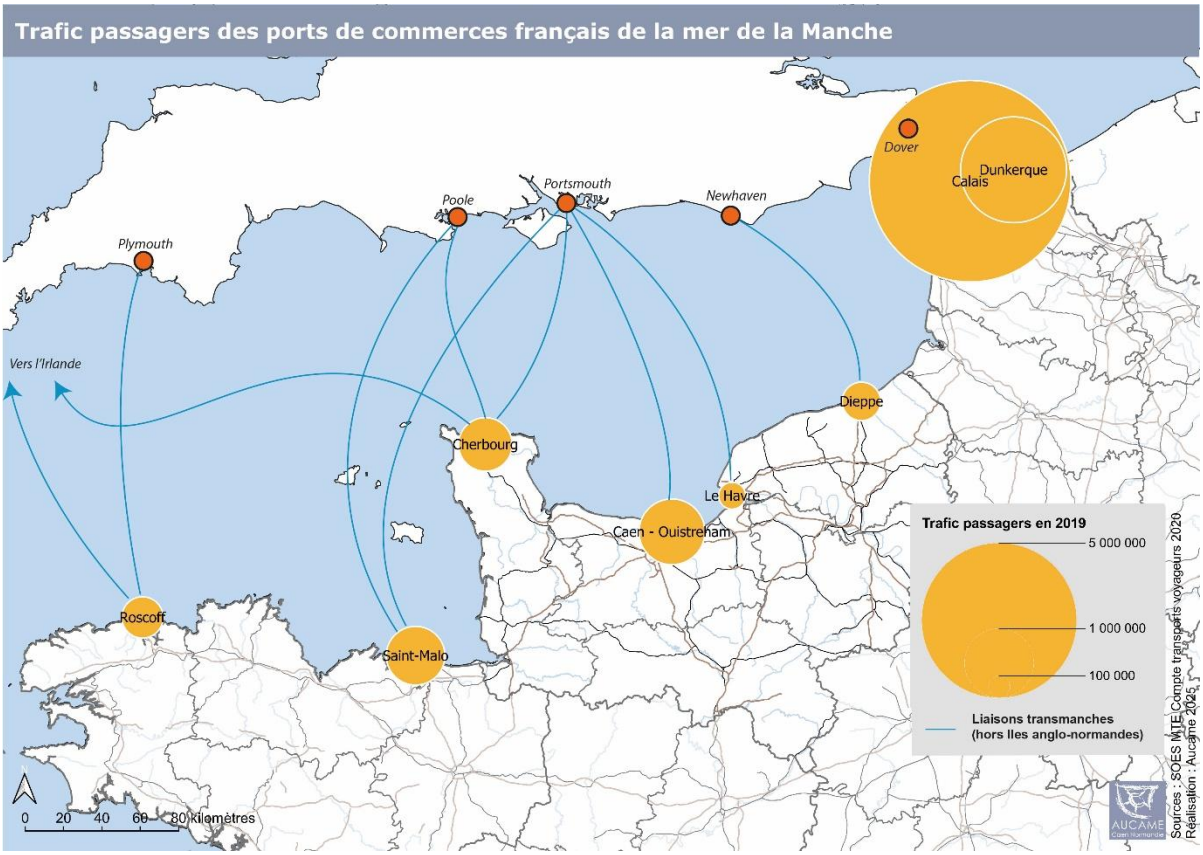
Localisation des différents sites portuaires de Caen-Ouistreham, source Ports de Normandie



Source Port Caen-Ouistreham, ©F. MONIER – Septième Ciel Images

Le port de Caen-Ouistreham rentre dans une logique de flux entre l'Angleterre et le sud de l'Europe. En effet, le port fonctionne principalement avec la ligne transmanche entre Ouistreham et Portsmouth

pour laquelle trois rotations journalières étaient assurées (quatre en haute saison) avant la crise sanitaire. Le port de Caen est ainsi le troisième port de la façade littorale de la Manche en matière de trafic voyageurs transmanche, après les ports des Hauts-de-France.

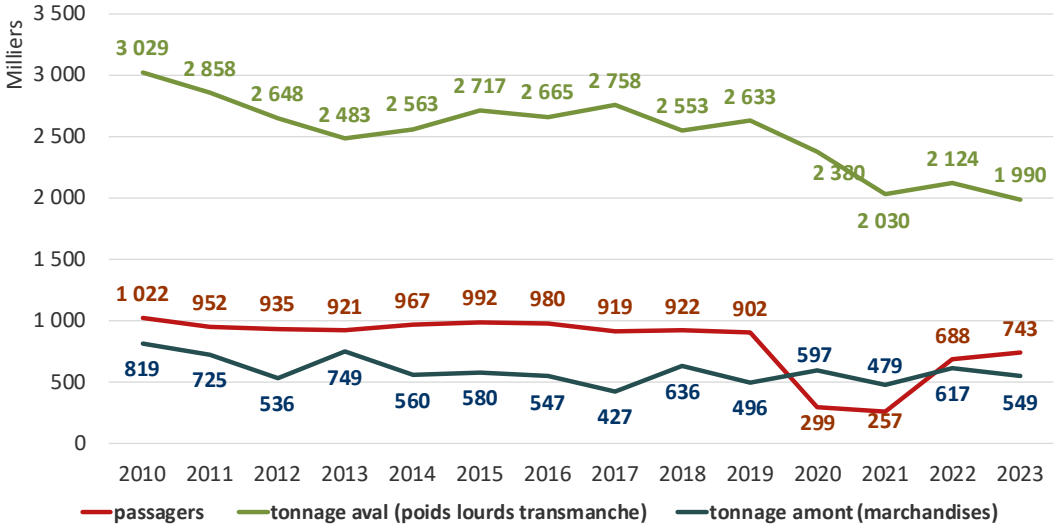


Si le trafic passagers est demeuré stable ces vingt dernières années, aux alentours du million de voyageurs, celui-ci a considérablement chuté en 2020 (280 000 passagers) du fait des contraintes sanitaires (confinement, quatorzaine, fermeture des frontières, etc.) mises en place par la France et la Grande-Bretagne pour endiguer la transmission de la Covid-19. La reprise, à partir de 2022, ne permet pas encore de retrouver les niveaux de trafic antérieurs.

Concernant les marchandises, le trafic du port de Caen-Ouistreham est très en deçà de celui des ports de la mer du Nord et même des métropoles voisines du Havre et de Rouen. Il est porté en majeure partie par le trafic poids lourds se rendant en Angleterre via la plateforme ferry de Ouistreham. Le reste du trafic est fortement lié à l'activité céréalière de la plaine agricole de Caen qui dépend des niveaux de productions annuelles.

D'un point de vue tendanciel, le trafic marchandises est à la baisse ces dix dernières années. En 2020, le trafic marchandises s'est également affaissé en raison de la crise sanitaire mais de façon moindre que pour les voyageurs (- 13 %), affaissement notamment dû à la croissance des exportations céréalières sur le début de l'année et le surstockage des opérateurs économiques anglais en anticipation du Brexit.

En effet, à partir du 1er janvier 2021, de nouvelles modalités douanières (formalités déclaratives, contrôles sanitaires et vétérinaires) liées au Brexit sont entrées en vigueur. Le terminal transmanche de Ouistreham est redevenu ainsi une frontière physique entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne. Cependant, une reprise progressive du trafic ferry semble s'amorcer depuis 2022.



Trafic du port de Caen-Ouistreham, source CCI Caen Normandie, Port Caen-Ouistreham

La CCI Caen Normandie avait anticipé ces décisions et investi pour organiser le plus efficacement ces modalités de contrôles douaniers. Il est encore trop tôt pour mesurer l'efficacité de ces investissements mais il s'agit là d'un véritable enjeu pour le territoire afin de maintenir la fluidité des échanges avec l'Angleterre et demeurer une porte d'entrée majeure transmanche sur la façade manchoise. Alors que le trafic passagers retrouve en partie son niveau d'avant COVID, le tarif marchandise par ferry n'a pas du tout retrouvé son volume précédent.

Le port de Caen-Ouistreham a déjà fait l'objet de travaux en 2012 afin d'augmenter la capacité du port. La gare maritime a été réaménagée entre 2018 et 2020 pour améliorer l'accueil et le confort des voyageurs. Le chantier d'aménagement de la partie aval pour l'accueil de la future base de maintenance du parc éolien maritime de Courseulles-sur-Mer a été lancé à la fin de l'année 2021. Ces différents projets concourent à renforcer le poids et l'attractivité économique du port de Caen-Ouistreham.

Concernant la desserte multimodale du port, la gare maritime bénéficie d'une bonne interconnexion avec les autres modes de déplacements. Facilement accessible en voiture depuis le centre de l'agglomération avec la 2 x 2 voies RD515, celle-ci est desservie par la ligne 12 du réseau urbain Twisto qui relie Caen à Ouistreham, dont certains services sont directs. La gare maritime est également le point de départ de la VéloFrancette, itinéraire d'intérêt national entre Ouistreham et La Rochelle et aménagé en voie verte le long du Canal.

Les conditions d'accès par la route du port amont ont été améliorées depuis l'ouverture de la desserte portuaire, évitant de fait un passage des camions par le centre-ville de Caen pour traverser le fleuve Orne.

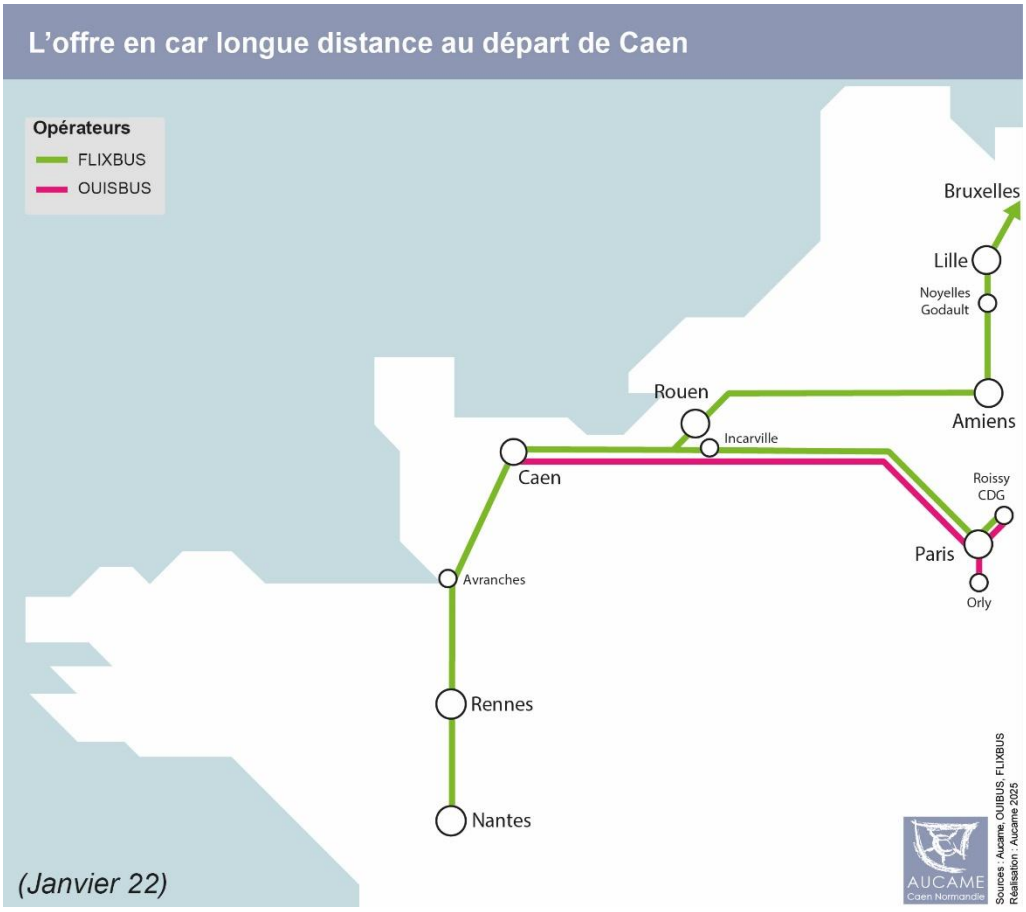
e. Les cars privés longue distance, une offre interurbaine en concurrence avec le train

La loi « Macron » du 6 août 2015 a libéralisé le transport longue distance par autocar. Après de nombreuses fluctuations liées à l'ouverture de ce nouveau marché, celui-ci a fini par se stabiliser au profit de deux grands acteurs (FlixBus et Blablabus). Ces deux opérateurs desservent aujourd'hui Caen.

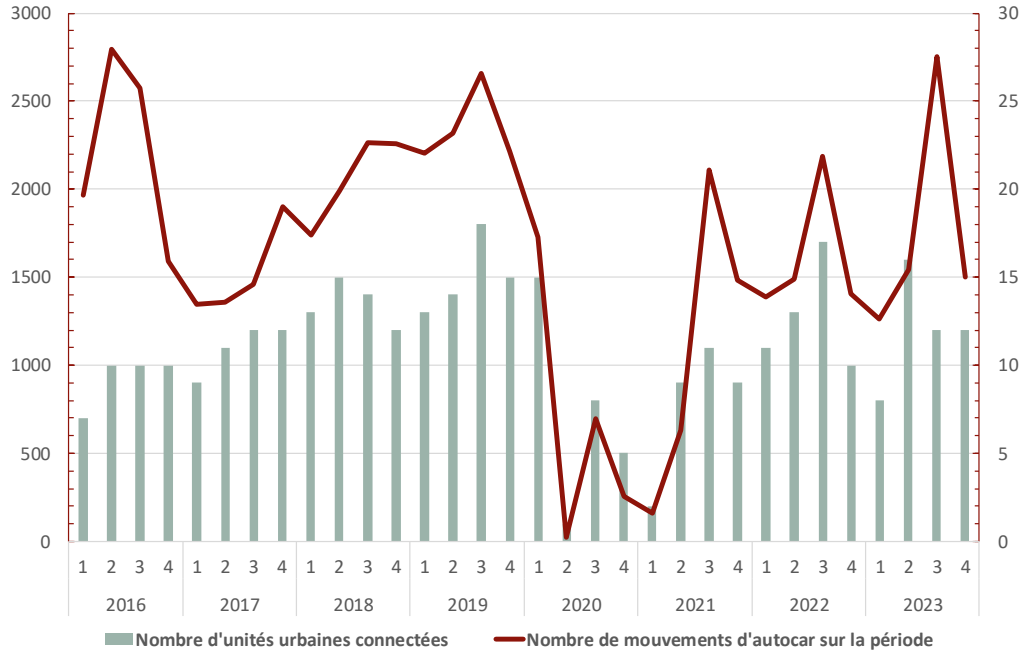
La première destination proposée vient concurrencer l'offre ferroviaire puisqu'il s'agit des liaisons vers Paris, opérées quasi quotidiennement, là où la demande de transport est la plus forte.

Pour autant, les services de cars privés longue distance ne sont pas forcément destinés à la même clientèle que celle du train, il s'agit plutôt d'une clientèle de particuliers désireux de voyager à moindres frais pour des déplacements de loisirs ou touristiques, au détriment du temps de parcours (3h pour aller à Paris contre 2h par la route).

À ce titre, l'offre est généralement bien plus importante le weekend et durant les vacances scolaires. Certaines liaisons ne sont proposées que le weekend comme la liaison avec les deux grands aéroports parisiens de Roissy et d'Orly, mais aussi avec les grandes métropoles de l'ouest et du nord de la France (Lille, Amiens, Rouen, Rennes, Nantes) ainsi que la capitale belge Bruxelles. En outre, l'analyse des mouvements de cars au départ de Caen montrent qu'ils ont été généralement plus nombreux au troisième trimestre de chaque année, soit la saison estivale.



À ce jour et au niveau d'offre actuelle, l'ensemble des autocars « Macron » arrivent et repartent depuis la gare routière de Caen, dans un espace dévolu à cet effet et qui fait partie du principal pôle d'échanges multimodal régional.



Nombre de mouvements d'autocars librement organisés au départ de Caen, source : Autorité de régulation des Transports

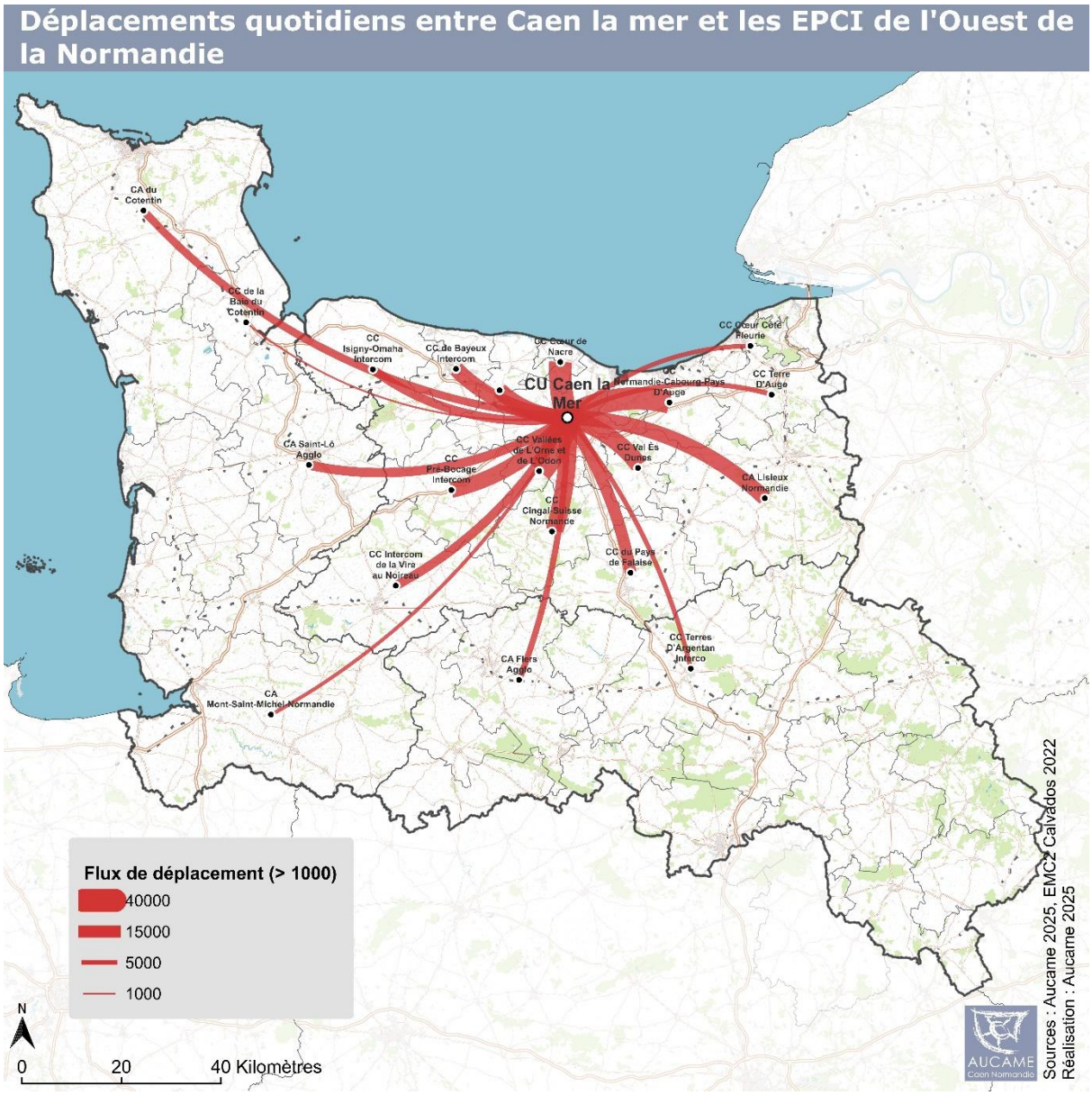
Le marché a été très fortement touché par la crise sanitaire et les restrictions de déplacements interrégionaux liée aux restrictions de déplacement durant la crise du COVID. L'offre s'est ainsi retrouvée nulle au deuxième trimestre 2020 et très basse jusqu'au second semestre 2021. L'offre est ensuite repartie, mais avec une saisonnalité plus marquée qu'auparavant, puisque le nombre de mouvements varie entre plus de 2000 par trimestre aux troisièmes trimestre (été) et moins de 1500 aux premiers trimestres (hiver). De la même manière, le nombre de destinations directement desservies par ces services d'autocars a globalement diminué aux environs de 10, sauf durant le trimestre estival pour lequel il peut dépasser 15.

6.2. Des liens avec l'ouest de la Normandie qui se traduisent par de nombreux déplacements

a. De nombreux flux quotidiens de personnes entrant dans le territoire de Caen la mer

Du fait de son poids économique et de ses grands équipements, Caen occupe une place majeure au sein de l'armature urbaine régionale et entretient de nombreux liens avec l'ensemble des territoires ouest normands. Ces liens et cette attractivité se traduisent concrètement en termes de mobilité ; en effet, de nombreux déplacements provenant de l'ensemble de l'ouest de la Normandie convergent quotidiennement vers la Communauté urbaine caennaise.

Les données issues du recollement des Enquêtes de mobilité du Calvados, de la Manche et de l'Orne montrent que, chaque jour, 87 000 personnes de 11 ans et plus résidant dans l'ouest de la Normandie mais en dehors de l'agglomération se rendent dans la Communauté urbaine. Ils effectuent quotidiennement 97 000 déplacements à destination de la Communauté urbaine. Si l'on inclut les déplacements qu'ils font à l'intérieur de l'agglomération et les retours au domicile, c'est donc près de



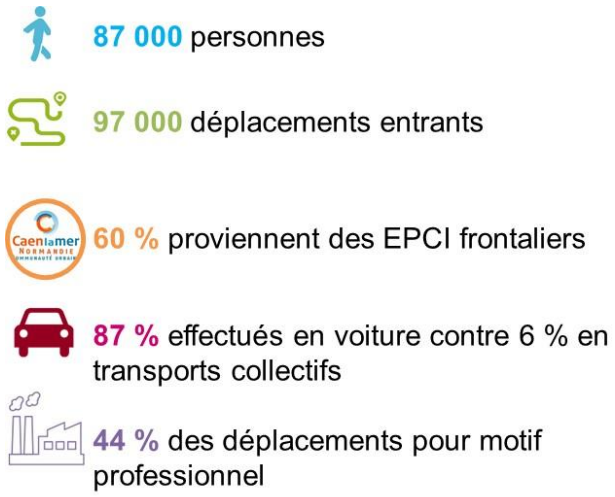
271 000 déplacements en sus des déplacements des résidents de Caen la mer et des personnes en transit que le volet « mobilité » du PLUI-HM devra organiser.

Une majorité des flux entrants dans l'agglomération provient des intercommunalités voisines de Caen la mer (60 %), illustrant l'importance de la périurbanisation du territoire caennais et l'étalement progressif de son bassin de vie ces dernières années. Les EPCI du nord (Cœur de Nacre) et du sud-ouest (a fortiori Vallées de l'Orne et de l'Odon) sont les EPCI avec lesquels les échanges sont les plus intenses, secteurs où la périurbanisation a été la plus forte ces dernières années.

La région Normandie, devenue Autorité organisatrice de la mobilité régionale depuis la loi LOM, a défini des grands bassins de mobilité. Elle acte ainsi, du point de vue des transports, les liens entre l'agglomération caennaise et les intercommunalités proches, en créant un bassin de mobilité Plaine de Normandie centré sur Caen et regroupant la totalité du Calvados et Saint-Lô Agglo. Les territoires aux franges de ce grand bassin appartiennent parfois à deux bassins de mobilité.

La surreprésentation du motif travail dans ces déplacements extérieurs (44 %) traduit l'importance locale de l'étalement urbain au-delà de la Communauté urbaine et la déconnexion croissante entre lieux de vie et lieux d'emploi. Cependant, ce motif professionnel n'est pas exclusif car le rayonnement de la métropole caennaise est avant tout global.

Malgré l'importance du hub caennais en termes de transport multimodal, la très grande majorité de ces flux entrants se fait aujourd'hui en voiture, soit 87 % d'entre eux contre 6 % seulement en transports collectifs.



Flux entrants quotidiens dans Caen la mer, source Recollement des EMC² de l'ouest de la Normandie, Aucame 2024

b. Des flux sortants non négligeables

Si le territoire attire chaque jour un grand nombre de personnes, la Communauté urbaine voit également une partie de sa population faire le chemin inverse. Ainsi, 30 200 personnes âgées de 11 ans et plus quittent au moins une fois dans la journée le territoire, soit 33 000 déplacements sortants.

Les déplacements des habitants sortants de Caen la mer concerne un périmètre quasi similaire à ceux des entrants, puisque 57 % se font à destination des EPCI voisins. Ces déplacements sont majoritairement motivés par des raisons professionnelles (45 %), là aussi avec une très forte utilisation de la voiture (87 %).

L'analyse des données domicile-travail de l'INSEE permet de connaître les migrations quotidiennes à plus grande échelle mais ne donnent qu'une vue partielle de la mobilité du fait du seul motif travail analysé. En 2021, sur les 16 800 actifs occupés de Caen la mer qui quittent chaque jour le territoire pour aller travailler, un tiers dépasse les frontières départementales, dont un quart partent travailler en région parisienne (1 300 personnes). À titre de comparaison, ils sont trois fois moins nombreux de la région parisienne à venir travailler quotidiennement à Caen la mer. Pour ces migrations vers l'Ile-de-France, l'usage du train est loin d'être négligeable (34 % des déplacements faits en transports collectifs) et démontre l'importance de l'enjeu ferroviaire avec Paris.

Les relations avec les autres métropoles normandes sont relativement moins nombreuses. Un peu plus de 600 actifs de Caen la mer partent travailler quotidiennement au Havre ou à Rouen, soit 4 % seulement des flux pendulaires sortants ou 0,6 % de l'ensemble des actifs occupés du territoire.



Flux sortants quotidiens dans Caen la mer, source Recollement des EMC² de l'ouest de la Normandie, Aucame 2024

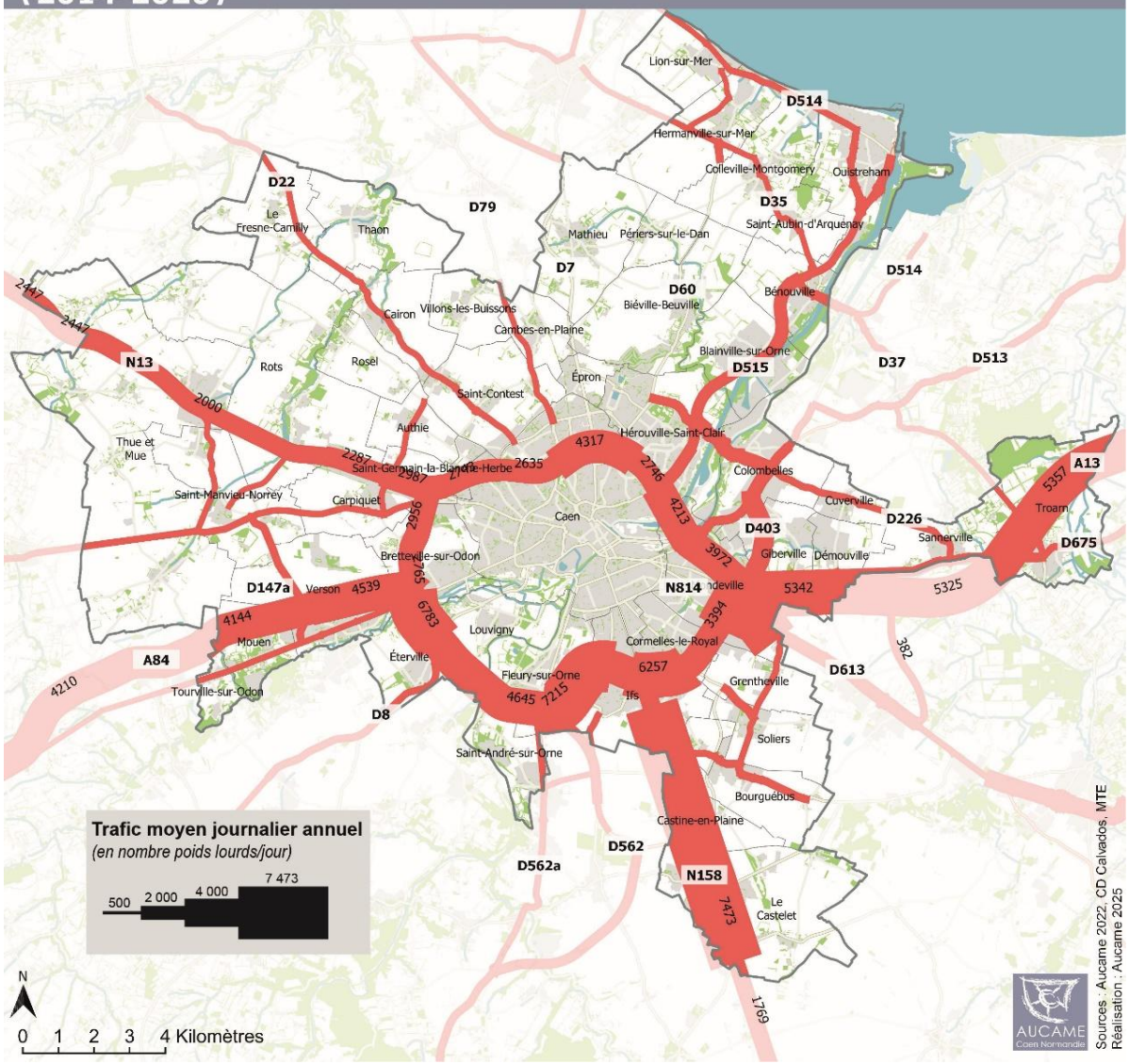
6.3. Des grands flux de marchandises dominés par la route

Caen la mer est en position d'interface entre deux zones logistico-économiques d'importance : l'ouest de la France, agricole et industriel, et surtout le Bassin parisien, principal pôle logistique français et européen. Sa localisation donc, mais aussi la présence du port, de la passerelle transmanche, de la voie ferrée et d'une étoile autoroutière majeure confèrent à l'agglomération caennaise une place particulière dans l'organisation des activités.

Pôle d'emploi et économique majeur de l'ouest de la Normandie, Caen la mer génère une part importante des flux de marchandises à l'échelle régionale. Excepté pour la grande distribution où Caen demeure une place forte du Grand Ouest avec des plateformes logistiques supra régionales (Carrefour Supply Chain, U Log), les flux logistiques transitant par Caen répondent avant tout aux besoins de l'industrie locale et de desserte des bassins de consommation ouest normands.

Bien que la desserte du territoire soit multimodale, le transport de marchandises longue distance se fait très majoritairement par la route. En volume, le trafic poids lourds se concentre sur les grands axes nationaux (A13, N158, A84) du territoire et sur quelques axes départementaux d'importance,

Trafic poids lourd sur les principaux axes de Caen la mer (2014-2020)



notamment la RD613 vers Lisieux. Ces axes principaux constituent de grands corridors de transit centrés sur l'agglomération caennaise.

Avant 2018, le trafic poids lourds était plutôt en diminution sur ces grands axes du fait sans doute de la conjoncture économique. Depuis, le trafic semble s'être stabilisé. Ces chiffres correspondent aux tendances observées à l'échelle de la région par l'Observatoire social des transports de la DREAL.

Concernant le fret ferroviaire, le territoire ne dispose pas de plateforme multimodale de logistique. La ligne ferroviaire Paris-Caen-Cherbourg accueille un peu de trafic, principalement de matières radioactives à destination ou en provenance du nord Cotentin. La proximité du port de Caen-Ouistreham, les espaces logistiques au sud-est de l'agglomération et la présence du train laissent entrevoir un potentiel intéressant pour le développement du fret ferroviaire, en lien en particulier avec le nœud ferroviaire de Mézidon-Canon, comme souhaité par la DTA de l'Estuaire de la Seine.

Le port de Caen-Ouistreham s'interroge sur la possibilité de réutiliser son embranchement ferroviaire desservant la Presqu'île. Une étude a été commanditée pour étudier le coût et la faisabilité technique de réhabilitation de cette voie. Celle-ci conclut à la faisabilité d'une telle opération moyennant la réfection de la plateforme, le renouvellement de la voie et des travaux hydrauliques pour un coût total de 8 M€. La nouvelle voie pourrait entrer en service à l'horizon 2025. Ports de Normandie, maître d'ouvrage du projet, a décidé d'étudier l'opportunité et la demande potentielle pour cette voie avant de statuer sur les suites à donner à cette régénération.



Source Street View, Google Maps

Enfin, bien loin de son voisin havrais (72 millions de tonnes de marchandises), le port de Caen-Ouistreham constitue aussi un vecteur logistique important pour le territoire. Son trafic s'est légèrement affaissé ces dernières années (2,5 millions de tonnes en 2023) du fait des incertitudes du Brexit, étant composé en majorité par l'activité poids lourds transmanche. Le reste transite par les quais du port amont, principalement lié aux importations et exportations de l'activité agricole.

Partie 3 : le fonctionnement territorial

1. Un territoire qui se dote des moyens de se structurer

Synthèse

Le territoire de Caen la mer dans sa dimension actuelle de 48 communes est un territoire de construction récente, qui s'est étoffé rapidement à partir du noyau urbain des communes agglomérées à Caen. Pour parachever cet élargissement et se doter d'un projet commun, la Communauté urbaine a d'ailleurs lancé, en amont des premiers travaux du PLUi-HM, une démarche de projet de territoire pour la période 2021-2030 qui vient fixer les grands objectifs de l'intercommunalité mais aussi son mode de gouvernance et d'organisation.

Ce territoire est déjà bien structuré par une armature urbaine qui permet de distinguer, au-delà de l'agglomération urbaine et des communes du centre urbain métropolitain, des communes ayant des fonctions de pôle sur le littoral et dans les secteurs périurbains. Cette armature urbaine constitue un atout pour l'organisation du territoire. SCoT et PLH s'appuient d'ailleurs en partie sur cette armature pour décliner spatialement leurs orientations. En complément de l'armature urbaine, on peut aussi définir sur le territoire des bassins de vie correspondant aux pratiques de fonctionnement de proximité des habitants et des communes.

Même si l'élaboration du PLUi-HM de Caen la mer constitue une première pour la Communauté urbaine, le territoire s'est déjà doté d'outils d'aménagement et de planification. On constate ainsi, depuis le passage en Communauté urbaine et la prise de compétence aménagement du territoire, un renouvellement très fort des PLU communaux. La quasi-totalité de Caen la mer est ainsi couverte par un PLU, dont les trois-quarts ont été approuvés ou connu une évolution depuis 2017.

À plus large échelle, Caen la mer est couverte par le SCoT Caen-Métropole, récemment approuvé en 2019, qui organise le développement du pôle métropolitain en prenant en compte la place de l'agglomération dans un bassin de vie plus large, comprenant quatre autres Communautés de communes périphériques.

Le territoire s'est aussi déjà doté d'outils de planification thématiques en habitat et en mobilité, que la Communauté urbaine a fait le choix d'intégrer dans le futur PLUi-HM. Mais, si le PLH est récent (2019-2024) et porte sur le périmètre actuel de Caen la mer, le PDU date de 2013 alors que la Communauté d'agglomération ne comptait que 29 communes.

1.1. Un contexte territorial qui a connu de fortes évolutions depuis 2013

a. Deux vagues successives d'élargissement



La Communauté d'agglomération Caen la mer, issue du district du Grand Caen depuis 2002 qui comptait 18 communes, était structurée en 2013 autour de 29 communes. Depuis 2013, elle a poursuivi cette vague d'élargissement avec deux augmentations successives de son périmètre :

- Au 1er janvier 2013, six nouvelles communes ont rejoint l'agglomération : Colleville-Montgomery, Ouistreham, Saint-André-sur-Orne et les trois communes de l'ex Communauté de communes des Rives de l'Odon (Mouen, Tourville-sur-Odon et Verson). Caen la mer est donc composée de 35 communes.

- Au 1er janvier 2017, Caen la mer se transforme en Communauté urbaine avec l'intégration de deux intercommunalités limitrophes (Entre Thue et Mue et Plaine Sud de Caen) ainsi que les communes de Troarn et de Thaon.

Devenue Communauté urbaine, Caen la mer dispose désormais des compétences aménagement du territoire, développement économique, promotion du territoire, gestion des services d'intérêt collectif, organisation des déplacements et de la mobilité, définition de la politique de la ville et de l'habitat.

b. Une vague de création de communes nouvelles

Au-delà de cet élargissement, certaines communes ont décidé de saisir l'opportunité offerte par la loi NoTRE de 2015 pour créer des communes nouvelles. Au total, quatorze communes ont fusionné pour créer quatre communes nouvelles : Castine-en-Plaine, Le Castelet, Rots et Thue et Mue.

Communes nouvelles	Communes historiques
Castine-en-Plaine	Hubert-Folie
	Rocquancourt
	Tilly la Campagne
Le Castelet	Garcelles-Secqueville
	Saint-Aignan-de-Cramesnil
Rots	Lasson
	Rots
	Secqueville-en-Bessin
Thue et Mue	Bretteville-l'Orgueilleuse
	Brouay
	Cheux
	Le Mesnil-Patry
	Putot-en-Bessin
	Sainte-Croix-Grand-Tonne

Depuis le 1er janvier 2019, le territoire de Caen la mer compte ainsi 48 communes, représentant 58 communes historiques.

c. Un projet de territoire pour se fédérer

La Communauté urbaine a lancé en 2021 une démarche d'élaboration d'un projet de territoire.

Un projet de territoire n'est pas un document réglementaire mais plutôt une démarche volontaire à l'initiative du territoire, pour définir une vision partagée de son avenir. Il se traduit par un document socle stratégique pour guider l'action de la Communauté urbaine et dessiner une feuille de route collective.

L'élaboration du projet de territoire Caen la mer 2021-2030 atteste de la volonté de la Communauté urbaine de bâtir un projet fédérateur, avec l'ensemble des acteurs du territoire, pour dessiner un destin commun.

Il permet ainsi de :

- Partager une vision commune du futur de la Communauté urbaine.
- Connaître le territoire, ses atouts mais aussi ses vulnérabilités, au regard des évolutions et mutations à venir.
- Traduire la vision stratégique en une feuille de route pragmatique qui tienne compte de la diversité de 48 communes.
- Disposer d'un document socle fondateur, d'un fil conducteur et document-cadre, support pour d'autres exercices de programmation ou de planification, permettant d'organiser l'action publique communes-communauté.

Le diagnostic du projet de territoire partage logiquement de nombreux constats et enjeux avec celui du PLUi-HM. Il met ainsi en avant le rôle de métropole régionale de l'agglomération mais dont la taille reste humaine, l'attractivité du territoire qui pourrait être renforcé par sa valorisation et la mise en cohérence de ses politiques, les contrastes et les spécificités territoriales au sein même de la Communauté urbaine. Il interroge aussi la durabilité de son modèle de développement, même si Caen la mer apparait déjà bien engagé dans les transitions.

La stratégie du projet de territoire repose ainsi sur quatre grandes ambitions qui sont déclinées en objectifs et en actions.

- 1e ambition : accélérer les transitions pour proposer un modèle d'aménagement plus durable
- 2e ambition : préserver la taille humaine de notre territoire et sa qualité de vie
- 3e ambition : accompagner le monde économique dans sa mutation vers une économie durable et innovante
- 4e ambition : faire de Caen la mer un territoire de dialogue et de mobilisation commune

L'élaboration du PLUi-HM apparait comme l'un des leviers majeurs pour décliner de manière opérationnelle la stratégie du projet de territoire.

1.2. Des communes au positionnement et aux fonctions différents

a. Une armature urbaine bien structurée

Toutes les communes de l'agglomération caennaise n'assurent pas les mêmes fonctions, selon leur niveau de services et d'équipements. Pour comprendre le fonctionnement du territoire, il convient d'identifier l'armature urbaine qui le structure.

Ce travail d'identification de l'armature urbaine a été réalisé par l'Aucame, à l'échelle du Calvados en 2018. Cette armature urbaine a servi notamment de base de travail pour définir les typologies de communes du SCoT Caen-Métropole et l'actuel PLH de la Communauté urbaine Caen la mer.

L'armature urbaine prend en compte neuf thèmes, sur des éléments participant au rayonnement d'une commune :

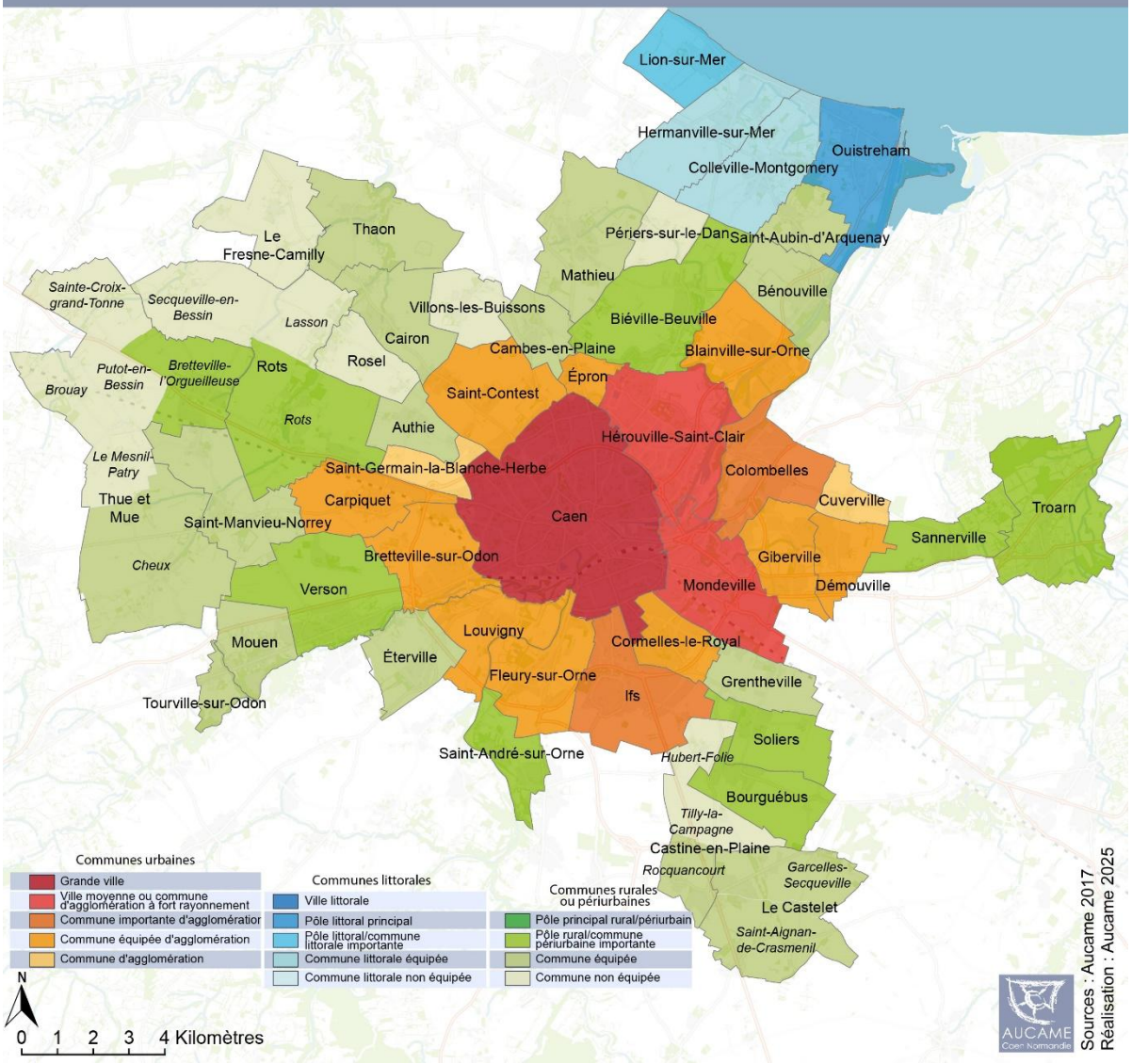
- La population
- Le logement
- L'emploi
- Les transports
- Le commerce
- Les équipements d'enseignement
- Les équipements de santé
- Les services aux particuliers
- Les équipements sportifs, culturels et de loisirs

À partir d'une note globale, synthèse de ces différents indicateurs, les communes sont classées selon six niveaux de rayonnement, de la commune non équipée à la commune la plus importante du département, Caen.

Selon qu'elles se trouvent en milieu périurbain ou rural, littoral ou bien urbain, les communes n'assurent pas les mêmes fonctions, à niveau d'équipement équivalent. Pour affiner cette armature et mieux comprendre l'organisation du territoire, un filtre géographique permet de distinguer les communes urbaines des communes littorales et des communes rurales ou périurbaines.

Au moment de l'élaboration de cette armature, il a été décidé de conserver le niveau géographique des communes historiques (communes déléguées) avant l'important mouvement de fusion de communes en 2017 pour mieux appréhender le fonctionnement du territoire.

L'armature urbaine de Caen la mer (communes historiques)



Trois types de territoires sont présents sur le territoire de Caen la mer : les communes urbaines de l'agglomération caennaise, les communes littorales de la Côte de Nacre et les communes périurbaines (autour de Caen).

Dans l'agglomération, Caen représente la commune qui concentre le plus de fonctions urbaines. Les communes d'Hérouville-Saint-Clair, de Mondeville et, dans une moindre mesure, d'Ifs et de Colombelles, présentent aussi un niveau de population et d'équipement tel qu'elles participent largement au rayonnement de l'agglomération caennaise. Ces communes forment ainsi le centre urbain métropolitain.

Autour de l'agglomération urbaine, une première couronne de communes périurbaines, dans un rayon de 5 km, apparait globalement bien équipée. Le développement périurbain qui a eu lieu autour de Caen depuis plusieurs décennies s'est traduit par une augmentation de la population et logiquement des services et équipements associés. Aux franges du territoire de l'agglomération, des communes moins peuplées, à l'ouest et au sud, ont un profil plus rural. Des pôles secondaires prennent le relais du maillage territorial, au-delà de la Communauté urbaine. C'est le cas de Douvres-la-Délivrande, Evrecy, Moult-Argences par exemple. Bien que ne faisant pas partie de l'intercommunalité, elles

peuvent, pour certaines fonctions commerciales ou scolaires, entretenir des liens avec les communes de l'agglomération.

Sur le littoral, au bénéfice d'une attractivité touristique, l'ensemble des communes sont plutôt bien équipées. Ouistreham ressort tout de même nettement comme pôle principal, avec des fonctions de centralités qui ne sont pas seulement dues à son équipement touristique (pôle d'emploi, collège…).

Le fort niveau d'équipement et de rayonnement des communes du centre de l'agglomération, le bon niveau d'équipement des pôles périurbains, ruraux et littoraux du territoire et, plus globalement, la répartition équilibrée de cette armature urbaine contribue au bon fonctionnement urbain du territoire. Cette armature est le gage d'une certaine proximité pour l'accès aux commerces, services et emploi. Elle peut aussi permettre d'assoir des politiques sectorielles au plus près des besoins et capacités d'accueil de territoire.

Si cette armature urbaine est un atout pour le territoire, le développement important de la périurbanisation favorise un certain nivellement de la hiérarchie urbaine. Les communes, lorsqu'elles atteignent une certaine taille critique en termes de population, tendent à développer un niveau d'équipement qui, en accroissant leurs fonctions, atténuent le rôle structurant des pôles voisins. C'est notamment le cas dans la première couronne périurbaine de l'agglomération.

	Type de commune (y compris communes déléguées)	Population 2021	Superficie ha	Nombre de communes
Communes d'agglomération	Grande ville	108 200	2 574	1
	Ville moyenne ou commune d'agglomération à fort rayonnement	32 302	1 970	2
	Commune importante d'agglomération	19 003	1 614	2
	Commune équipée d'agglomération	38 287	5 363	10
	Commune d'agglomération	4 681	469	2
Communes littorales	Pôle littoral principal	9 331	894	1
	Pôle littoral - commune littorale importante	2 521	475	1
	Commune littorale équipée	5 740	1 616	2
Communes rurales ou périurbaines	Pôle rural	25 901	11 331	9
	Commune équipée	23 793	8 331	14
	Commune non équipée	2 926	1 766	4

Répartition des communes (communes nouvelles) de l'armature urbaine de Caen la mer, source INSEE RP 2021

b. *Un fonctionnement par bassins de vie*

Si l'armature urbaine permet de comprendre en partie le fonctionnement du territoire, celle-ci peut être complétée par une approche en bassins de vie. En effet, les déplacements quotidiens des habitants, hormis les déplacements liés au travail ou à la fréquentation d'équipement rare, se font souvent en privilégiant une logique de proximité. Ces déplacements de proximité peuvent se faire en lien avec la commune pôle la plus proche mais aussi entre communes voisines qui accueillent des fonctions et services complémentaires.

Les ateliers territoriaux menés de janvier à mars 2022 ont permis de définir des bassins de vie avec les élus locaux de la Communauté urbaine. Chaque élu a pu ainsi compléter un questionnaire accompagné d'une carte de l'agglomération pour identifier les relations préférentielles de sa commune avec d'autres communes selon trois points :

- Vers quelle(s) communes les habitants vont-ils principalement pour trouver certains équipements (par exemple : école, bibliothèque, gymnase…) ?
- Vers quelle(s) communes les habitants vont-ils principalement pour effectuer des achats de proximité ou des courses alimentaires ?
- Avec quelle(s) communes avez-vous des habitudes de coopération ?

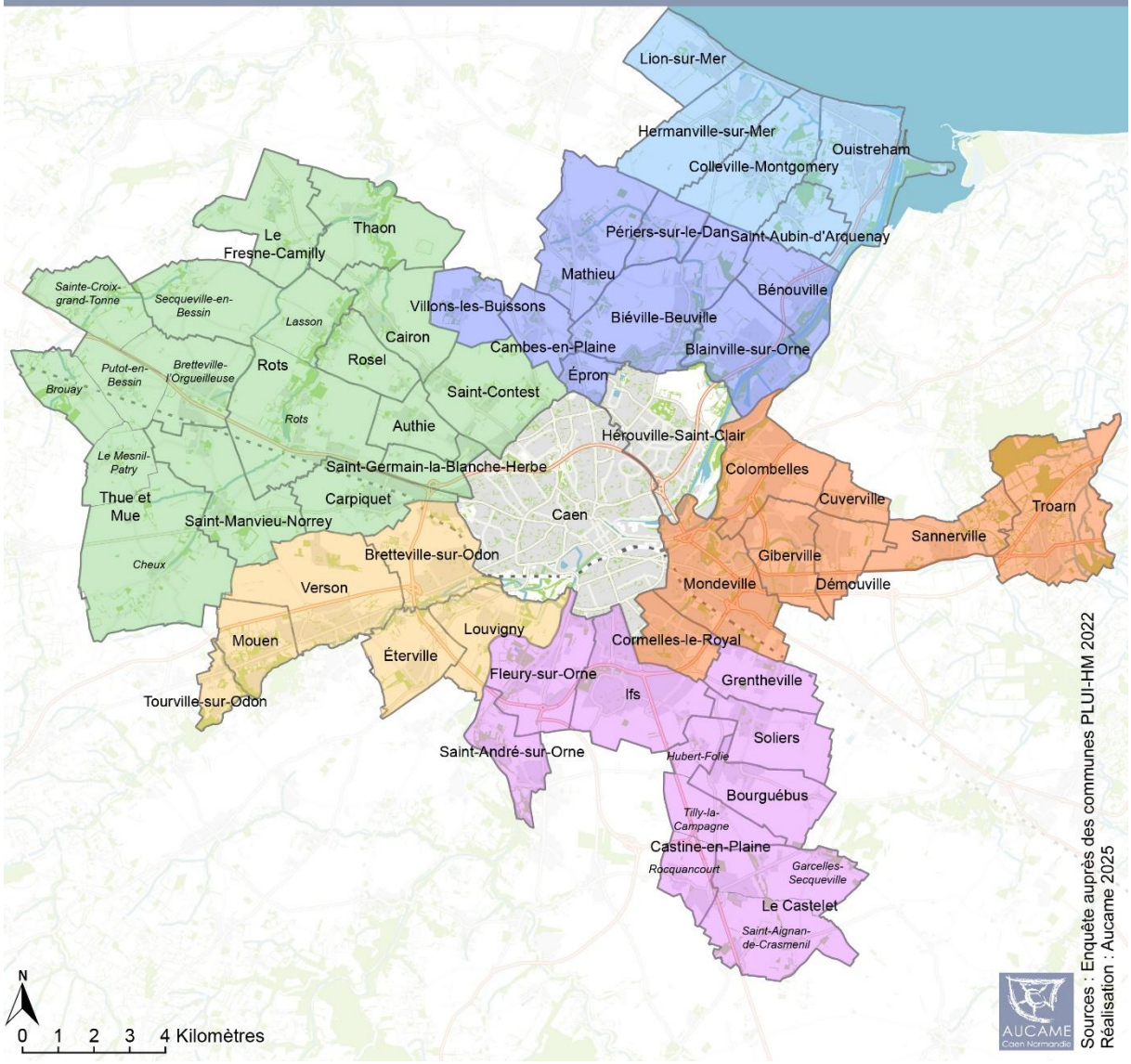
Il apparait que quasiment toutes les communes entretiennent des liens privilégiés avec la ville de Caen mais le résultat montre aussi une imbrication des territoires très forte, tant dans les pratiques des habitants que dans les habitudes de fonctionnement des communes.

On peut cependant distinguer plusieurs grands bassins de vie à l'intérieur desquels les échanges entre communes sont particulièrement denses, sans qu'ils soient exclusifs de relations avec d'autres communes :

- Un bassin des communes littorales, y compris Saint-Aubin-d'Arquenay ;
- Un bassin des communes rétro-littorales, entre Caen et la mer, qui entretiennent aussi des relations privilégiées avec les communes littorales et, pour la partie ouest, avec le pôle extérieur de Douvres-la-Délivrande ;
- Un bassin des communes de l'est, structuré autour des communes « du plateau » et qui s'étend jusqu'à Troarn ;
- Un bassin au sud, qui reprend les contours de l'ancienne Communauté de communes Plaine sud de Caen, ainsi que les communes sur le plateau de la rive droite de l'Orne (Fleury-sur-Orne, Saint-André-sur-Orne et Ifs) ;
- Un bassin des communes des vallées de l'Orne et de l'Odon, au sud-ouest de l'agglomération ;
- Un grand bassin ouest, reprenant en grande partie les communes de l'ancienne Communauté de communes Entre Thue et Mue, ainsi que les communes d'agglomération situées à l'ouest de Caen.

Les communes de Caen et d'Hérouville-Saint-Clair n'apparaissent pas dans les bassins de vie car leur positionnement particulier leur confère un fonctionnement relativement autonome pour les activités du quotidien. Si elles ont de nombreux liens avec les autres communes de Caen la mer, il s'agit principalement de liens pour l'accès à des services ou commerces « exceptionnels » et ces liens sont très majoritairement orientés de la périphérie vers le centre.

Les bassins de vie de proximité



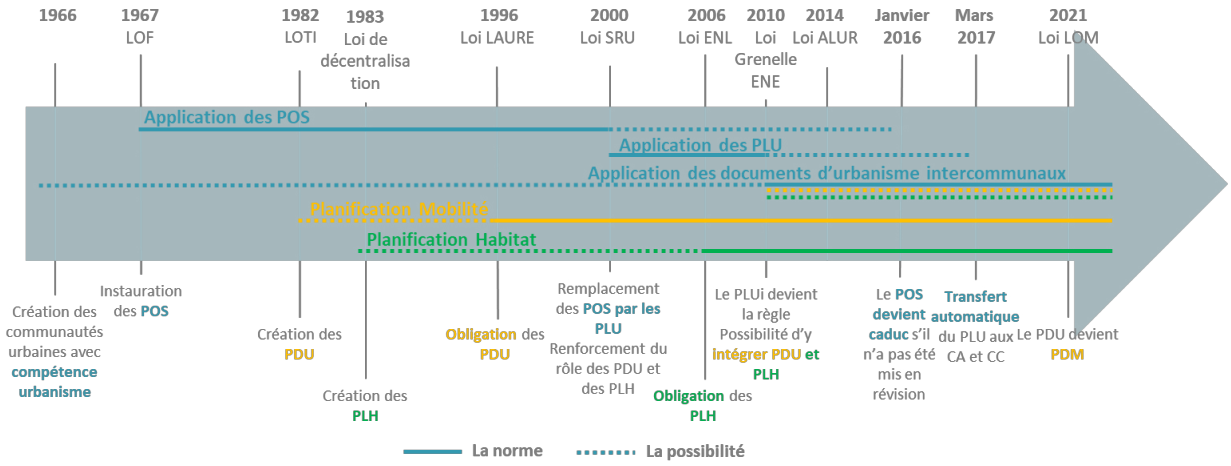
1.3. Une dynamique de révision des PLU

a. *Un contexte législatif en pleine évolution*

Ces dix dernières années, la législation qui encadre les documents d'urbanisme a connu de nombreuses évolutions.

Si, dès l'instauration des POS, les intercommunalités avaient la possibilité d'élaborer un document d'urbanisme, les dernières évolutions législatives imposent cette échelle dans le paysage de l'urbanisme réglementaire. Dès 2014, la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) impose que le PLU soit élaboré à l'initiative et sous la responsabilité des intercommunalités (PLUi) sauf en cas de minorité de blocage.

En 2017, le passage de Caen la mer en Communauté urbaine a déclenché de fait la prise de compétence de l'urbanisme réglementaire, en lieu et place des communes membres, sans être soumise à cette minorité de blocage. Caen la mer a saisi l'opportunité offerte par la loi Grenelle II du 12 juillet 2010, modifiée par la loi ALUR du 24 mars 2014, d'enrichir son PLUi de politiques locales de l'habitat et des mobilités pour devenir PLUi-HM.



Évolution législative des documents locaux d'urbanisme, réalisation AUCAME

Bien évidemment, les élus du territoire n'ont pas attendu le passage en PLUi pour se doter d'un cadre réglementaire.

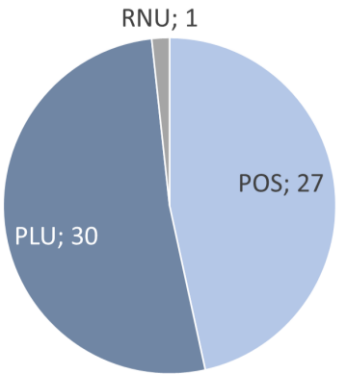


Figure 1 : Au 27 décembre 2012

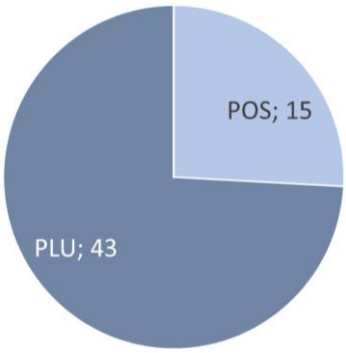


Figure 2 : Au 20 novembre 2015

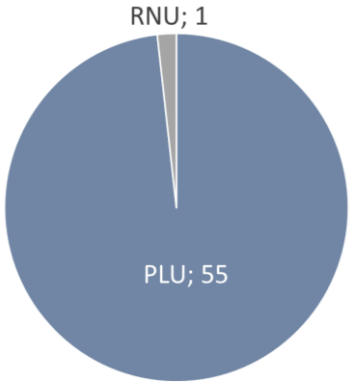


Figure 3 : Au 1 août 2022

Un territoire bien couvert par des documents d'urbanisme relativement récents, source Direction de l'urbanisme de Caen la mer

Au 1er août 2022, la Communauté urbaine Caen la mer est en très grande majorité couverte par des plans locaux d'urbanisme (PLU). Seule la commune déléguée de Sainte-Croix-Grand-Tonne est, aujourd'hui, régie par le Règlement national de l'urbanisme (RNU).

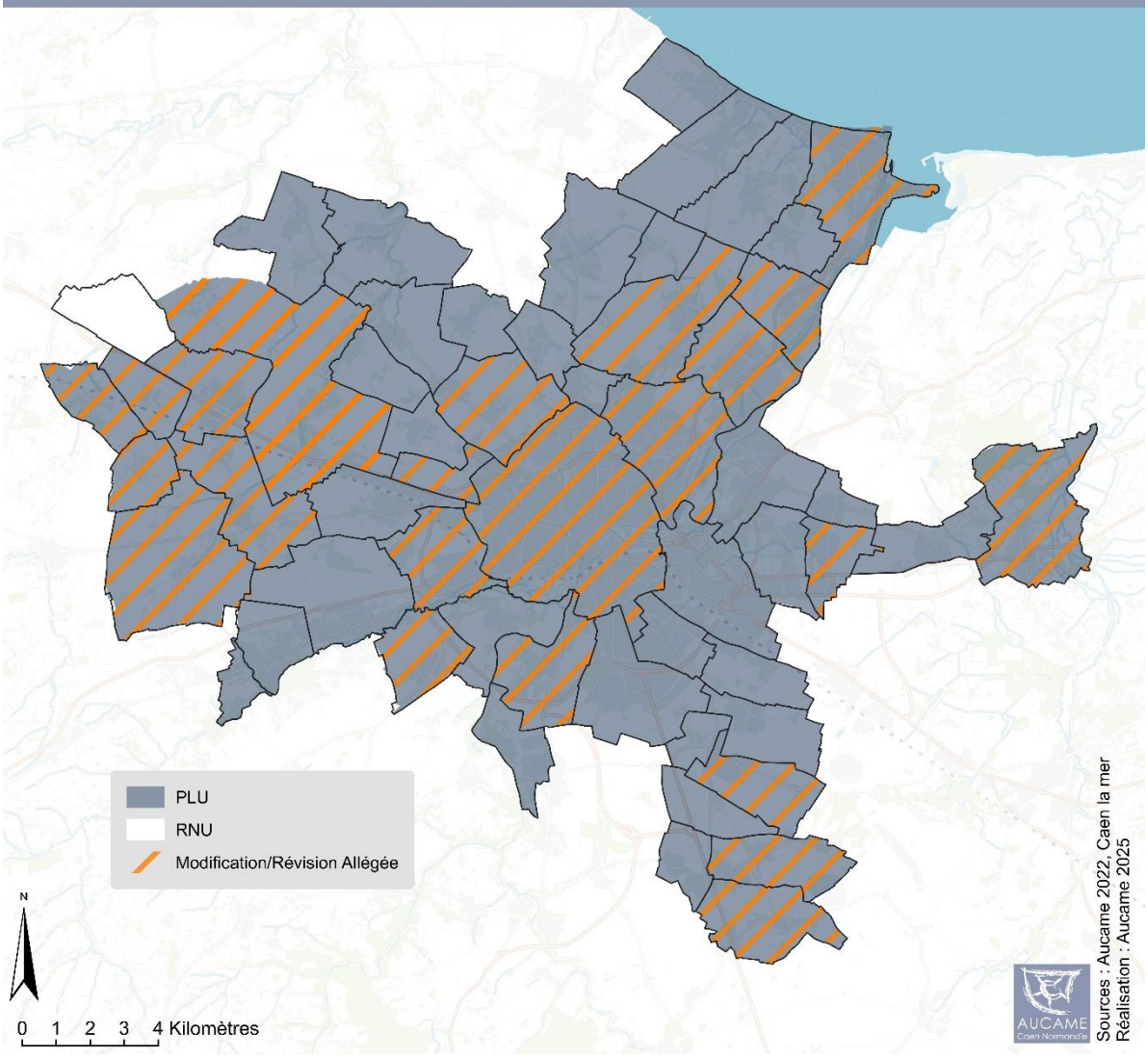
Cette dynamique est relativement récente puisqu'à la fin 2012, presque la moitié des communes de Caen la mer étaient encore régies par un Plan d'occupation des sols (POS). Ces derniers devenus caducs en janvier 2016 ont obligé ces communes à élaborer un PLU pour ne pas retomber dans la règle commune du RNU.

Au final, les documents d'urbanisme du territoire sont très récents. En effet, trois quarts des PLU de Caen la mer ont été approuvés après 2017, date à laquelle la Communauté urbaine a été créée, à l'image de la commune nouvelle de Rots qui a approuvé son PLU en juin 2022.

La vie courante des documents d'urbanisme oblige également une adaptation régulière de la règle. Ainsi, en 2022, vingt-deux procédures de modifications et de révisions allégées sont en cours à l'échelle du territoire.

Cette dynamique de révision récente des documents d'urbanisme communaux sous compétence de la Communauté urbaine constitue un atout pour préparer un premier PLU intercommunal.

Documents d'urbanisme en vigueur et procédures en cours au 01/08/2022

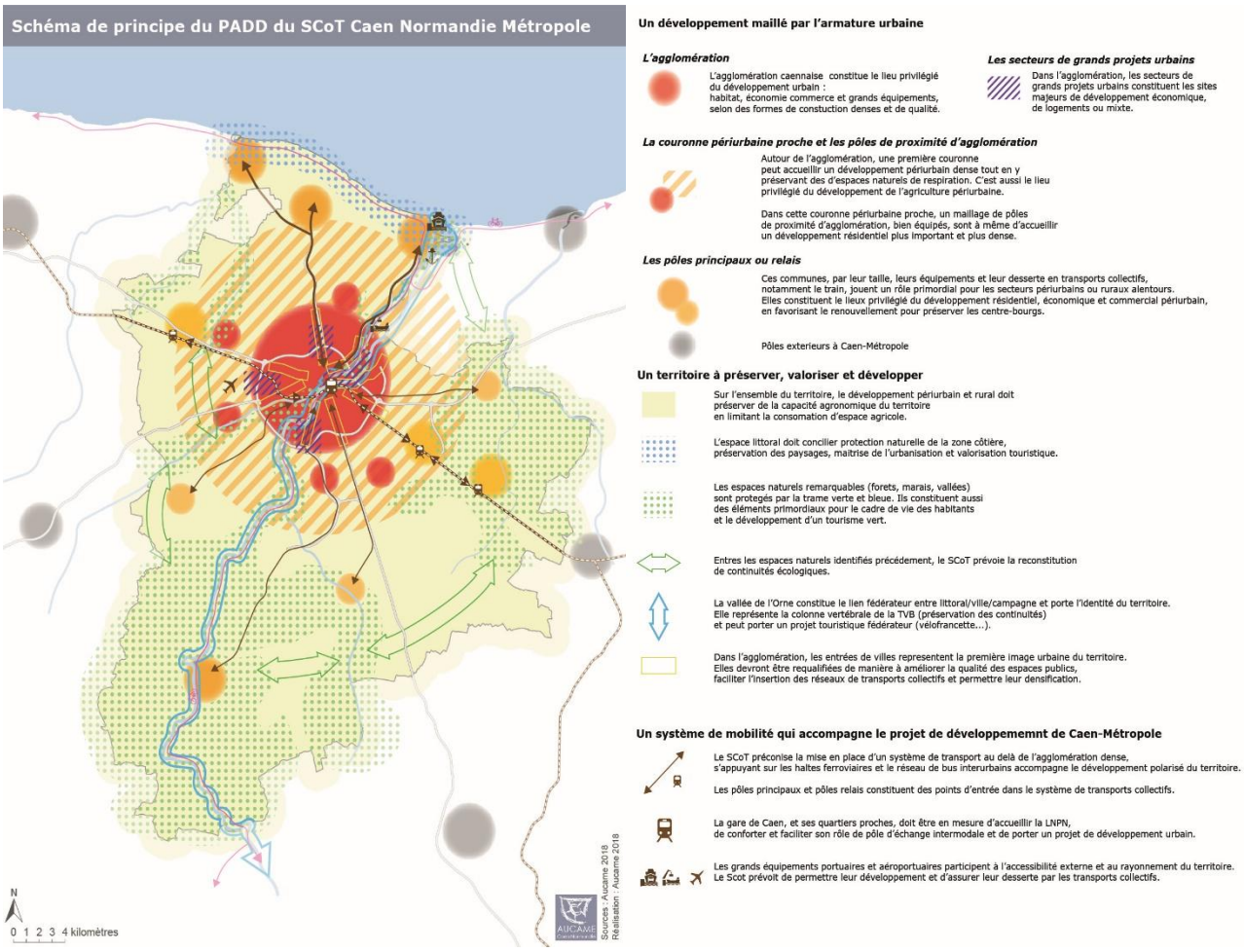


1.4. Un PLUi-HM qui s'inscrit en déclinaison d'un SCoT récent

Le SCoT a pour objet de fixer les objectifs des politiques publiques ayant une incidence sur l'aménagement et le développement du territoire avec un souci permanent de préservation, voire de protection, des ressources vitales du territoire que sont l'eau, l'air, les sols et la biodiversité.

Caen la mer est couvert par un SCoT révisé récemment et approuvé en 2019, qui comprend, outre la Communauté urbaine, quatre Communautés de communes périphériques, de la mer à la Suisse Normande. Pour cette révision, si les élus ont fait le choix de prolonger le parti d'aménagement du SCoT de 2011, ils ont affirmé clairement le fait que l'aménagement devait être la résultante de l'objectif de développement économique dans le respect des impératifs de la préservation de l'environnement. Le projet porté par le SCoT vise ainsi à organiser le développement de Caen-Métropole pour en minimiser les impacts négatifs sur son territoire. Caen la mer représentant l'agglomération centrale du SCoT, de nombreux points du projet s'appliquent à son territoire.

Une procédure de modification simplifiée est lancée en 2025 pour prendre en compte les objectifs de consommation d'espace par territoire, en déclinaison du SRADDET approuvé en 2024.



Carte extraite du Scot Caen-Normandie Métropole approuvé en 2019

Face aux défis d'une croissance durable et équilibrée, le SCoT propose une réponse en trois axes :

- Développer les potentialités
- Aménager le cadre de vie

- Préserver le bien commun

Ce projet prend en compte les spécificités de chaque territoire, en les mettant en cohérence au service d'un projet global. Il s'appuie sur un développement maillé par l'armature urbaine, des principes forts de protection et de valorisation environnementale et un système de mobilité qui accompagne le projet de développement du territoire.

a. Développer les potentialités

Le SCoT Caen-Métropole souhaite poursuivre la dynamique de création d'emplois. Il organise le territoire pour permettre son développement et vise la création de 2 250 emplois en moyenne par an d'ici 2040.

Cela passe notamment par le développement de synergies entre recherche et développement économique. Il s'appuie notamment sur trois sites identifiés dans l'agglomération caennaise de nature à favoriser l'alliance de la créativité et de l'innovation : Epopea (Plateau Nord de Caen), les bords de l'Orne et le plateau de Colombelles.

Il met aussi l'accent sur la redynamisation économique de ses espaces urbains centraux, en y favorisant l'implantation d'activités compatibles avec l'habitat, et l'établissement, via le Document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC), d'un juste équilibre entre commerce de centralité et commerce périphérique.

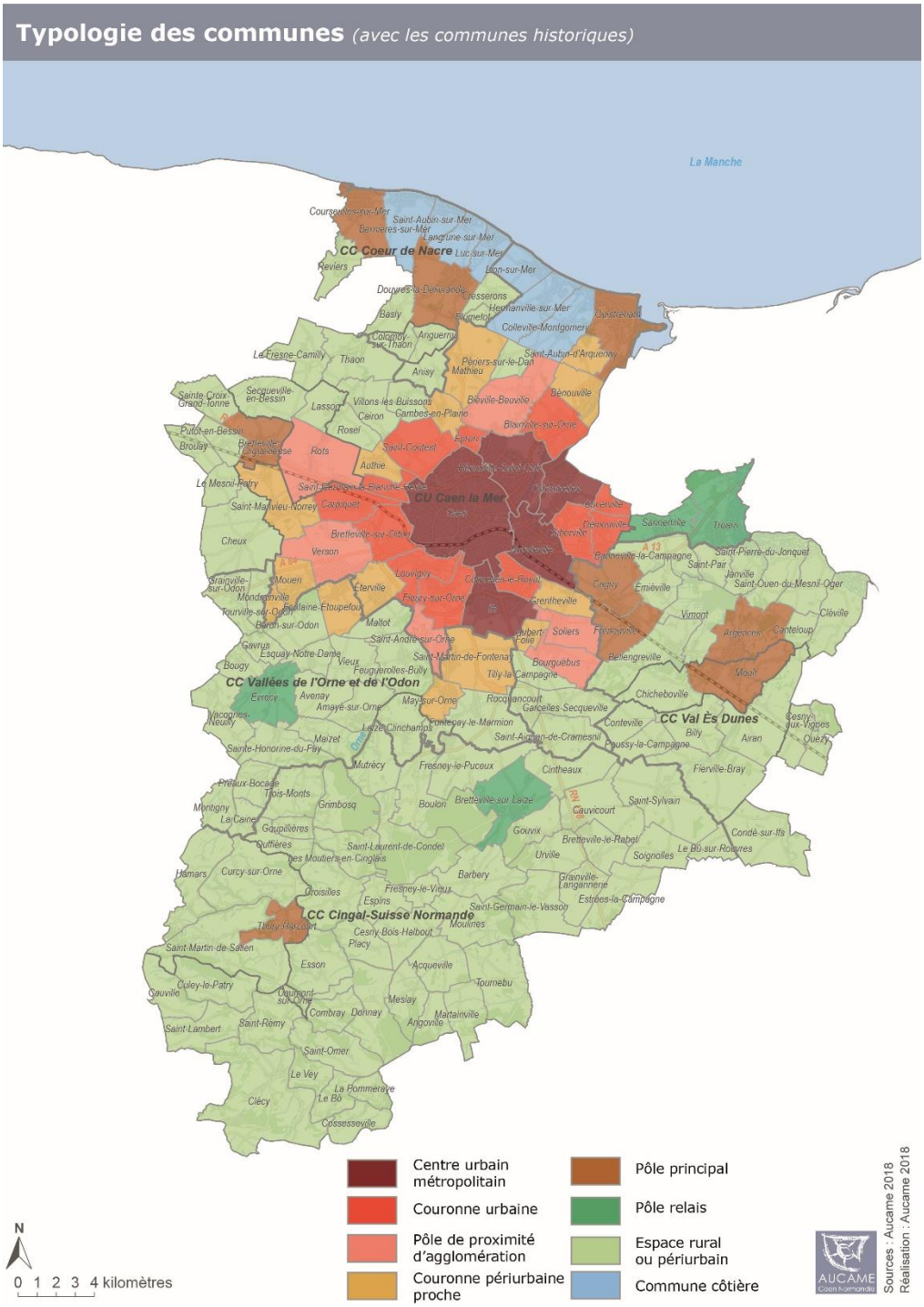
Pour conforter la notoriété et l'attractivité de Caen-Métropole, le SCoT prévoit notamment de : *renforcer les fonctions métropolitaines de Caen, faciliter l'accessibilité externe et mener des projets phare pour Caen-Métropole, à l'image du* Projet d'Intérêt Majeur Caen Presqu'île qui, par son ampleur, son ambition architecturale et son intégration environnementale, contribue à valoriser l'image de tout le territoire au plan national.

b. Aménager le cadre de vie

Pour porter le projet de territoire d'une manière équilibrée, le SCoT retient un principe de polarisation qui a pour objectif de renforcer l'agglomération, recentrer le développement périurbain sur les pôles principaux et relais et maîtriser la périurbanisation dans les communes résidentielles.

Face à un modèle de déplacement qui atteint ses limites, le SCoT Caen-Métropole entend donner une place prioritaire à l'ensemble des modes de déplacement alternatifs et optimiser l'utilisation de l'automobile. Cette ambition vient en appui d'une politique de développement misant sur la compacité urbaine et la polarisation du territoire.

Enfin, le SCoT souhaite répondre quantitativement et qualitativement aux besoins en logements des habitants, pour permettre à tous les actifs travaillant dans le territoire d'y résider et pour s'adapter aux évolutions de la société (diminution de la taille des ménages, vieillissement de la population…). Cette ambition se traduit dans le SCoT par la construction de 52 000 logements d'ici 2040 répartis de manière équilibrée sur le territoire, en respectant les principes de l'armature urbaine, une diversification de l'offre de logements pour répondre aux « besoins d'habiter » variés des ménages et l'engagement d'une politique volontariste de réhabilitation du parc ancien.



Carte extraite du Scot Caen-Normandie Métropole approuvé en 2019

c. Préserver le bien commun

Afin de préserver la biodiversité, de limiter l'imperméabilisation des sols et de protéger la capacité agricole du territoire, Caen-Métropole fait de la réduction de la consommation d'espace une priorité. La consommation de terres agricoles pour l'urbanisation est en diminution depuis le précédent SCoT. Le SCoT entend amplifier cette diminution pour atteindre un objectif de 110 ha par an en moyenne.

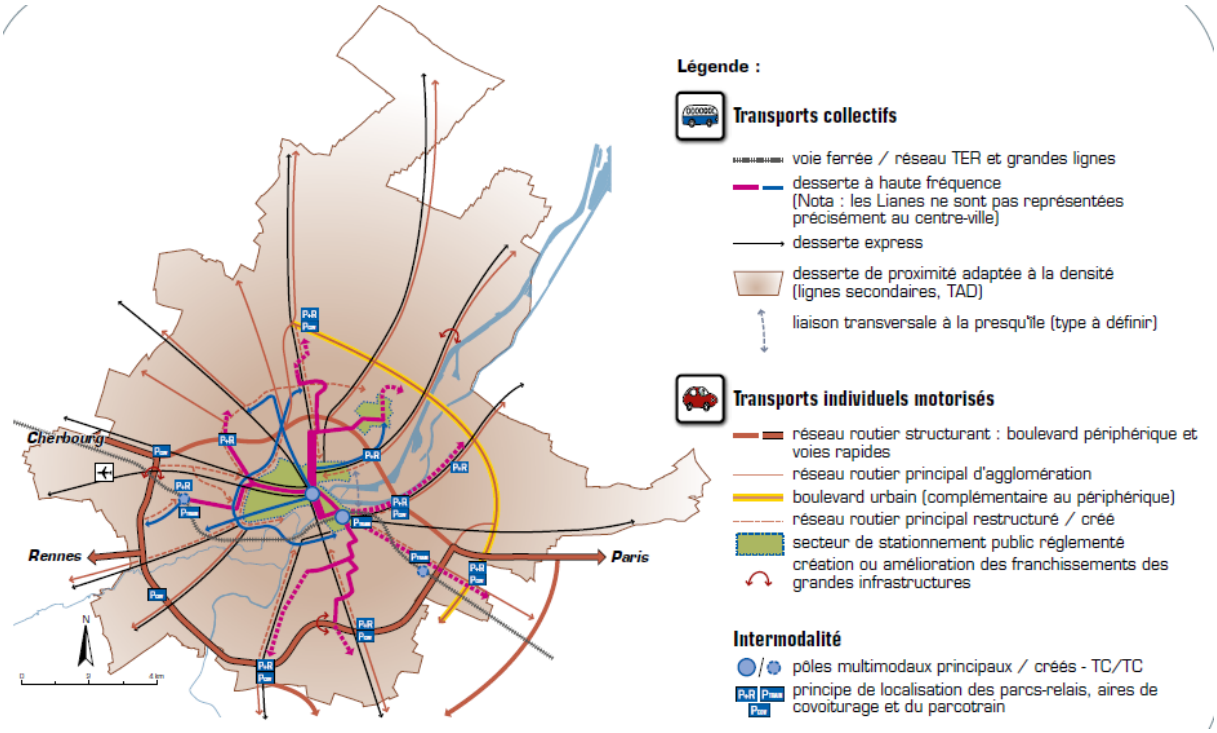
Face aux changements climatiques, le SCoT Caen-Métropole adopte deux positions complémentaires de poursuite de la transition énergétique et de l'adaptation aux effets du réchauffement climatique. Ces orientations se déclinent de manière plus opérationnelle dans le PCAET en cours d'élaboration à l'échelle de Caen-Métropole.

Enfin, le territoire a défini précisément une Trame verte et bleue qui comprend les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques qui les mettent en connexion. Le SCoT assure une protection forte des espaces ainsi identifiés. Cette protection a pour objectif premier de préserver les espaces nécessaires au maintien de la biodiversité sur le territoire mais elle joue aussi de nombreux autres rôles dans la préservation des fonctions écologiques de Caen-Métropole.

1.5. Un plan de déplacements urbains (PDU) à réviser

Caen la mer est couvert par un plan de déplacements urbains approuvé en novembre 2013. Celui-ci, réalisé à l'époque par le syndicat mixte Viacités regroupant la Communauté d'agglomération et le département du Calvados, a été élaboré à l'échelle de 29 communes, avant les vagues d'élargissement de Caen la mer en 2013 et 2017.

Le PDU décline un projet d'organisation des mobilités à horizon 2030, appelé concept multimodal cible, dans un plan d'actions à plus court terme, de 2013 à 2018.



Concept multimodal cible pour 2030, extrait du PDU de Caen la mer 2013

Ce projet, très orienté sur les transports collectifs, prévoit une hiérarchisation forte du réseau de transports collectifs autour de la tramferrisation du TVR (transformation du transport en voie réservée sur pneus guidé en tramway ferroviaire classique), de lignes de bus à haute fréquence et de dessertes express vers les territoires périurbains venant compléter un maillage de lignes de proximité.

Il vise aussi à limiter la place de la voiture dans le centre de l'agglomération en renforçant le rôle du périphérique, en réorganisant le plan de circulation pour contraindre les traversées du centre-ville de Caen et en élargissant le secteur de stationnement réglementé.

Au pourtour de la ville, des pôles d'intermodalités ou des parkings de covoiturage permettent de proposer une alternative aux voitures avant d'entrer en secteur urbain dense.

Ce projet de mobilité se décline en seize fiches actions regroupées selon six grands axes :

- **Axe 1 : un développement urbain orienté vers une mobilité plus éco-responsable**. Cet axe, avant même l'intégration du volet mobilité dans le PLUi, vise à croiser les sujets de mobilité et d'urbanisme en renforçant les densités autours des transports collectifs lourds et en favorisant la ville des déplacements courts.
- **Axe 2 : un système de transports collectifs performant et intermodal.** Au cœur du projet de PDU, cet axe vise à hiérarchiser et restructurer le réseau des transports collectifs ainsi qu'à

faciliter l'intermodalité. Il inscrit notamment le projet de tramferrisation (passage du TVR vers le tramway fer) et ses extensions à l'ouest.

- **Axe 3 : le stationnement, levier d'une politique de transport cohérente.** Cet axe inscrit l'encadrement du stationnement privé dans les documents d'urbanisme en cohérence avec les grands projets de transports collectifs et organise la régulation du stationnement public.
- **Axe 4 : un usage intelligent de la voiture.** Il a pour objectif principal l'optimisation de l'usage de la voiture, pour limiter les investissements routiers et promouvoir son usage raisonné (covoiturage, véhicule électrique, autopartage…).
- **Axe 5 : une voirie pour tous.** Les deux grandes actions de cet axe ciblent la restructuration des entrées de ville pour un meilleur partage de la voirie et des aménagements favorisant les modes actifs.
- **Axe 6 : le vélo, un mode à part entière.** Cet axe vise à changer le statut de Caen la mer pour devenir une agglomération accueillante pour les vélos par ses aménagements et soutenir la pratique du vélo par une politique de services en sa faveur.

Alors qu'une bonne partie des actions du PDU ont été ou sont en cours de mise en œuvre, l'élaboration du PLUi-HM est l'occasion de réviser celui-ci. Il s'agit tout d'abord de suivre l'élargissement du territoire, avec de nouvelles problématiques de desserte des zones peu denses, mais aussi de prendre en compte les évolutions des comportements de mobilité (suite au COVID-19, hausse des prix de l'énergie, electromobilité…) et d'intégrer les évolutions réglementaires issues de la loi d'Orientation des mobilités (LOM) de 2019.

1.6. Un programme local de l'habitat (PLH) en cours

Approuvé le 30 janvier 2020, le quatrième programme local de l'habitat (PLH) de Caen la mer couvre la période de 2019 à 2024. Ce PLH est la première programmation partagée entre les 48 communes de la communauté urbaine, les précédents étant à l'échelle des anciens périmètres administratifs.

À travers ce PLH, les élus de Caen la mer ont souhaité affirmer le rôle de la politique du logement pour renouer avec une croissance démographique, afin de conforter le rôle métropolitain de Caen la mer et fidéliser les ménages sur le territoire.

Toutefois, dans le contexte législatif, social et budgétaire en pleine mutation, les élus ont souhaité une approche plus globale de la politique de l'habitat. Ainsi, cette dernière s'est attachée à proposer une production de logements ambitieuse et prenant en compte les nombreux logements déjà programmés dans les communes tout en cherchant à la faire de manière équilibrée et responsable sur le territoire et à proposer en parallèle une politique de rénovation des logements. La politique communautaire de l'habitat vise donc à :

- Eviter une suroffre au risque de voir une concurrence s'opérer entre les logements neufs et les logements anciens,
- Minimiser l'impact environnemental du logement, en réduisant la consommation d'espaces agricoles lié au développement de l'habitat et en améliorant l'efficacité énergétique des logements,
- Respecter ou rétablir les grands équilibres spatiaux et sociaux du territoire,
- Produire des logements qui répondent aux aspirations, aux besoins et aux capacités financières des habitants.

Pour mettre en œuvre la politique de l'habitat, le PLH se décline selon quatre grandes orientations :

- **Orientation 1 : inscrire le PLH dans une démarche prospective en matière de production de logements.** Cette orientation décline les objectifs quantitatifs de production de nouveaux logements pour répondre à la volonté de Caen la mer d'affirmer son rang métropolitain à l'échelle de la Normandie. Cette programmation s'appuie sur l'armature urbaine du territoire. Pour maintenir les équilibres locaux, ces objectifs sont accompagnés de grands principes : programmer à long terme, anticiper les futurs documents de planification (PLUi), évaluer les effets sur les équilibres et accompagner les communes**.**
- **Orientation 2 : veiller à l'attractivité et à la qualité des parcs existants.** À l'échelle de Caen la mer, l'intervention sur les parcs existants, notamment privés, est une grande nouveauté de ce PLH. L'objectif est d'amplifier la rénovation, notamment énergétique, du parc de logements. Pour impulser cette dynamique, il préconise la simplification du parcours des habitants de Caen la mer (création d'un guichet unique de la rénovation de l'habitat) et d'aider financièrement les ménages.
- **Orientation 3 : proposer des logements adaptés aux besoins des habitants en organisant la mixité et les parcours résidentiels.** Cette orientation a pour ambition de poursuivre la politique locale de l'habitat solidaire engagée par les précédents PLH en matière de logements aidés et de besoins des publics spécifiques (jeunes, personnes âgées, personnes en situation de précarité, personnes en situation de handicap et gens du voyage). Les nouveautés de ce PLH est également d'initier une politique en faveur du logement abordable pour permettre

notamment aux classes moyennes d'accéder à la propriété dans une commune de Caen la mer et de mettre en place la politique de peuplement du parc locatif social.

- **Orientation 4 : renforcer les dispositifs de gouvernance et les outils de mise en œuvre.** Dans cette quatrième et dernière orientation, il s'agit de faire vivre le PLH en pérennisant le partenariat actif mis en place lors de la précédente programmation (avec les communes et les partenaires locaux). Toutefois, ce PLH a souhaité renforcer les outils de mise en œuvre des actions (structuration d'un observatoire foncier, suivi de la vacance, …).

Ces orientations sont déclinées en dix-neuf fiches actions, permettant leur mise en œuvre opérationnelle (calendrier, porteur de l'action, partenaire, budget, …).

2. Des déséquilibres socio-démographiques à l'échelle de l'agglomération

Synthèse

Caen la mer a renoué depuis 2013 avec une croissance démographique (+ 5 % entre 2010 et 2021), mais celle-ci ne se traduit pas de manière uniforme sur le territoire. Les secteurs périurbains de la Communauté urbaine connaissent les plus fortes croissances démographiques. Sur le littoral, le bilan démographique est limité en raison d'un important vieillissement de sa population. La plupart des quartiers urbains de l'agglomération perdent des habitants mais la situation y est contrastée : d'une part, certains secteurs de renouvellement urbain sont en forte croissance, d'autre part, le renouvellement des générations dans les secteurs d'habitat individuel de faubourg suscite une reprise démographique dont les effets commencent à se ressentir dans certains quartiers.

Caen la mer est soumis à un important vieillissement de sa population (+ 28 % de personnes de plus de 60 ans entre 2010 et 2021), en partie contrebalancée par son attractivité pour les étudiants et jeunes actifs. La part des personnes âgées est particulièrement forte sur le littoral et dans les communes du nord de Caen mais les dynamiques de vieillissement les plus importantes sont observées dans certains territoires périurbains de Caen la mer, lorsque la construction neuve ou la rotation des ménages ne suffit pas à compenser le vieillissement des habitants des premières générations périurbaines.

Conséquence du vieillissement de la population mais aussi du recul de la natalité et des phénomènes de décohabitation, la taille moyenne des ménages est passée de 3 habitants par foyer en 1975 à 2 en 2021. Cette baisse de la taille des ménages a un impact fort sur les besoins en logements du territoire pour maintenir son niveau de population.

La traduction de ces différents phénomènes fait que l'occupation humaine est très marquée spatialement. Du fait de la périurbanisation, on constate une forte présence de couples avec et sans enfants dans la couronne périurbaine. Dans le centre-ville, étudiants et jeunes ménages côtoient des personnes âgées habitant depuis longtemps le cœur urbain. Dans l'agglomération dense, les dynamiques de renouvellement urbain et démographique à l'œuvre changent le profil des habitants, notamment dans les quartiers de faubourg, dans l'hypercentre où les jeunes sont de plus en plus nombreux et dans les secteurs de constructions nouvelles. Sur le littoral, l'installation de retraités accélère le vieillissement d'une population déjà globalement âgée. Enfin, la concentration de logements sociaux génère une présence de familles monoparentales dans les quartiers et communes concernés.

Cette hétérogénéité se traduit aussi dans les niveaux de vie, avec une double coupure géographique entre rive gauche plus aisée et rive droite plus modeste, d'une part, et périurbain relativement homogène et urbain dense hétérogène, d'autre part (forte différence entre les quartiers, « poches » de pauvreté dans les quartiers de la politique de la ville).

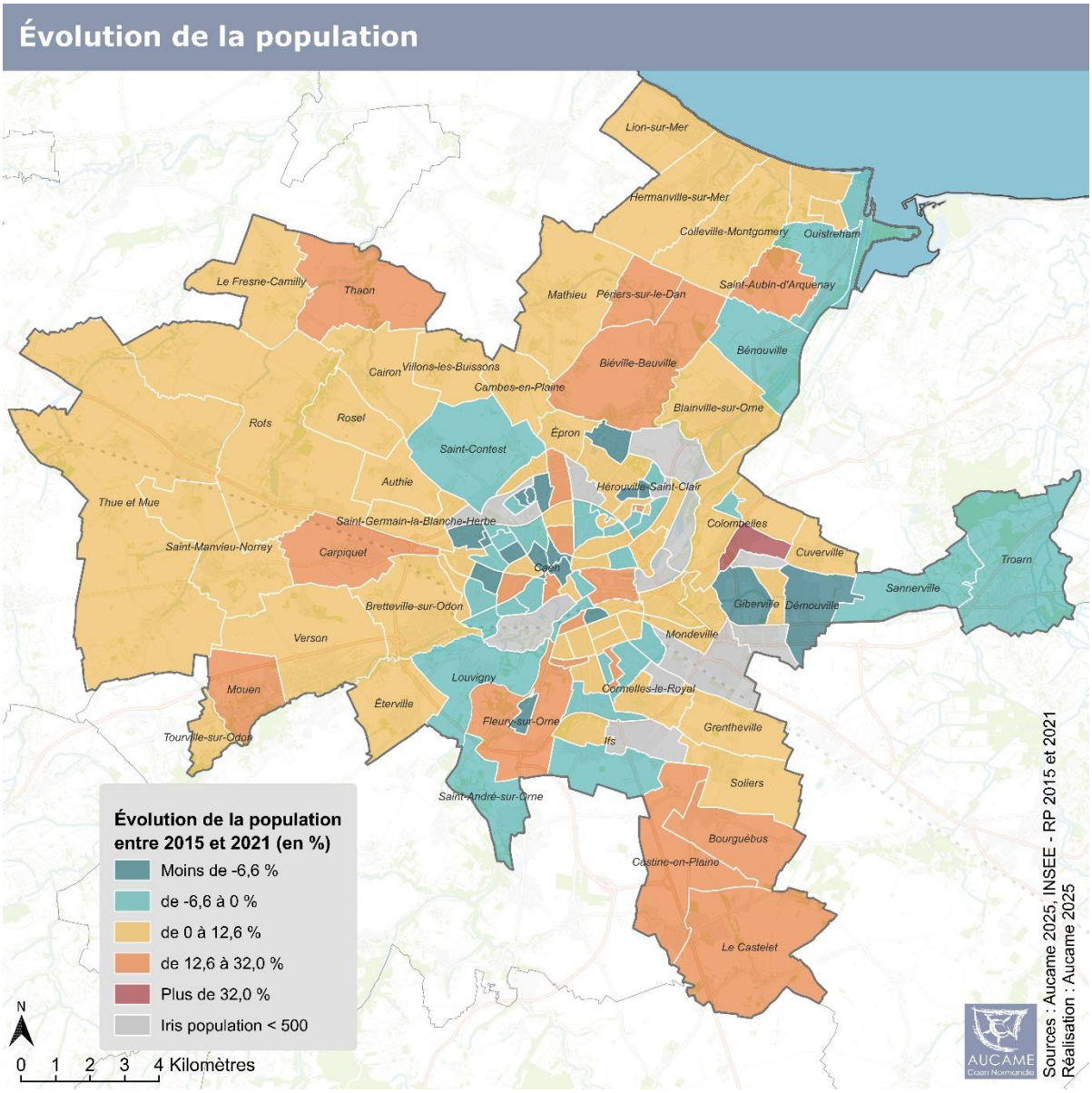
Les enjeux

NB : les questions démographiques étant très liées à celles de l'habitat, une partie des enjeux sont communs à ces deux thèmes

- Un développement équilibré des territoires en fonction de leur capacité de renouvellement et de leur place à l'échelle des bassins de vie
- La mixité sociale des territoires
- Des parcours résidentiels et des besoins des ménages à fluidifier à l'échelle des communes et des quartiers
- L'adaptation des équipements et des services aux nouveaux besoins des retraités et des personnes très âgées
- L'adaptation de l'offre de logement aux évolutions de la structure de la population dans les années à venir, notamment le vieillissement et les étudiants

2.1. Des dynamiques différenciées au sein de Caen la mer

a. Une couronne périurbaine proche dynamique



Entre 2010 et 2021, la population de Caen la mer a augmenté de 5 % sur la période. Au sein de Caen la mer, l'évolution de la population n'est pas homogène sur le territoire. D'une manière générale, l'agglomération tend à perdre des habitants au profit de sa périphérie. Selon le principe des vases communicants, cette dynamique est liée à la périurbanisation qui pousse les familles avec enfants à quitter le centre-ville pour s'installer dans les bourgs et villages qui constellent la plaine agricole de Caen. Historiquement, les premières vagues de périurbanisation se sont surtout opérées entre Caen et le littoral, puis elles se sont diffusées un peu partout au pourtour de l'agglomération. L'offre limitée et le coût élevé de l'immobilier poussent les familles à s'installer à des distances de plus en plus lointaines, bien au-delà de Caen la mer.

Au regard de la population et de l'emploi, 478 000 habitants vivent aujourd'hui dans l'aire d'attraction de la ville7 (AAV) de Caen, dont 42 % hors de la Communauté urbaine. Cette périurbanisation lointaine explique le ralentissement démographique de Caen la mer dans les années 2000, les installations à distance générant un déficit migratoire pour le territoire.

Au sein de Caen la mer, la périurbanisation en première couronne dynamise les communes du nord, de l'ouest et du sud qui construisent des logements neufs pour accueillir les nouvelles populations. Sur le littoral, les communes attirent de nouveaux habitants, en particulier des retraités (solde migratoire positif), mais le vieillissement de la population limite les effets démographiques (solde naturel négatif).

b. Des processus différenciés de renouvellement urbain

Au centre de l'agglomération caennaise, la plupart des quartiers urbains perdent des habitants. Néanmoins, depuis quelques années, certains quartiers observent au contraire une croissance démographique liée en grande partie aux programmes de construction réalisés ou en cours. Ces opérations de densification ou de renouvellement urbain s'inscrivent dans une stratégie de reconquête urbaine visant à redynamiser l'agglomération caennaise et, par effet ricochet, à freiner la périurbanisation. Elles prennent différentes formes : construction de logements collectifs dans des dents creuses ou sur des parcelles initialement occupées par des logements individuels, requalification/reconstruction de quartiers dans le cadre notamment de la politique de la ville ou aménagement de nouveaux quartiers dans des espaces infra-urbains ou jouxtant la zone agglomérée.

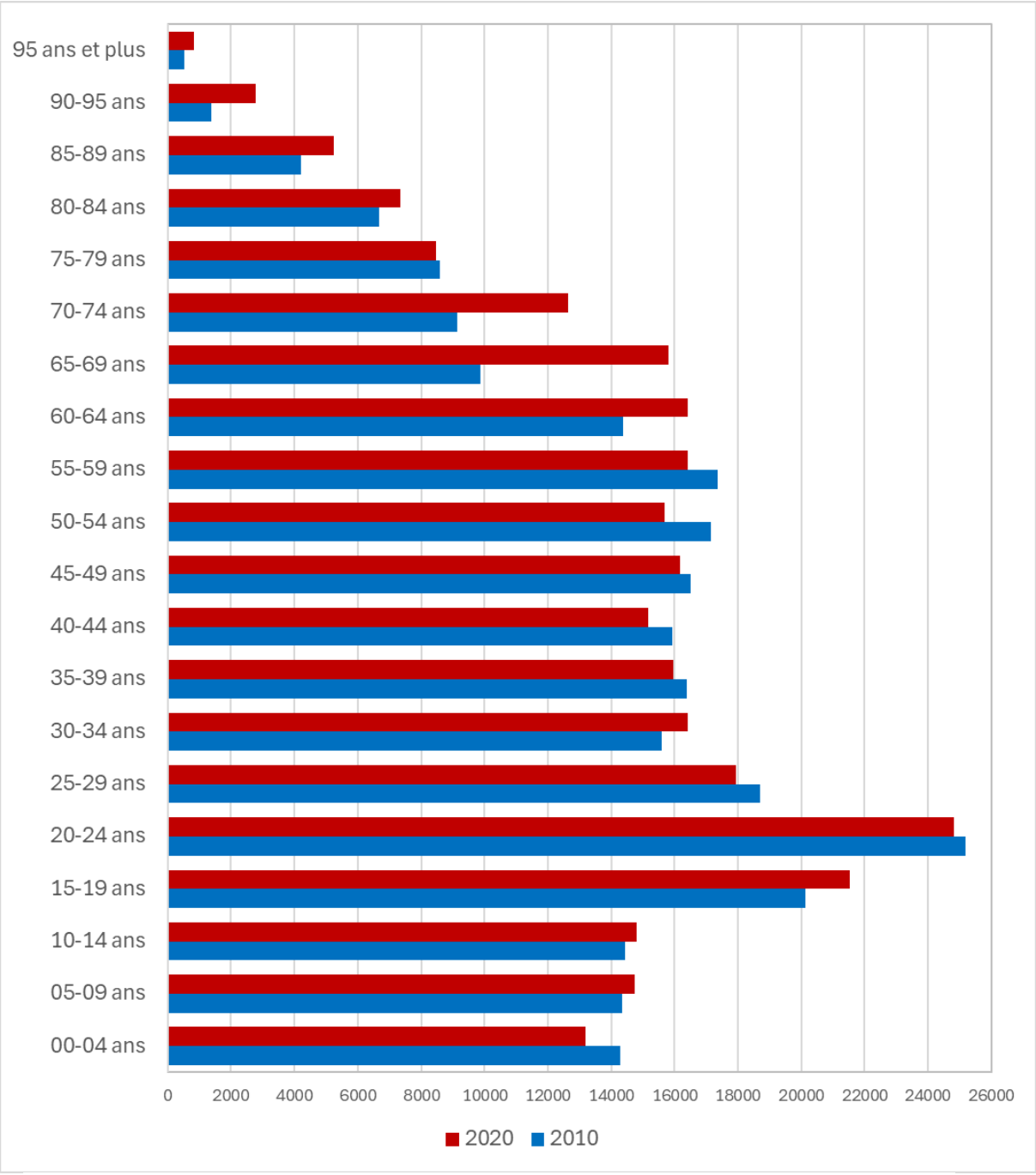
De nature plutôt démographique, une autre forme de renouvellement urbain est aujourd'hui à l'œuvre dans certains quartiers de faubourg de l'agglomération caennaise. Ces quartiers accueillent une population plutôt âgée vivant dans des maisons bâties à une époque où la croissance urbaine de Caen était très forte. Très prisées, ces maisons sont souvent achetées par des familles avec enfants au moment du décès du dernier occupant, induisant un rajeunissement et une redynamisation des quartiers concernés. Le phénomène devrait s'intensifier avec le zéro artificialisation nette (ZAN) qui va pousser les familles à revenir en ville, en recherchant de préférence un logement individuel (pavillon ou maison de ville). Plutôt aisées, les populations qui s'installent contribuent à gentrifier ces quartiers. Les effets démographiques commencent à se ressentir dans les quartiers engagés dans ce processus de transformation.

[7] Aire d'attraction de la ville de Caen : nouveau zonage INSEE mesurant l'aire d'influence de la ville de Caen sur les communes environnantes. Il se substitue depuis 2020 au zonage en aires urbaines (ZAU).

2.2. Structure par âge de la population : une population qui vieillit

La pyramide des âges visualise l'évolution de la population par âges quinquennaux entre 2010-2020 pour s'inscrire en cohérence avec les projection démographiques 2020-2040. Cependant, les analyses de la structure par âge de la population se base sur les données 2021 pour tenir compte des données les plus récentes.

Si globalement le territoire gagne des habitants, la progression est en revanche très variable selon l'âge des personnes.



Pyramide des âges 2010-2020 de Caen la mer, source INSEE RP 2010-2020

Du fait de la croissance des effectifs étudiants, le nombre de jeunes âgés de 15-29 ans est en progression de 5 % entre 2015 et 2021, alors qu'il était en recul de 3 % sur la période 2010-2015. Les adolescents et les jeunes adultes représentent aujourd'hui près d'un quart de la population de Caen la mer, un chiffre très supérieur à la moyenne du Calvados (18 %) du fait de l'importance du pôle de formation et d'enseignement supérieur sur le territoire de la Communauté urbaine.

a. Pour les actifs et les familles, l'effet déterminant de la périurbanisation

En recul entre 2010 et 2015 du fait de la périurbanisation hors de Caen la mer, le nombre d'adultes de 30-44 ans est en légère augmentation entre 2015 et 2021. Le recentrage démographique observé sur le territoire de la Communauté urbaine explique cette amélioration (maintien, installation et retour de familles). Malgré cette inflexion, le « vivier » d'enfants tend toutefois à se contracter sur le territoire : en 6 ans, le nombre d'enfants de moins de 15 ans a ainsi diminué de 2 % sur Caen la mer. Impactant les effectifs scolaires, cette baisse est liée en grande partie au recul de la natalité.

Entre 45 et 59 ans, le nombre d'habitants est en recul progressif sur Caen la mer. Les effectifs ont ainsi diminué de 5 % entre 2010 et 2021, une évolution liée à la périurbanisation passée qui avait fortement amputé la pyramide des âges (départ de familles avec enfants vers les EPCI situés au pourtour de Caen la mer). Cette inertie et le recentrage récent sur le territoire de la Communauté urbaine montrent que l'équilibre démographique repose beaucoup sur l'intensité et la destination des flux périurbains (dans et hors de Caen la mer).

En considérant toutes les familles vivant sur le territoire, le nombre total d'enfants de moins de 25 ans était globalement stable entre 2010 et 2015 mais l'arrivée de familles a suscité un rebond de 2 % entre 2015 et 2021. Cette inflexion s'est accompagnée d'un changement notable du profil des familles. En recul, les familles nombreuses ne représentent plus que 17 % des familles avec enfants. Les familles d'un ou deux enfants sont au contraire en progression et concernent respectivement 44 % et 39 % des familles avec enfants. L'augmentation du nombre de familles avec enfants ne compense pas les effets de la baisse de la natalité sur le territoire de Caen la mer.

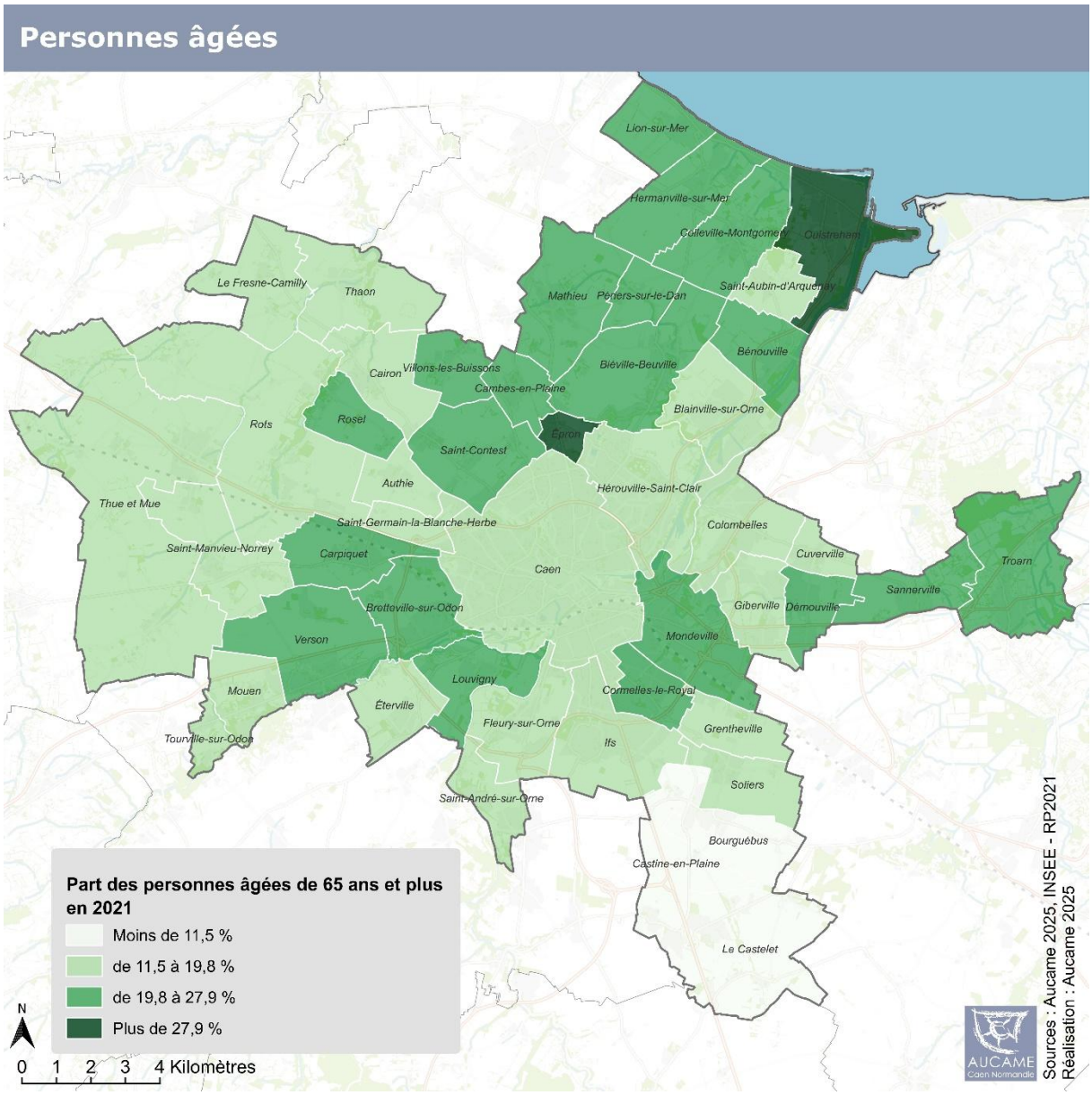
b. Un fort vieillissement de la population

Conséquence du vieillissement de la population, le nombre de personnes âgées a fait un bond de 28 % entre 2010 et 2021, les plus de 60 ans représentant désormais le quart de la population de Caen la mer. Par âge, l'augmentation est de 30 % entre 60 et 79 ans du fait de l'arrivée à l'âge de la retraite des générations nombreuses du baby-boom. La croissance est moindre après 80 ans car une grande partie des personnes âgées sont nées durant la seconde guerre mondiale (classes creuses). Les effectifs ont néanmoins progressé de 24 % en 11 ans du fait de l'allongement de la durée moyenne de vie liée à l'amélioration des conditions de vie et des soins de santé.

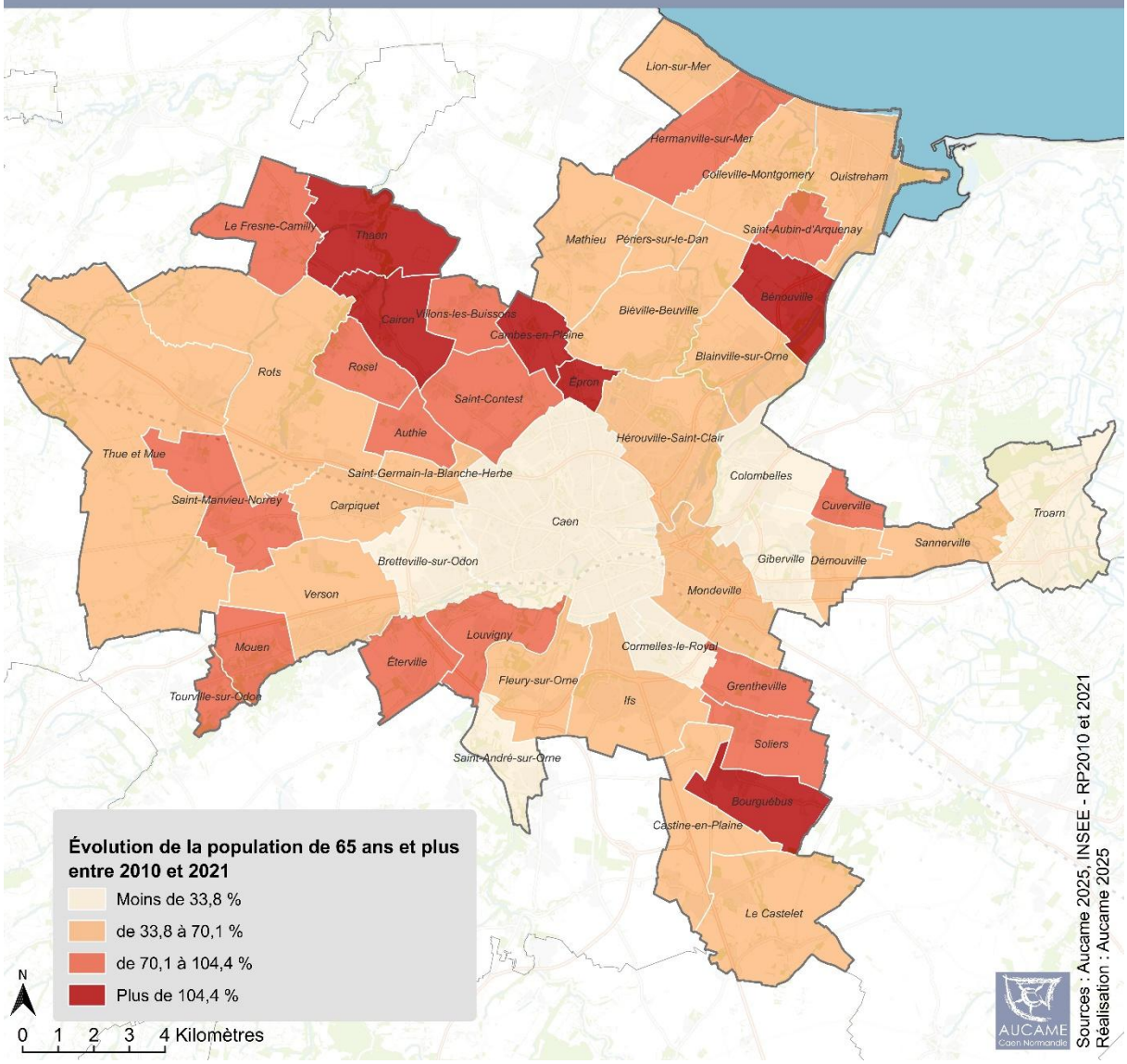
En considérant les plus de 65 ans (20 % des habitants en 2021), la part des personnes âgées est globalement plus élevée sur le littoral (attractif pour les retraités), dans le nord entre Caen et la mer et dans quelques communes ceinturant l'agglomération dans le sud-ouest et le sud-est du territoire. Les communes les plus âgées ont connu une forte croissance démographique dans les années 70-80 (extension du tissu urbain caennais et périurbanisation ancienne). Localement, ce vieillissement de la population dénote un attachement des habitants à leur commune.

En termes de vieillissement, les communes qui observent la plus forte croissance de personnes âgées ne sont pas forcément celles où la part des seniors et des aînés est la plus élevée. Tout le territoire de Caen la mer est concerné mais la croissance la plus élevée se situe surtout dans les espaces périurbains. Excepté dans les zones de périurbanisation ancienne, il y a là un paradoxe, puisque ces territoires se

distinguent par la part élevée de familles avec enfants parmi les ménages. Ce marqueur de jeunesse ne les épargne pas pourtant d'un vieillissement accéléré de leur population. L'explication est liée au fait que les installations ont été souvent simultanées ou concentrées sur un laps de temps limité (remplissage des lotissements…). Une arrivée massive de familles rajeunit la population mais si un renouvellement démographique n'est pas assuré, le vieillissement peut être rapide lorsque les grands enfants quittent la famille. Pour être évité, cet effet « accordéon » nécessite l'arrivée de nouvelles familles ou un turn-over des habitants déjà présents.



Viellissement de la population

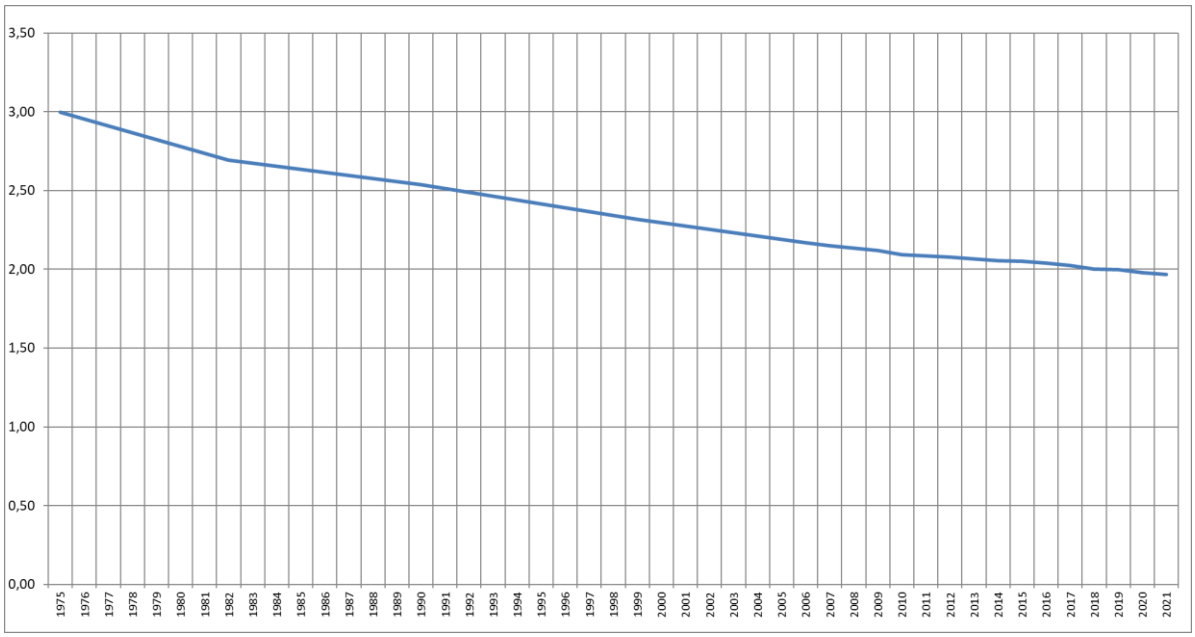


2.3. Structure des ménages : une taille des ménages qui diminue

a. Une baisse continue de la taille moyenne des ménages

Entre 2010 et 2021, le nombre de ménages a progressé de 13 % sur le territoire de Caen la mer. Cette croissance est liée à l'arrivée de nouveaux habitants mais aussi (et surtout) à l'évolution démographique et sociologique des structures familiales.

Mais, alors qu'en 1975, la taille moyenne des ménages était de 3 habitants par foyer, elle est descendue à 2 en 2021 du fait de la décohabitation. Cette diminution de la taille moyenne des ménages est liée principalement à la baisse de la natalité, aux ruptures familiales (1 séparation = 2 ménages au lieu d'un) et au vieillissement de la population (départ des enfants à l'âge adulte et décès des conjoint(e)s âgé(e)s).



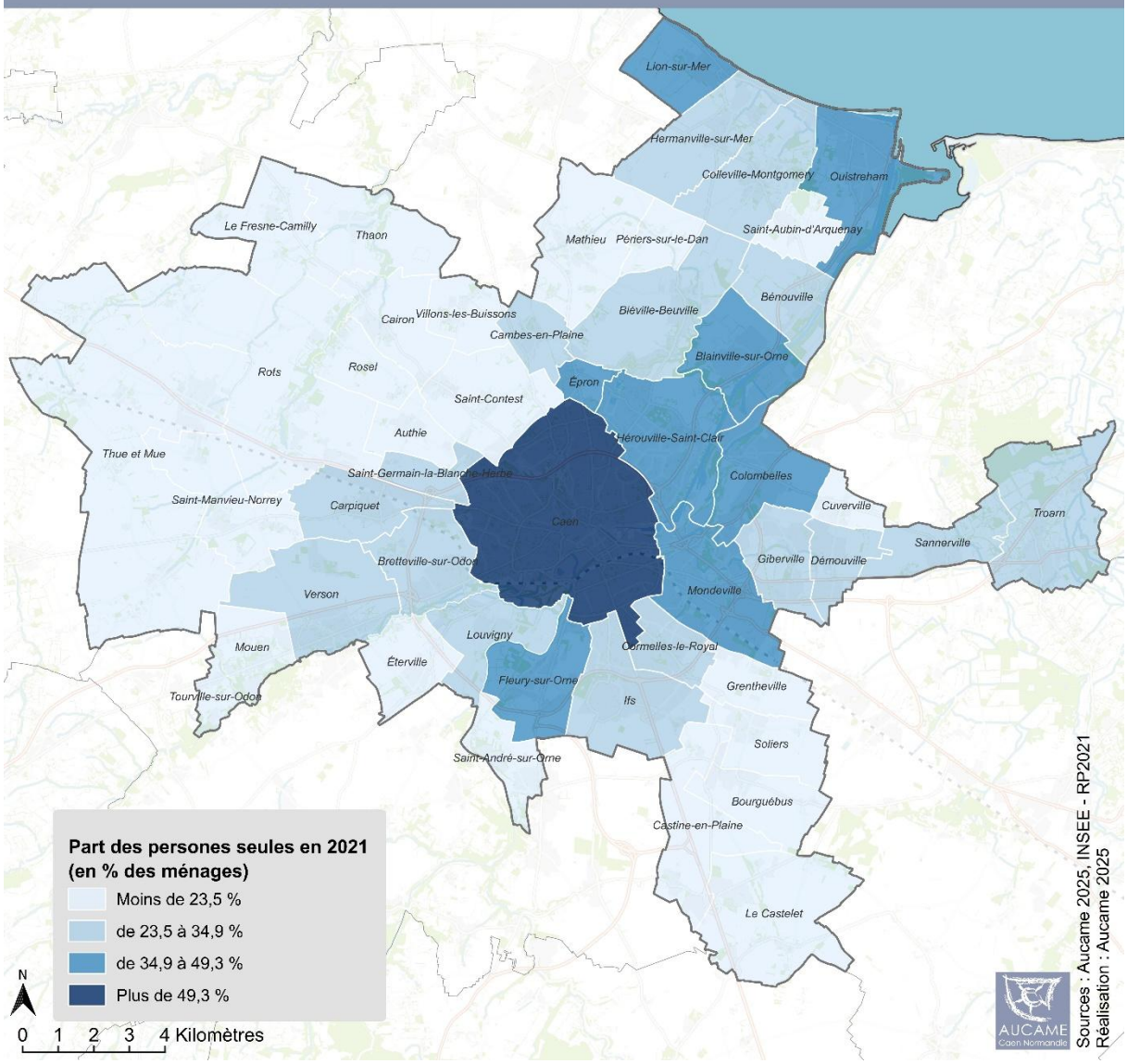
Nombre de personnes par ménage, source INSEE RP 1975 à 2021

La diminution de la taille des ménages constitue le premier facteur explicatif du calcul du « point mort », c'est-à-dire le nombre de logements à construire sur le territoire pour maintenir la population. Les territoires perdent ainsi d'un côté ce qu'ils gagnent de l'autre en construisant des logements neufs (nouveaux habitants). Cette diminution continue de la taille moyenne des ménages devrait cesser, voire s'infléchir, à long terme quand la transition démographique du territoire sera consommée.

b. Les personnes seules représentent près de la moitié des ménages

La progression du nombre de personnes vivant seules constitue la première mutation. En 2021, 46 % des ménages de Caen la mer se réduisent à une seule personne, soit près de la moitié des résidences principales. Liée au vieillissement de la population et à la forte hausse des effectifs étudiants, le nombre de personnes seules a augmenté de 27 % en 11 ans.

Personnes seules



Géographiquement, la proportion est élevée à Caen, Hérouville-Saint-Clair et Epron où vivent les étudiants à proximité des établissements supérieurs, mais aussi dans les communes plutôt âgées comme Ouistreham en bord de mer. Parmi les ménages, la proportion de ménages seuls s'accroît avec l'âge : environ 1/5 entre 25 et 55 ans, 1/4 entre 55 et 64 ans, 1/3 entre 65-79 ans et 1/2 au-delà de 80 ans. Par genre, la proportion globale est de 3 femmes seules pour 2 hommes seuls, le veuvage touchant majoritairement les femmes du fait de l'écart d'espérance de vie (environ 77 ans pour les hommes et 85 ans pour les femmes dans la ville de Caen[8]).

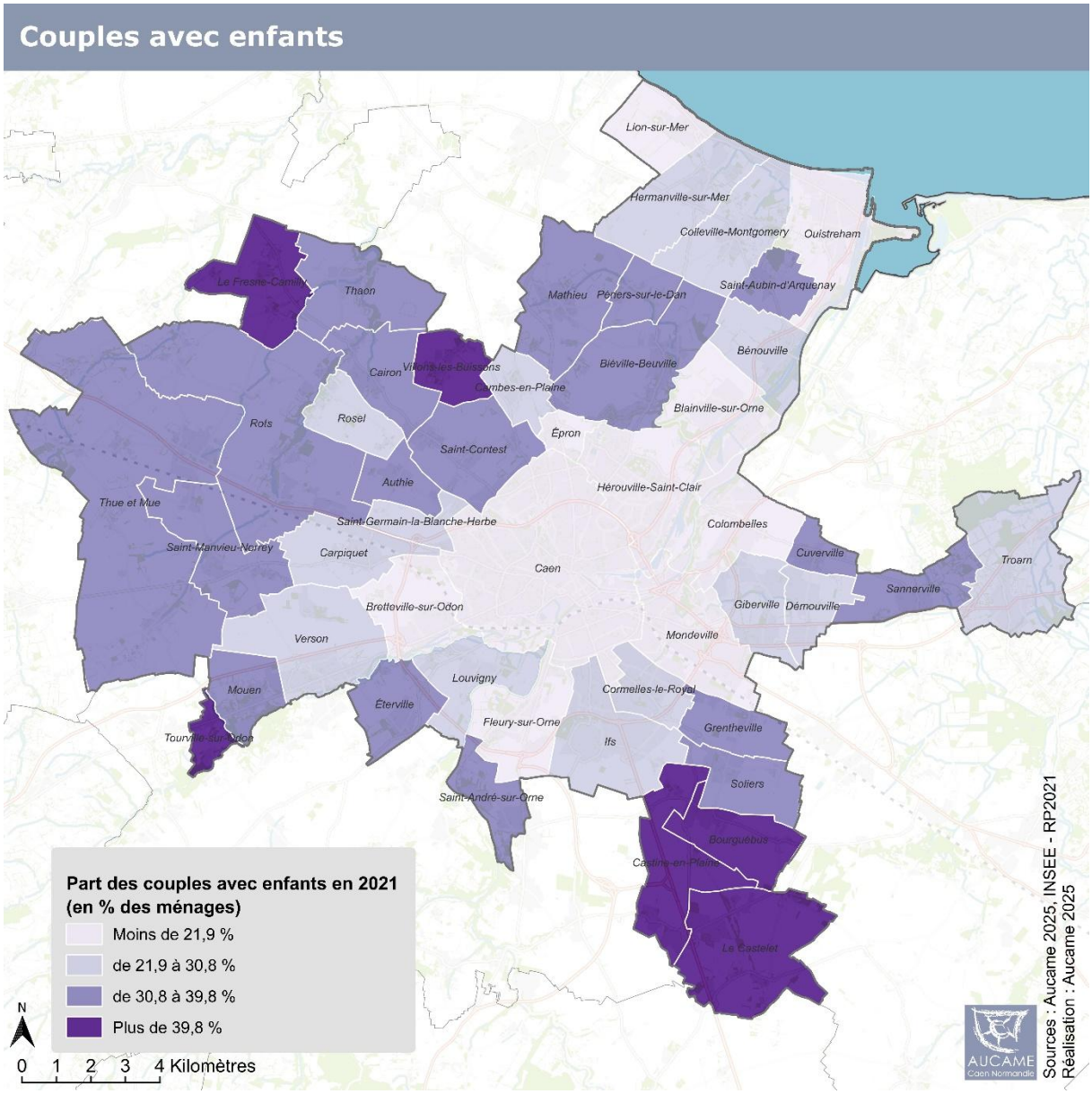
En considérant l'ensemble des habitants, une personne sur quatre vit seule sur le territoire de Caen la mer (23 %), une proportion supérieure à l'ensemble du Calvados (18 %) du fait de l'attractivité du pôle d'enseignement supérieur caennais.

Lorsqu'elles ne vivent pas seules, les personnes appartiennent à une famille (52 % des ménages en 2021) ou cohabitent à plusieurs (2 %). Malgré le succès de cette formule auprès des étudiants

[8] Source : Drees / ASIP-Santé, RPPS, INSEE.

(limitation du coût du logement), le nombre de colocations a baissé - tous âges confondus - de 28 % en 6 ans à Caen la mer.

c. Les espaces périurbains accueillent les couples avec enfants

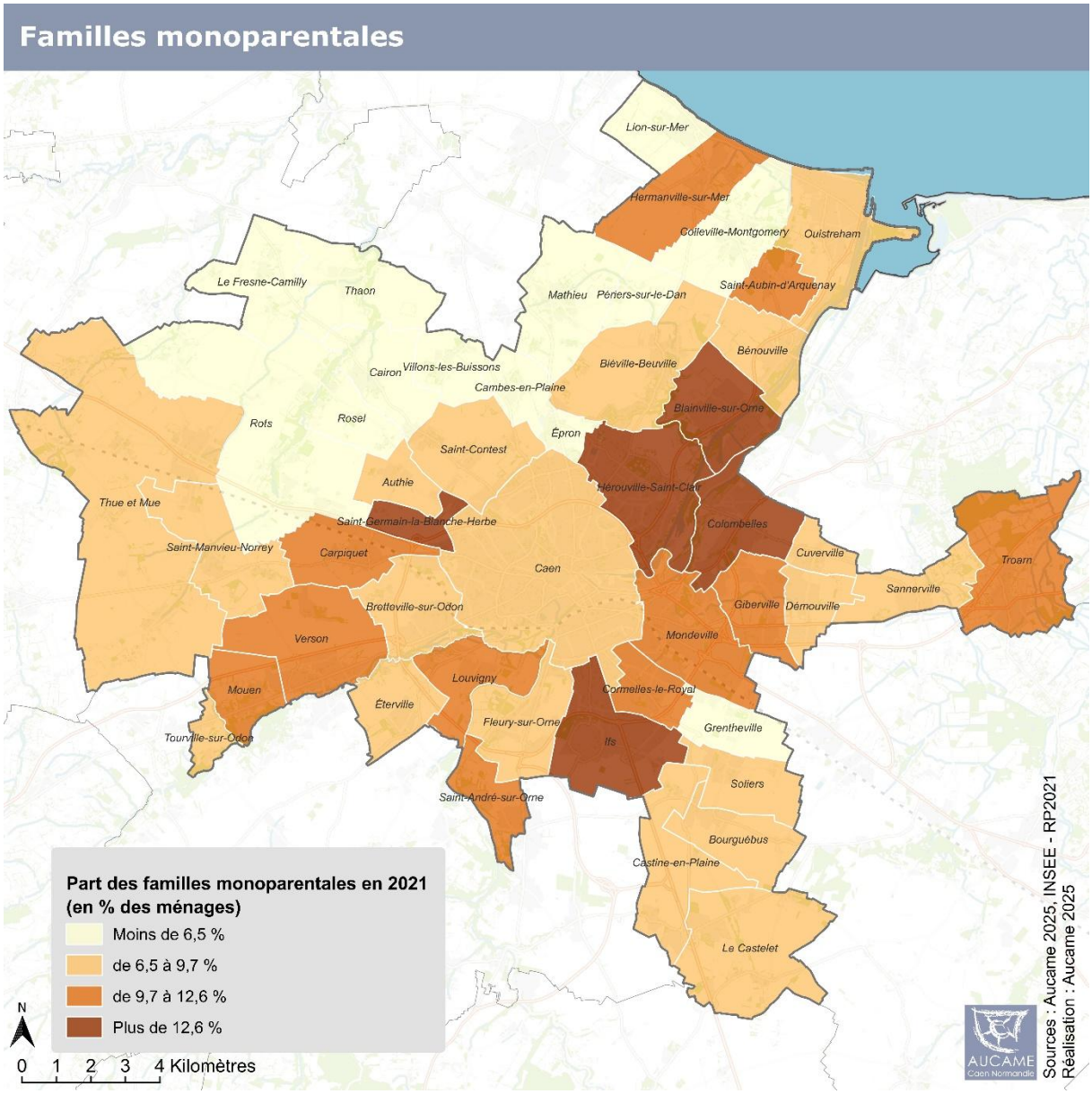


Autre signe du vieillissement de la population, le nombre de couples sans enfant a progressé de 5 % entre 2010 et 2021. Ils représentent près d'un quart des ménages (23 %), une proportion supérieure au nombre de couples avec enfants (19 %). Géographiquement, leur part est élevée dans la partie nord de Caen la mer où a démarré la périurbanisation dans les années 70-80. Cette surreprésentation est liée au départ des grands enfants qui ont quitté depuis le giron familial.

La deuxième mutation concerne les couples avec enfants. Entre 2010 et 2015, leur nombre avait reculé de 4 % du fait de la périurbanisation au-delà de Caen la mer, mais le territoire observe une stabilisation ces dernières années. Le dynamisme de la construction au sein de l'agglomération caennaise et dans sa proche périphérie freine la périurbanisation lointaine et attire des familles avec enfants, d'où l'amélioration constatée.

Géographiquement, les couples avec enfants sont surreprésentés dans la couronne périurbaine de Caen la mer, en particulier dans le nord-ouest et le sud du territoire. Les parents recherchant un logement adapté à leur vie de famille, selon le principe des vases communicants, le centre-ville tend à se vider au profit de sa périphérie. La hausse des prix des carburants et la mise en œuvre du ZAN pourraient inverser cette tendance si les communes urbaines sont en capacité de proposer une offre de logement accessible et suffisante pour les familles.

d. Un tiers des familles avec enfants sont monoparentales



La troisième mutation est celle des séparations et des ruptures familiales. Phénomène sociétal, elles génèrent une forte augmentation du nombre de familles monoparentales. À Caen la mer, la hausse a été de 25 % entre 2010 et 2021, un nombre en constante progression. Désormais, un tiers des familles avec enfants sont monoparentales contre un quart environ 11 ans plus tôt.

Au-delà des aspects humains, les séparations sont aussi sources de paupérisation des personnes qui se séparent, en particulier des femmes qui se retrouvent seules à élever leurs enfants. Dans le Calvados, 29 % des familles monoparentales vivent en dessous du seuil de pauvreté en 2021 contre

13 % pour l'ensemble des habitants. Du fait des difficultés financières, les familles sont souvent amenées à déménager pour trouver un logement abordable, d'où la surreprésentation des familles monoparentales dans les communes disposant d'un important parc social. Leur part est particulièrement élevée dans les quartiers politique de la ville (40 % des familles dans les QPV[9] de Caen la mer).

En termes d'habitat, les ruptures familiales induisent des besoins supplémentaires en matière de logement puisqu'il faut loger individuellement les personnes (mariées ou non) qui se séparent. Entre 2010 et 2021, l'accroissement du nombre de familles monoparentales équivaut à 12 % de la variation du parc sur Caen la mer, soit 235 logements en moyenne par an sur la période.

Les séparations génèrent une augmentation du nombre de familles monoparentales, mais aussi des recompositions familiales. En 2021, 13 % des couples avec enfants sont des familles recomposées sur Caen la mer, soit 1 famille sur 20 au total.

e. Des profils d'habitants très marqués géographiquement

Les différents phénomènes démographiques vus précédemment (attractivité de l'agglomération pour les étudiants, vieillissement de la population, périurbanisation des familles, diminution de la taille des ménages) se traduisent de manière différenciée sur le territoire de Caen la mer.

Réalisée lors de la révision du SCoT Caen-Métropole en 2019, une typologie des ménages selon le profil familial fait apparaître de fortes disparités et spécificités territoriales au sein de Caen la mer. L'occupation humaine est ainsi très marquée spatialement. La carte ci-dessous visualise la situation au sein de Caen la mer (zoom de la carte réalisée à l'échelle du SCoT).

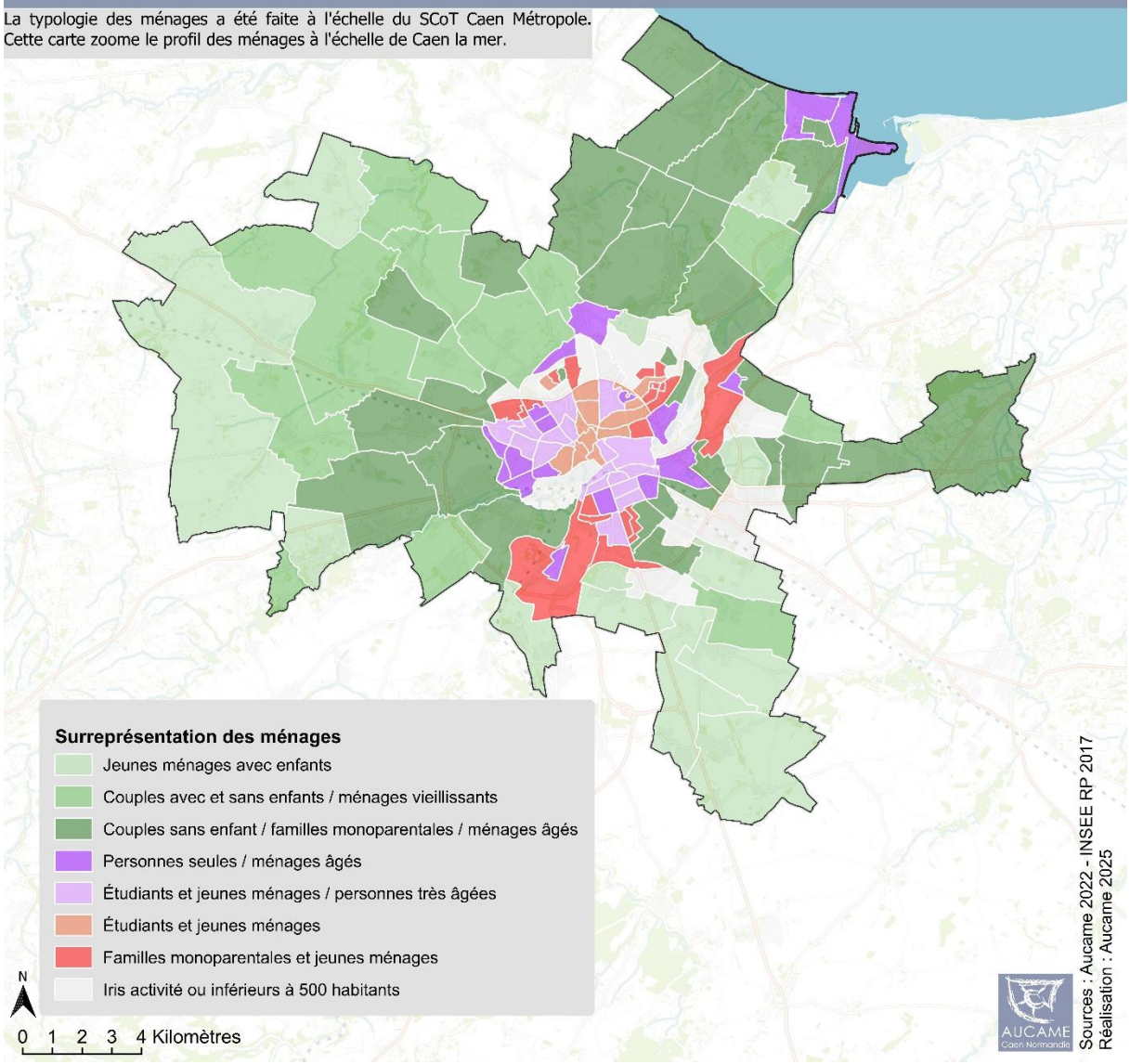
Du fait de la périurbanisation, la typologie fait apparaître une forte présence de couples avec et sans enfants dans la couronne périurbaine. En raison du prix de l'immobilier, les flux d'installation en périphérie caennaise se font plutôt dans le sud de l'agglomération et dans l'ouest lointain, aux franges de Caen la mer. La part élevée de couples sans enfant dans les communes périurbaines, notamment dans le nord du territoire entre Caen et la mer, est liée à l'ancienneté des flux de périurbanisation dans les années 1960-1980. Les parents sont toujours là mais les enfants ont grandi et quitté le nid familial, d'où le vieillissement observé de la population dans les communes concernées.

Dans le centre-ville, étudiants et jeunes ménages côtoient des personnes âgées habitant depuis longtemps dans le cœur urbain. Les dynamiques de renouvellement urbain à l'œuvre changent le profil des habitants, notamment dans les quartiers de faubourg et dans l'hypercentre où les jeunes sont de plus en plus nombreux. Le décès des personnes âgées occupantes induit souvent la reprise et la transformation des logements par des populations plus jeunes (seules, en couple ou en famille avec enfants). Sur le littoral, l'installation de retraités accélère le vieillissement d'une population déjà globalement âgée.

La présence de logements sociaux génère une forte présence de familles monoparentales dans les quartiers et communes concernées. Les ruptures familiales sont en effet très souvent source de paupérisation pour les couples qui se séparent (en France, 41 % des familles monoparentales vivent en dessous du seuil de pauvreté), une difficulté financière qui les poussent à rechercher un logement social. Les quartiers d'habitat social de la politique de la ville observent une forte surreprésentation de familles monoparentales parmi leurs habitants, les conditions de vie étant en général très précaires.

[9] QPV : quartiers prioritaires de la politique de la ville. Caen la mer compte 6 QPV dans la nouvelle géographie prioritaire (5 à Caen et 1 à Hérouville Saint-Clair).

Caen à la mer - Profil des ménages



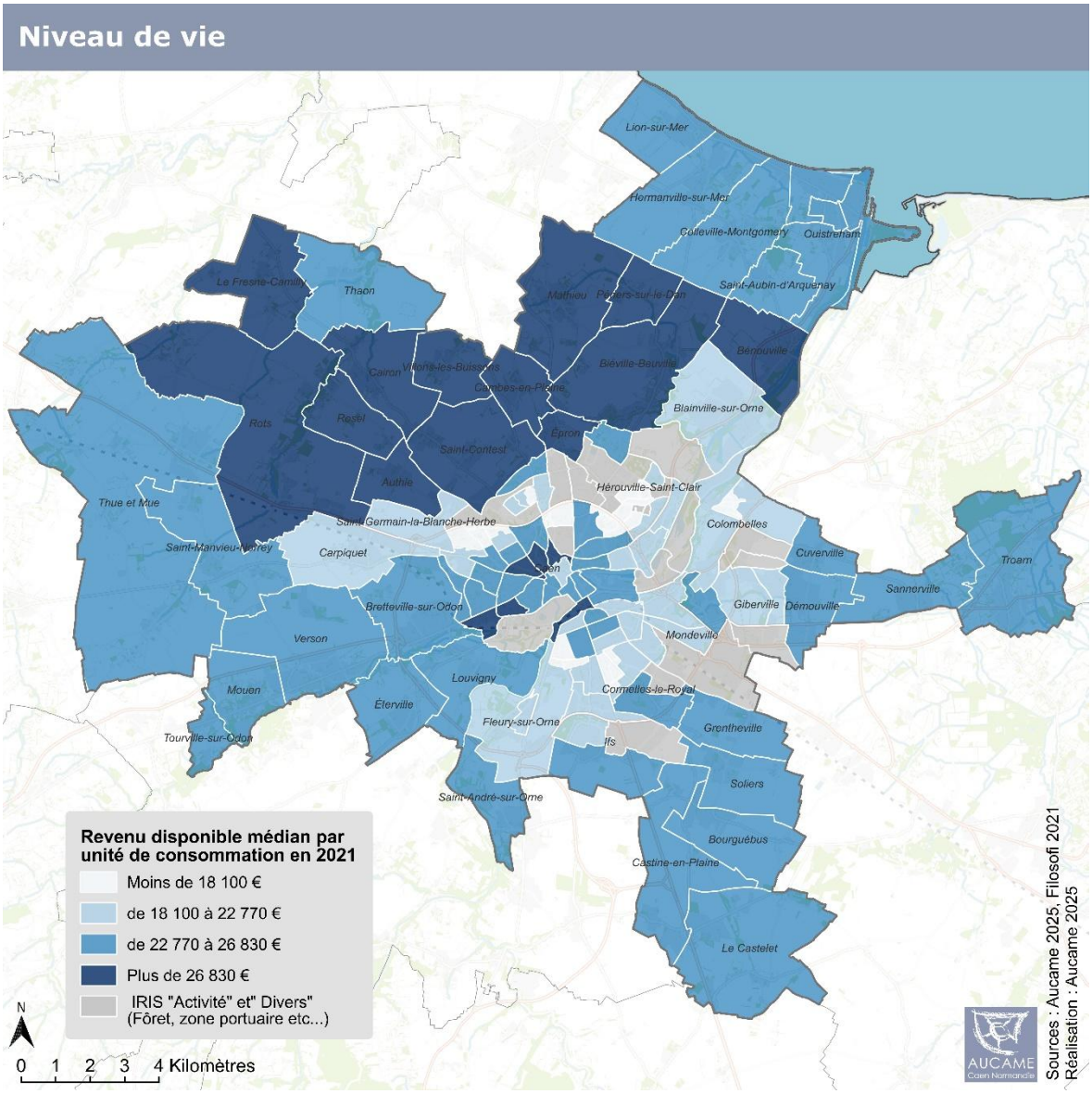
Au sein de Caen la mer, la question des séparations est un sujet prégnant démographiquement et en termes d'urbanisme. En progression constante, les familles monoparentales représentent un tiers des familles avec enfants. Le nombre de couples avec enfants diminue en revanche de façon régulière. En termes de logements, les séparations induisent des besoins supplémentaires (1 séparation = 2 ménages). Au niveau national, le nombre de ruptures familiales est supérieur au nombre de logements neufs autorisés[10]. Autre phénomène démographique impactant pour l'habitat, la croissance du nombre de personnes seules sur le territoire de Caen la mer (+ 19 % en 6 ans). Cette forte hausse est liée conjointement à l'augmentation du nombre d'étudiants et au vieillissement de la population. En 2021, 46 % des ménages sont constitués d'une seule personne, sachant qu'après 80 ans, plus de la moitié des personnes âgées vivent seules.

[10] 425 000 séparations ont lieu en moyenne chaque année (source : DREES). En 2023, 360 000 logements ont été autorisés en France (source : SDES, SIT@DEL2).

2.4. De fortes disparités de niveaux de vie

La cartographie des niveaux de vie fait apparaître une vraie césure entre la rive gauche de l'Orne, plutôt aisée, et la rive droite aux revenus beaucoup plus modestes. Dans le centre urbain, les niveaux de vie sont très contrastés, générant de fortes disparités entre les quartiers avec, par endroits, de vraies poches de pauvreté dans les quartiers de la politique de la ville de part et d'autre de l'Orne (la Guérinière, la Grâce de Dieu, le Chemin Vert, la Pierre-Heuzé et le Calvaire Saint-Pierre à Caen, Le Grand Parc, les Belles Portes, le Val, la Haute folie et la Grande Delle à Hérouville-Saint-Clair…). En 2020, près de la moitié des habitants des quartiers prioritaires[11] vivent en dessous du seuil de pauvreté contre 14 % sur l'ensemble de Caen la mer.

En périphérie, les niveaux de vie sont plus homogènes mais une différenciation très nette existe entre les périurbains : profil aisé dans le nord/nord-ouest de Caen la mer, moyen dans l'ouest et en proximité de l'agglomération, et modeste dans le sud et l'est de la Communauté urbaine. D'une manière générale, l'habitat social attire des habitants aux niveaux de vie modestes, voire très modestes.



[11] *QPV (hors Colombelles) dans leur périmètre 2015.*

3. Une diversification de l'offre d'habitat pour répondre aux besoins de tous

Synthèse

Caen la mer compte un peu plus de 151 700 logements en 2021. Ce parc connait une croissance importante, plus rapide que celle de la population, du fait de la diminution de la taille des ménages et de l'augmentation des résidences secondaires.

Globalement, ce parc est bien diversifié et permet de proposer une offre de logements complète aux habitants de Caen la mer : 45 % de logements collectifs contre 55 % d'individuels, 51 % de grands logements contre 27 % de petites surfaces (T1 et T2), 27 % de logements sociaux parmi les résidences principales. Ces équilibres actuels sont notamment dus à une politique de diversification du parc, y compris du parc social, sous l'effet des précédents SCoT et PLH, qui a accompagné la relance de la construction. Cependant, ce parc de logements complet cache de fortes disparités géographiques, entre des communes périurbaines très largement dominées par la maison individuelle privée et un parc plus collectif, privé ou social, dans le centre de l'agglomération. La construction récente (très majoritairement après-guerre) du parc de logements fait que celui-ci est globalement de bonne qualité, avec une vacance relativement faible et peu de déqualifications lourdes.

Pour autant, certaines tendances en cours montrent des enjeux particuliers sur ce parc de logements, qui pourraient accentuer des déséquilibres qui se font déjà sentir. Cela se traduit notamment par une tension sur le logement locatif social, dont l'écart entre une demande en hausse et des attributions en baisse se creuse (22 mois d'attente en moyenne pour un logement collectif), avec une tension particulière sur les petits logements. Le vieillissement d'une grande partie du parc d'après-guerre pose aussi la question de sa rénovation énergétique dans un contexte de durcissement des normes et d'augmentation des coûts de l'énergie. Enfin, les niveaux de prix du parc privé, notamment à l'achat, excluent une part plus importante de la classe moyenne de l'acquisition ou contribuent à les faire s'installer au-delà de Caen la mer.

Ces tensions se sont accentuées ces derniers mois au vu des dynamiques des marchés immobiliers, encore marqués par la crise sanitaire ; une pénurie de logements au sortir de la crise, des marchés perturbés par un rattrapage et l'arrivée, même limitée, de Franciliens, des taux d'intérêt et des coûts de matériaux inflationnistes se traduisent par une augmentation généralisée des prix depuis 2009 (18 % pour les maisons individuelles, 19 % pour les logements collectifs). Le marché de la promotion neuve, très dynamique depuis 2013, connait lui aussi un effet de rattrapage en 2021 après une année creuse en 2020. Ce marché est en pleine crise depuis 2022.

Enfin, certains ménages ont des besoins spécifiques de logement que le volet habitat du PLUi-HM devra anticiper et prendre en compte. C'est notamment le cas du logement des jeunes, au vu de l'attractivité étudiante de l'agglomération, alors qu'il s'agit d'une population à faibles revenus. À l'opposé démographique, le vieillissement important de la population va encore prendre de l'ampleur et nécessite d'anticiper les besoins quantitativement en offre d'hébergement mais aussi géographiquement dans sa répartition ou qualitativement pour répondre à une forte diversité de situations.

Les enjeux

- Un besoin quantitatif de logements répondant aux évolutions démographiques observées et estimées
- L'anticipation des besoins fonciers pour assurer la production de logements pour les nouveaux habitants
- La poursuite de la diversification de l'offre en logements et de la mixité des formes urbaines
- L'évolution des types et des formes de logements pour répondre aux aspirations des ménages dans un contexte d'accélération des tendances sociétales liée à la crise sanitaire (recherche d'un cadre de vie apaisé, accès à la nature et à un extérieur privilégié, pièce supplémentaire…) et économique (inflation des prix et des taux d'intérêt, précarisation de la population, …)
- L'acceptabilité de l'augmentation de la densité de logements
- La localisation des projets d'habitat selon des notions de proximité (emplois, services, équipements, transports)
- Des parcours résidentiels et des besoins des ménages à fluidifier à l'échelle des communes et des quartiers
- La vulnérabilité énergétique des ménages les plus pauvres résidant dans le parc ancien
- La rénovation thermique des logements dans un contexte de la RE 2020 et de la loi Climat et Résilience (DPE)
- Des besoins en logements abordables (privé et social) dans un contexte d'augmentation des prix
- La prévention des fragilités sociales et de l'isolement des personnes en donnant à chacun la possibilité de se loger (ménages à faibles revenus, personnes âgées, jeunes, étudiants, personnes handicapées…)
- L'adaptation de l'offre de logements aux évolutions de la structure de la population dans les années à venir, notamment le vieillissement et les étudiants

3.1. Un parc de logement diversifié mais spatialement très marqué

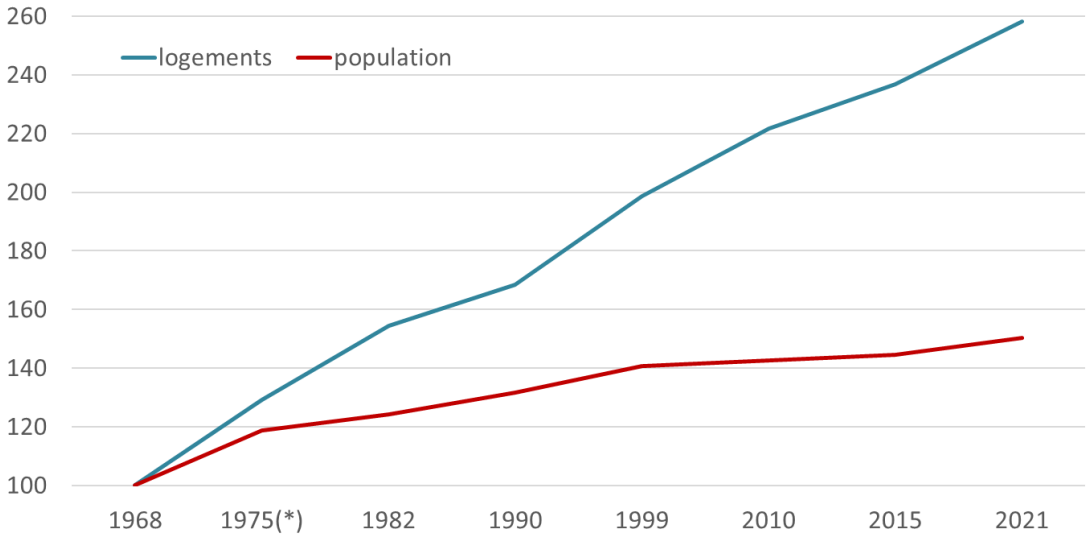
a. Un parc de logements qui connaît des évolutions dynamiques

Une croissance rapide et régulière du parc de logement

Au 1er janvier 2021, Caen la mer comptabilise un peu plus de 151 700 logements, soit une augmentation de 1,5 % par rapport à 2015. À la faveur d'un phénomène de périurbanisation important depuis les années 60, ce parc a connu une croissance régulière et rapide puisqu'il a été multiplié par 2,5 depuis 1968, soit un gain de près de 93 000 logements en 50 ans.

La croissance du parc est plus importante que les évolutions démographiques observées. En effet, le taux de croissance annuel de la population est deux fois moins important que celui du logement. Toutefois, alors que la croissance de la population était proche de la stagnation ces dernières années, Caen la mer connaît un regain démographique depuis 2015 (+ 0,6 % par an entre 2015 et 2021) qui accompagne une hausse plus marquée du parc de logements.

Plusieurs facteurs, à commencer par la diminution continue de la taille des ménages (cf. partie précédente sur les équilibres socio-démographiques), mais aussi la structure même du parc de logements (vacance, résidences secondaires) expliquent cette croissance plus rapide du nombre de logement par rapport à la population.

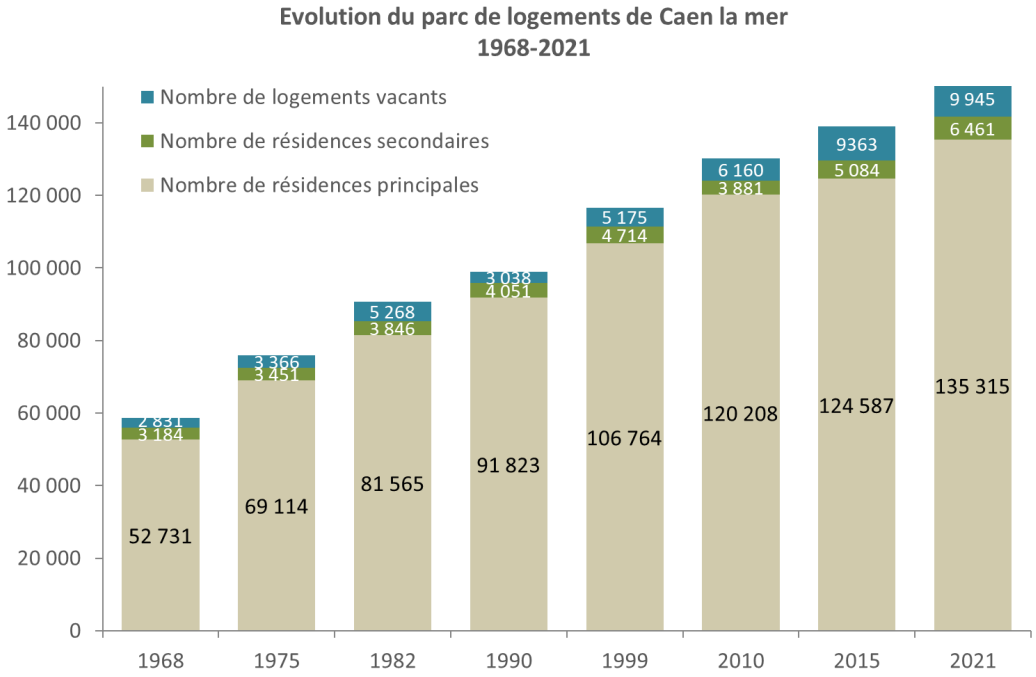


Évolution comparée de la population et des logements – Base 100,
source : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2010 au RP2021 exploitations principales

Un parc à prédominance de résidences principales

Le parc de logements de la Communauté urbaine est fortement marqué par un visage résidentiel. Il est composé à 89 % de résidences principales, soit environ 135 000 logements. Toutefois, cette part n'est pas uniforme sur l'ensemble du territoire. Ce dernier dispose d'une façade maritime composée de quatre communes littorales. Leur vocation touristique impacte la part des résidences principales.

Une



Évolution du parc de logements de Caen la mer, source : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2010 au RP2021 exploitations principales

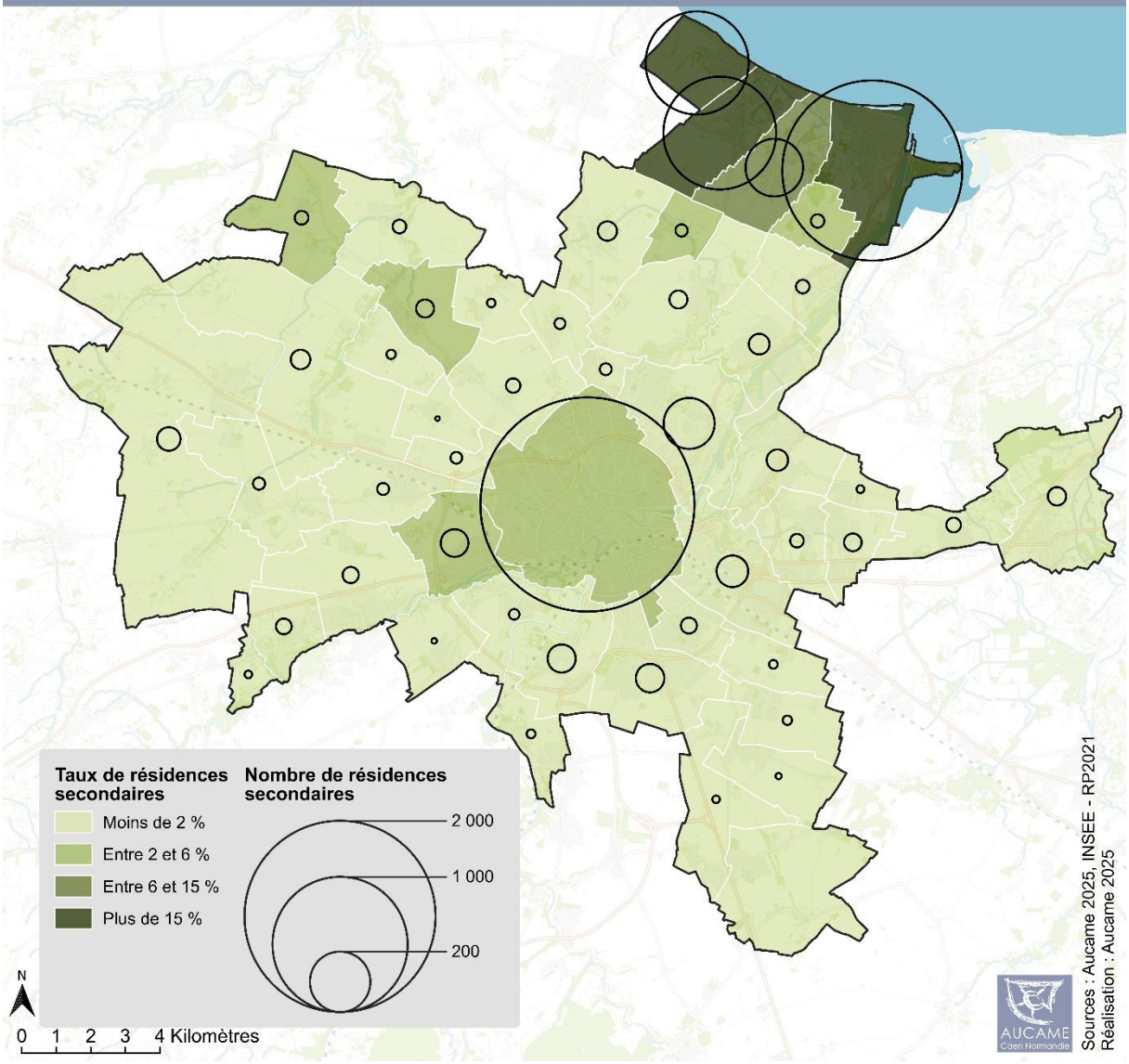
forte augmentation du nombre de résidences secondaires

La vocation résidentielle du territoire lui confère un nombre restreint de résidences secondaires. En volume, elles représentent globalement 4,3 % du parc de Caen la mer, la proportion étant bien plus élevée sur le littoral du fait de l'attractivité exercée par le bord de mer (espace balnéaire et de villégiature). Numériquement, les résidences secondaires sont concentrées sur la côte, mais aussi dans la ville de Caen au cœur de l'agglomération.

En net recul à la fin des années 2000, le nombre de résidences secondaires est en effet en forte croissance depuis (+ 65 % en 11 ans) en raison du « boom » des plateformes d'hébergements touristiques (AirBnb, Abritel, …) dont les logements sont recensés en résidences secondaires. La mise en location de ces hébergements touristiques induit une transformation d'une partie du parc de résidences principales (ménages) en résidences secondaires (touristes de passage ou de court séjour). Cette mutation est un bon marqueur de l'attractivité touristique de Caen la mer, mais elle pèse sur le marché de l'habitat en réduisant l'offre de logements destinés aux habitants de Caen la mer.

Le développement du télétravail et le mode de vie bi-résidentiel de la vie quotidienne de certains ménages, notamment parisien, accéléré par la crise sanitaire, pourraient entraîner des conséquences sur le marché local.

Taux et nombre de résidences secondaires en 2021



Une vacance en hausse mais qui reste faible

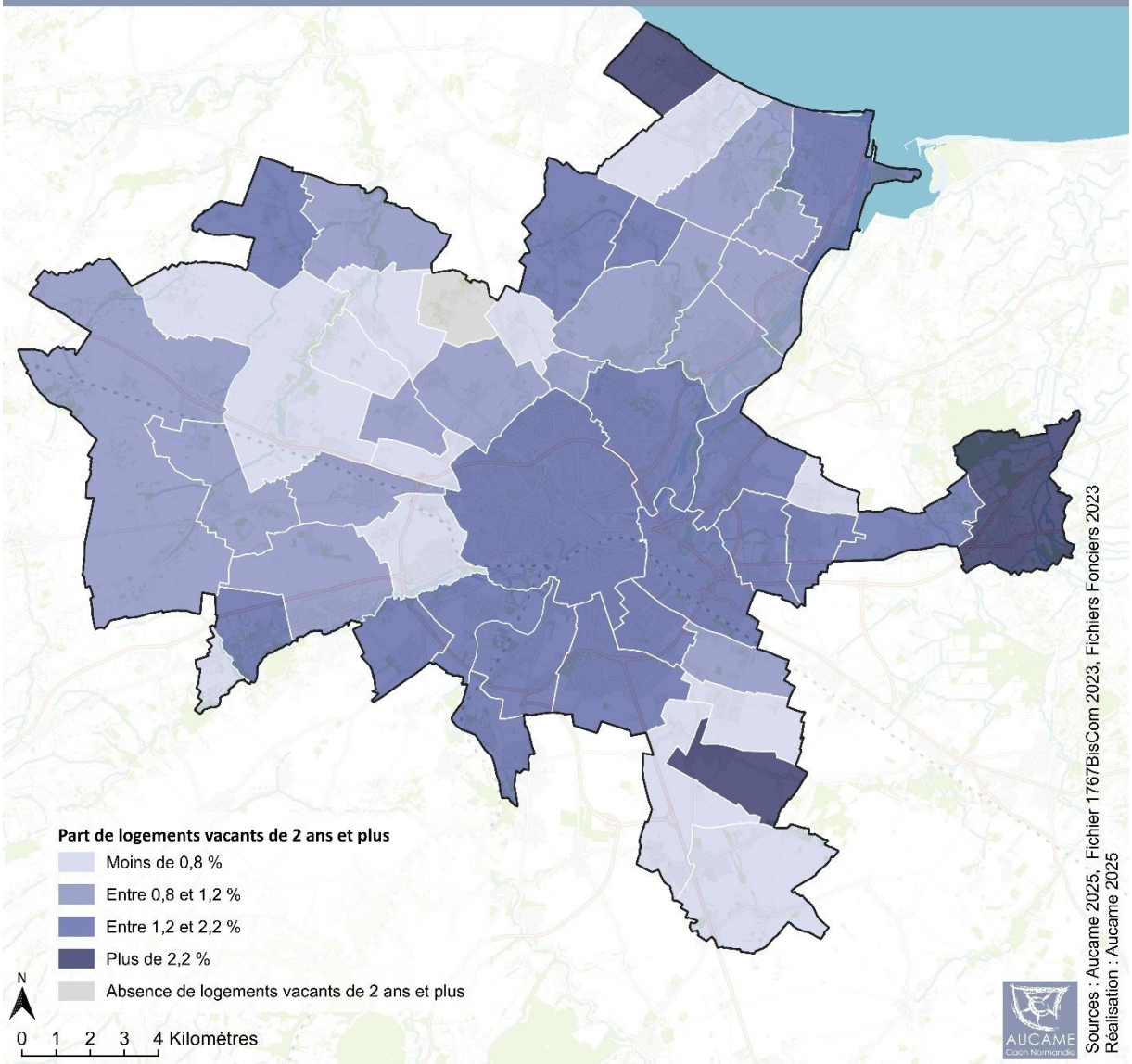
À l'image de nombreuses agglomérations françaises, la Communauté urbaine Caen la mer n'a pas échappé à une certaine augmentation de la vacance, malgré une réelle attractivité qui se traduit par une reprise de l'accroissement de la population, un marché immobilier dynamique et une forte présence d'investisseurs. Selon les chiffres de l'INSEE, le taux de vacance serait passé de 3,1 % en 1990 à 6,6 % en 2021. Cette augmentation a été en partie recherchée par le PLH précédent (2010-2015) dont l'objectif a été la détente le marché par une relance de la construction neuve.

La vacance reste cependant un phénomène complexe. En effet, en fonction de la source de données, les chiffres sont différents. C'est pourquoi, dans le cadre du PLH 2019-2024, Caen la mer a sollicité l'Aucame pour mener une étude approfondie sur cette évolution. La première étape est de disposer d'un outil de mesure commun, fiable et pérenne. Après analyse des différentes sources de données, il a été fait le choix d'exploiter le fichier 1767BisCom mis à disposition de la Communauté urbaine par la

Direction Générale des Finances, croisé avec les Fichiers fonciers. La méthodologie est la même que celle utilisée pour la production du fichier LOVAC, fourni par le Ministère du logement.

Pour la première fois, depuis le suivi, le nombre de logements vacants est descendu en dessous de 5 000 logements en 2023. Le croisement de ces fichiers montre un taux de vacance de logements privés autour de 6,8 %, soit à un niveau normal pour permet une certaine fluidité sur le marché. Ces évolutions sont liées à attractivité retrouvé pour Caen la mer et une tension sur les marchés immobiliers. En revanche, la vacance structurelle de plus de deux ans demeure à un niveau relativement faible de 1,6 %. Caen concentre plus de la moitié de ces logements. Trois communes ont un taux supérieur à la moyenne nationale (2,2 %) : Lion-sur-mer, Bourguébus et Troarn.

Part de logements vacants de 2 ans et plus au 1er janvier 2023



b. *Une typologie de logements diverse à l'échelle de Caen la mer mais spatialement très marqué*

Une offre de logements complète à l'échelle de Caen la mer

À l'échelle de Caen la mer, le territoire propose à ses habitants une diversité de logements. Globalement, la répartition entre logements collectifs et logements individuels est plutôt équilibrée, représentant respectivement 45 % et 55 % du parc de logements. Cette répartition est relativement stable depuis l'après-guerre.

Cet équilibre engendre une certaine diversité en matière de taille de logements. 51 % des logements sont des T4 et plus, 22 % des logements intermédiaires (T3) et 27 % des petites surfaces (T1 et T2). Logiquement, cet équilibre n'est pas le même en fonction des types de logements, les maisons étant plus grandes que les appartements, et de la localisation du parc, Caen et les communes urbaines disposant d'un parc collectif de petite taille plus important.

Au final, ce panel large d'offre de logements engendre une diversité des statuts d'occupation des ménages de Caen la mer. Les locataires sont légèrement surreprésentés puisqu'ils concernent 54 % des ménages du territoire. Leur nombre augmente également plus vite que celui des propriétaires. Entre 2015 et 2021, les locataires ont augmenté de 11 %, contre 6 % pour les propriétaires. Le développement d'une offre nouvelle en défiscalisation explique cette tendance.

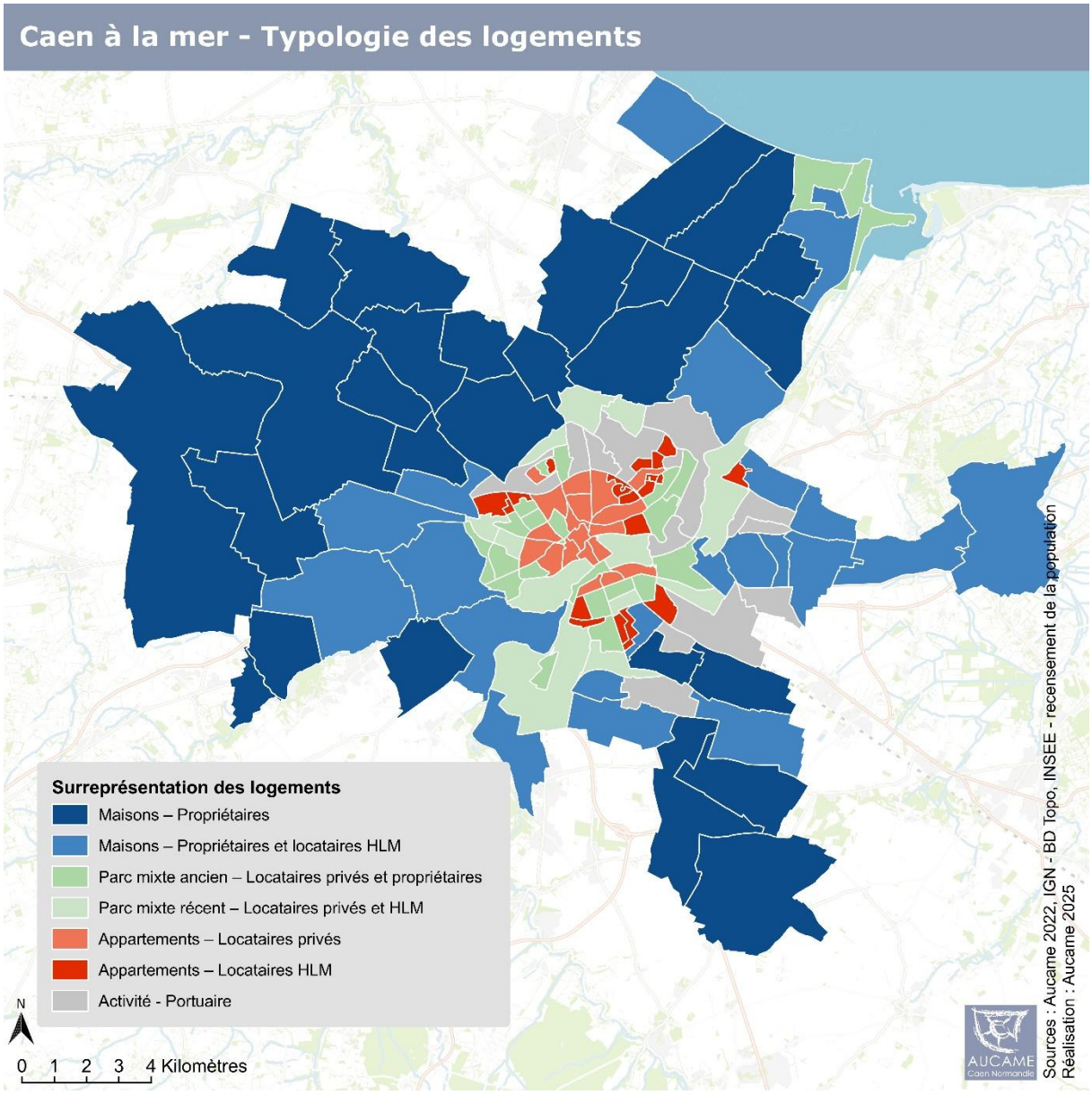
Une spatialisation du parc de logements selon les communes et les quartiers

Si Caen la mer propose une diversité d'habitat, les typologies de logements présents dans les communes et les quartiers urbains sont spatialement très marquées selon une organisation centre/périphérie.

D'une manière générale, les grands logements de type individuel se situent plutôt dans les espaces ruraux et périurbains. Les occupants sont majoritairement propriétaires de leur logement. Au pourtour de l'agglomération caennaise, la maison est toujours dominante, mais l'habitat social est également très présent en raison notamment de la loi SRU qui impose à certaines communes de disposer d'un nombre minimum de logements sociaux.

Le cœur de l'agglomération est beaucoup plus composite, avec toutefois une prédominance des logements collectifs. Dans les quartiers de centre-ville, les appartements sont surtout occupés par des locataires privés. Les grands quartiers d'habitat construits dans les années 1960-1970 pour accueillir une population en forte croissance sont majoritairement constitués de logements sociaux plutôt vieillissants. Dans le centre urbain métropolitain, les quartiers de faubourgs allient logement individuel ancien et collectif plus récent, une mixité qui les rend attractifs au sein de l'agglomération. Dans ces quartiers, les logements individuels sont très prisés par les familles désireuses de vivre en ville.

À grands traits, les grands logements se situent plutôt en périphérie et les petits logements dans le centre de Caen, avec des quartiers très typés au regard du parc existant. Bien qu'à distance du pôle urbain caennais, le littoral est plus hétérogène du fait du tissu balnéaire, pavillonnaire et collectif qui caractérise le bord de mer.

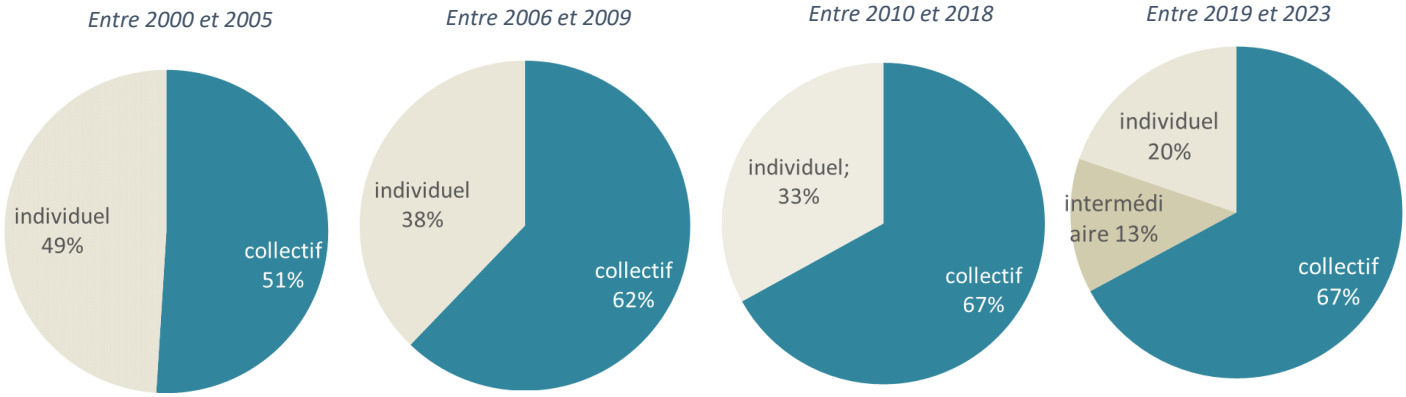


Une diversification en cours liée à la reprise de la construction neuve

La mise en œuvre successive des documents de planification et de programmation (SCoT et PLH) a permis une diversification de l'habitat à l'échelle des communes et des quartiers. La relance de la construction neuve, la recherche de mixité sociale et l'application de règles aux secteurs de développement ont été imposée par ces documents.

Après-guerre, le territoire s'est fortement développé sous l'impulsion de lotissements. Ce tissu pavillonnaire contemporain représente, aujourd'hui, plus d'un tiers des formes urbaines du territoire. Le début des années 2000 est lui aussi marqué par une forte production de maisons individuelles, bien que le poids de l'habitat collectif ait toujours été dominant dans la production neuve.

Depuis 2006, il est observé un changement dans la manière de produire du logement. Le poids du collectif redevient nettement supérieur à celui de l'individuel puisque plus de 60 % des logements livrés sont des appartements.



Type de logements commencés,
source : Base de livraison de logements – Direction Habitat de Caen la mer et Sitadel – DREAL Normandie

Cette diversification s'explique par la reprise de la construction dans l'agglomération caennaise, et plus particulièrement dans les communes de la première couronne de Caen et par des projets de logements collectifs et intermédiaires dans les communes plus rurales du territoire. L'individuel pur ne représente plus que 23 % de la production de logement entre 2019 et 2023.



Une diversification des formes de logements sur l'ensemble du territoire

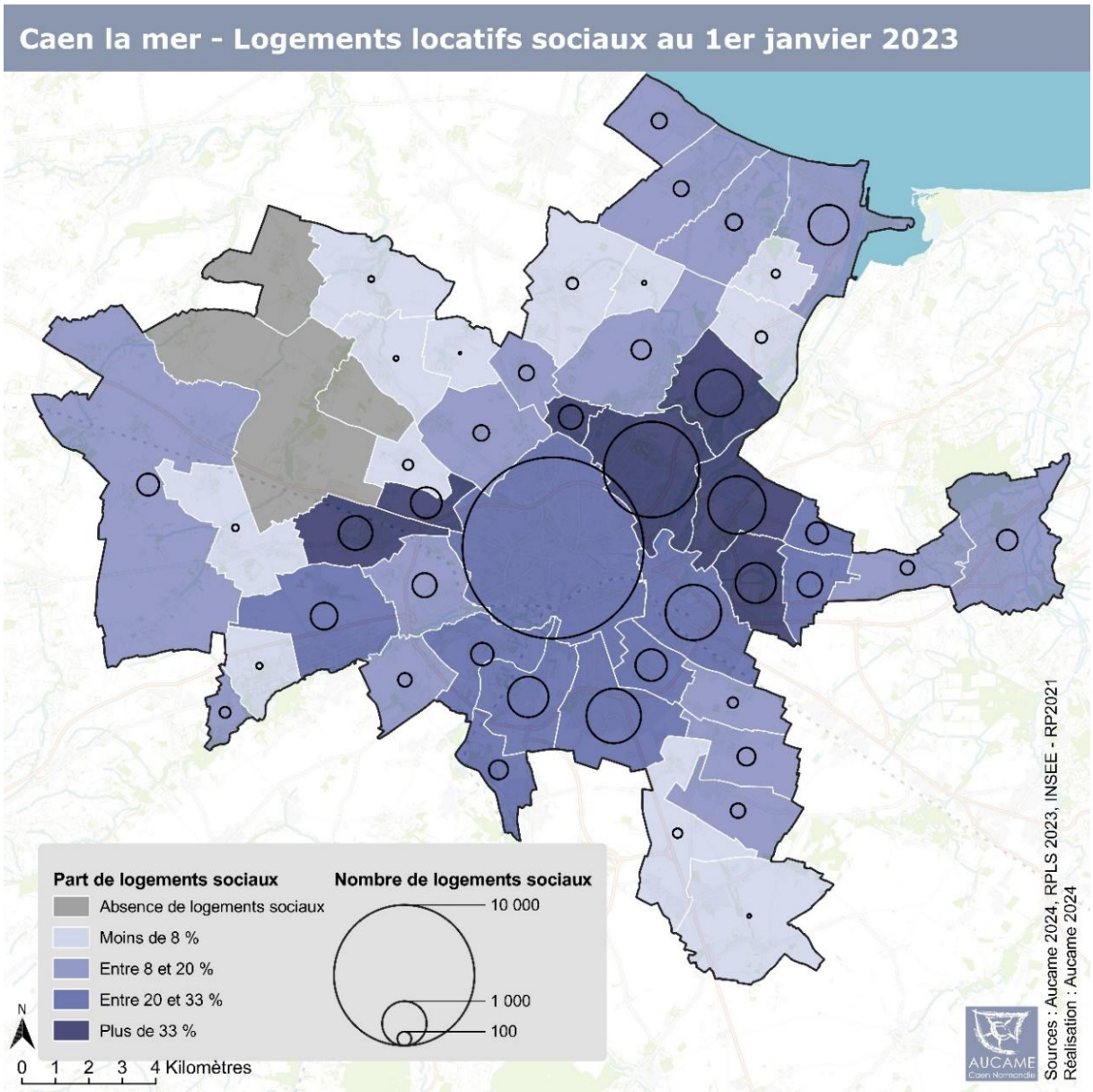
c. Un parc social qui reste fortement concentré dans les centres urbains

Des logements sociaux très présents mais spatialement concentrés

Au 1er janvier 2023, Caen la mer comptabilise 35 334 logements locatifs sociaux, soit 27 % des résidences principales. Malgré un développement de l'offre équilibrée à l'échelle du territoire pendant ces dix dernières années, le logement locatif social reste fortement concentré dans quelques communes.

En effet, il se concentre dans le centre urbain (75 %), en grande partie dans la commune de Caen (47 %), notamment dans les quartiers historiques d'habitat social (la Guérinière, la Grâce de Dieu, le Chemin Vert…). Un peu moins de 30 % de ces logements sont localisés dans l'un des quartiers prioritaires de la politique de ville (QPV).

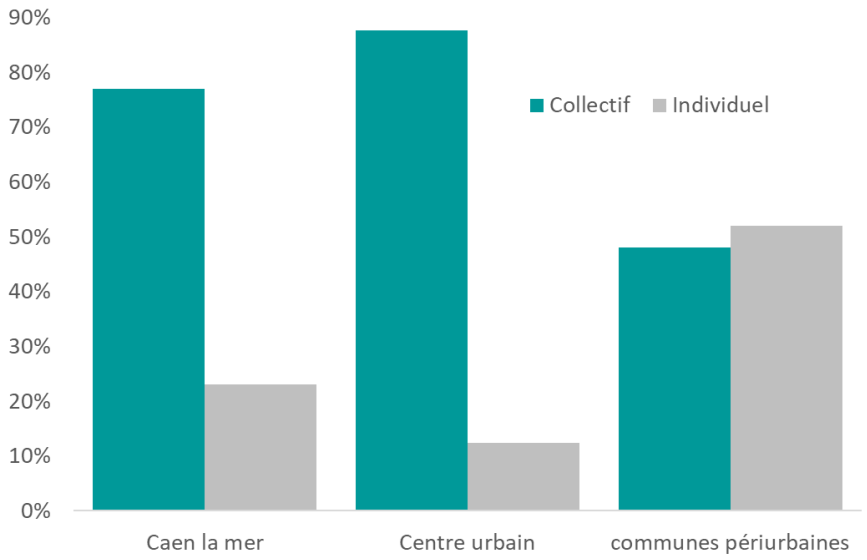
L'est de l'agglomération, plus urbain et historiquement plus industriel accueille également un grand nombre de logements sociaux. Quatre communes contigües de l'est présentent un taux supérieur à 40 % ou proche : Blainville-sur-Orne, Colombelles, Giberville et Hérouville Saint-Clair. C'est également le cas de Saint-Germain-la-Blanche-Herbe à l'ouest de Caen.



La loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) impose aux communes de plus de 3 500 habitants appartenant à une intercommunalité de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants de disposer de 20 ou 25 % de logements sociaux selon le taux de tension de la demande locatif (article 55 de la loi SRU). Au 1er janvier 2023, 15 communes sont concernées par cette loi et doivent respecter 20 % de logements locatif social.

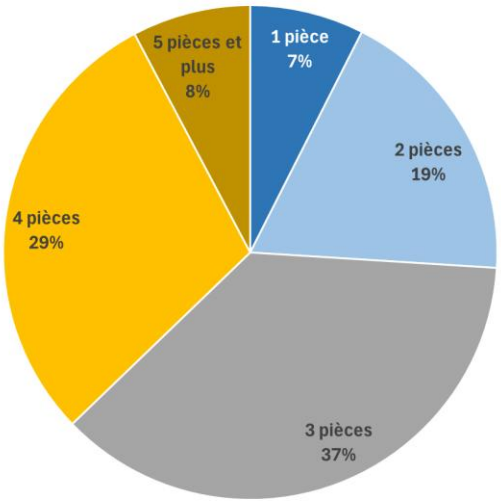
Des logements globalement grands et collectifs

Le parc de logement social se distingue par la présence marquée de logements collectifs (77 %). À l'image de l'ensemble du parc, le collectif prédomine dans les communes du centre urbain métropolitain (88 % de l'offre social). À contrario, le logement individuel est plus présent dans les communes périurbaines (52 %). Ces dernières concentrent 60 % de l'individuel social, alors qu'elles ne représentent que 25 % de l'offre.



Typologie du logement locatif social selon sa localisation, source : RPLS 2023 – DREAL Normandie

Malgré cette prédominance de collectif, les logements sont plutôt grands. Les T3 et T4 représentent 66 % du parc. Les communes du centre urbain métropolitain propose cependant plus de petites surfaces avec 29 % de T1 et T2, contre 18 % pour les communes périurbaines. Ces dernières bénéficient d'une offre plus importante en 4 pièces (39 %, contre 27 % pour le centre).



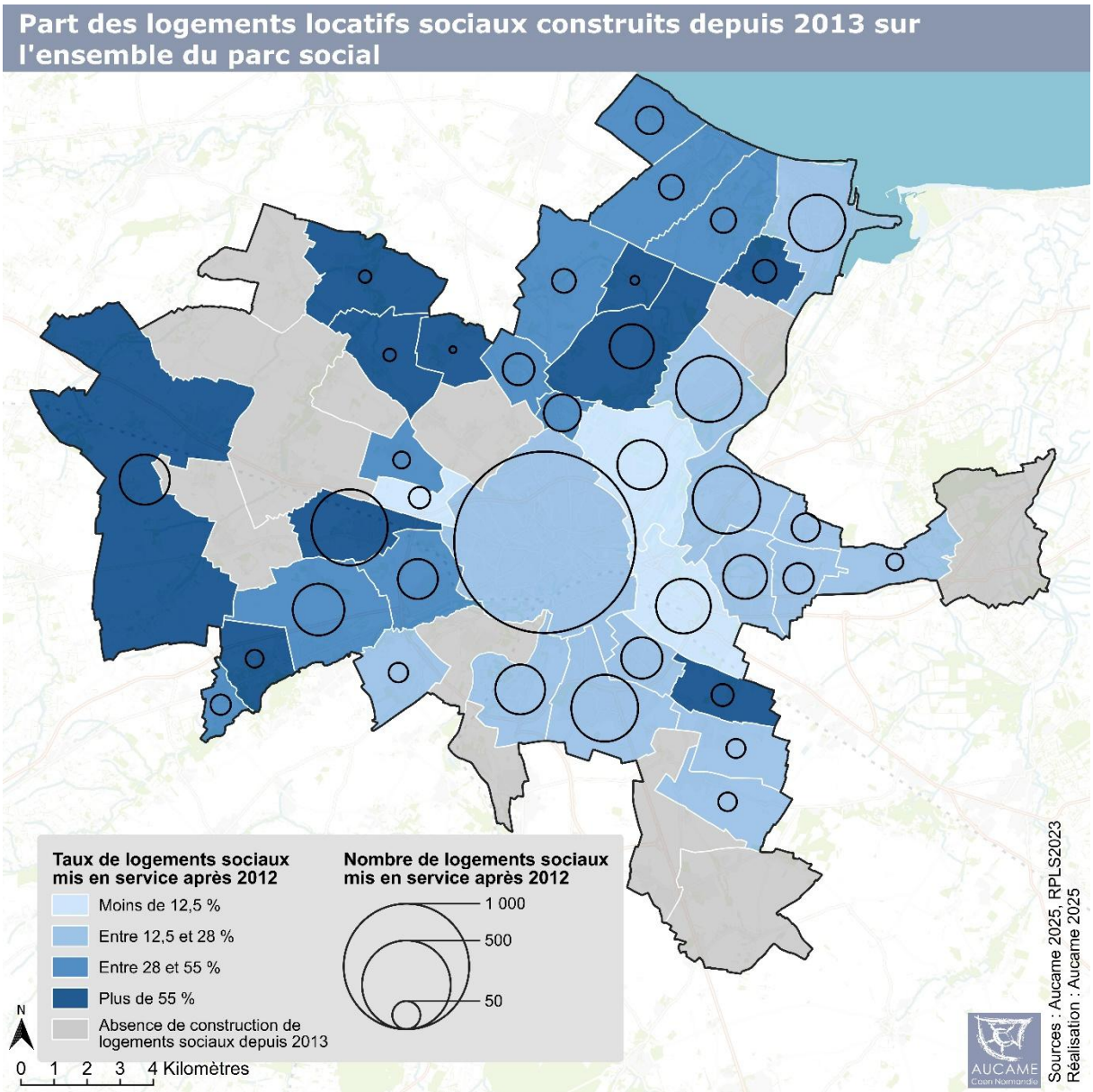
Taille du logement locatif social, source : RPLS 2023 – DREAL Normandie

Une réelle dynamique de production de logements locatifs sociaux porté par un partenariat local fort

En 2009, une baisse du taux de logement locatif social a été observé, ce qui induisait des blocages dans le parcours résidentiel des ménages. Le marché de l'offre était donc considéré comme tendu. Depuis, les deux précédent PLH ont eu pour objectif de relancer la production de logement locatif social, à l'échelle des 35 communes de la Communauté d'agglomération, puis plus récemment à celle des 48 communes, après la création de la Communauté urbaine en 2017 et des communes nouvelles.

Durant la période du PLH 2010 – 2015, la production annuelle moyenne était de 650 logements locatifs sociaux par an, contre les 480 préconisés. Cette dynamique a été conservée par le PLH en cours sur la période de 2019-2024. Sur la période 2019-2023, 571 logements sociaux ont été livrés en moyenne chaque année pour un total de 2 859 logements.

Part des logements locatifs sociaux construits depuis 2013 sur l'ensemble du parc social

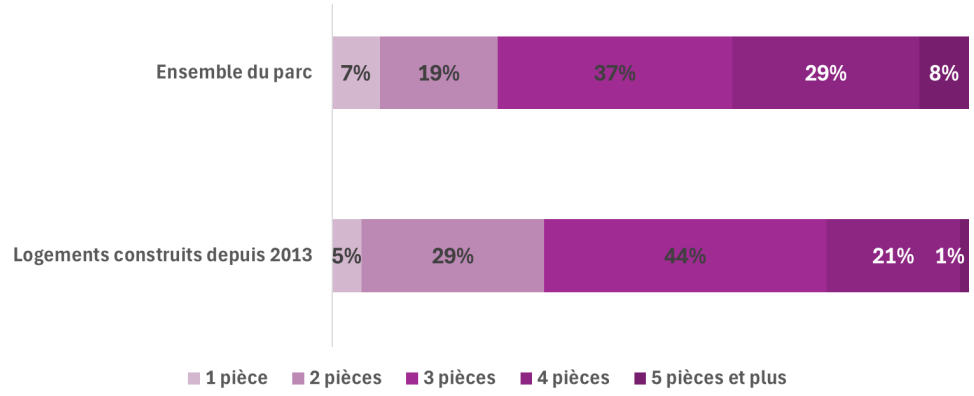


Si cette production a été forte dans les communes les plus urbaines du territoire, elle s'est également développée dans des communes ayant historiquement moins de logements sociaux. Un desserrement géographique a donc eu lieu à la faveur de la première couronne et, dans une moindre mesure, dans la deuxième. Il est à noter une augmentation de la production dans les communes de l'ouest et le nord

du territoire, historiquement moins dotés de logement locatif social. Mais le resserrement des financements du logement locatif social dans les communes les tendues a rendu plus difficile la production au sein de certaines communes, notamment celles localisées en zone B2 et C.

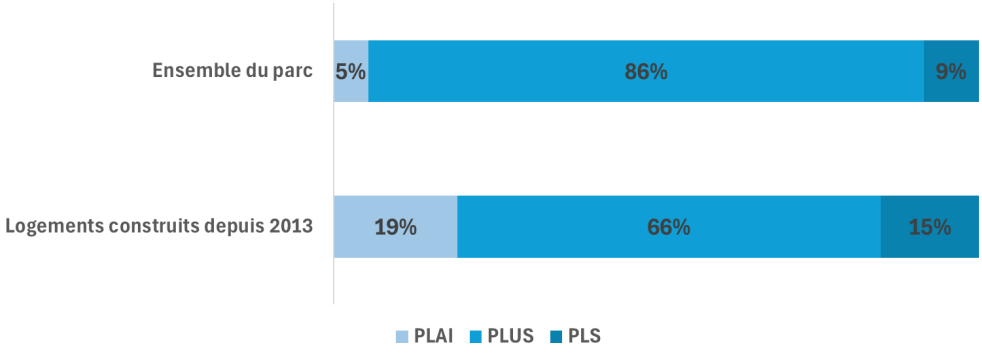
Un parc social qui se diversifie en taille et en financement

La reprise de la production de logement social a été accompagnée par la mise en place de règles de mixité dans les documents de planification et de programmation. Ainsi, depuis la mise en œuvre de deux derniers PLH, le parc social de Caen la mer tend à se diversifier pour mieux répondre aux besoins des ménages.



Répartition des logements locatifs sociaux selon le type de financement, source RPLS – DREAL Normandie

En 2023, le parc social est composé de logements de taille intermédiaire et les 3 pièces représentent la quasi-majorité des logements construits depuis 10 ans. Ces logements restent fortement plébiscités par les ménages. Toutefois, les petites surfaces constituent une part importante de logements récents. Plus d'un logement de moins de 10 ans sur quatre est un 2 pièces. Sur la même période, les grands logements ne représentent qu'un peu plus de 20 % des logements construits alors qu'ils représentent 37 % du parc.



Répartition des logements locatifs sociaux selon le nombre de pièces, source RPLS 2023 – DREAL Normandie

La production récente de logements sociaux a été, également, davantage tournée vers les ménages les plus modestes mais aussi les catégories moyennes. Ainsi, les financements PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) représentent 19 % des logements construits depuis 2013 ce qui a fait monter leur part à 5 % des logements sociaux, contre seulement 3 % au 1er janvier 2017. Ainsi cette diversification des modes de financement du logement social a permis d'introduire une certaine mixité dans le parc social depuis une dizaine d'année même s'il reste concentré dans le centre urbain.

Malgré cette diversification, la part de logements de type PLUS (Prêt Locatif à Usage Social) reste largement majoritaire puisqu'ils représentent 86 % du parc. Néanmoins, 30 % de ces logements ont un niveau de loyer équivalent à celui d'un PLAI, lié notamment à leur date de construction. Il est à noter une forte représentation du PLS dans le parc récent.

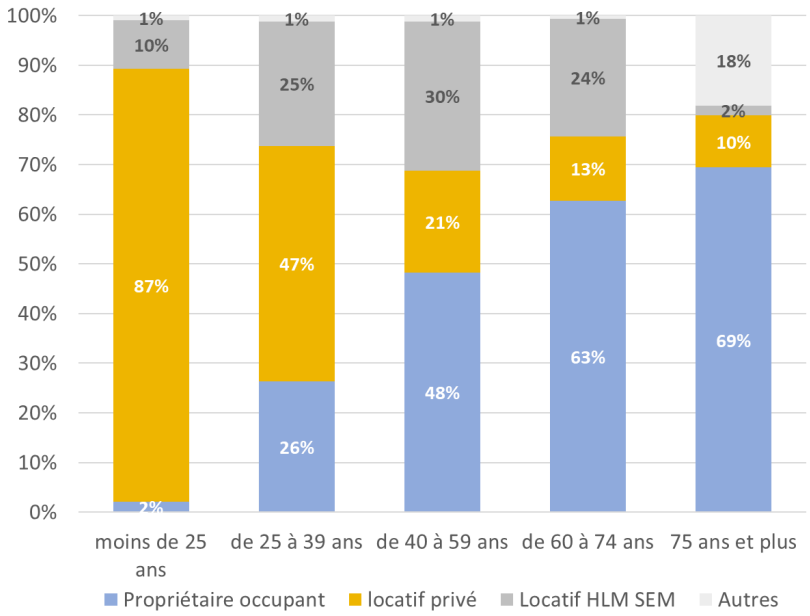
d. Le parc privé, principale offre de logements pour les habitants de Caen la mer

Un parc privé qui loge la majorité des habitants de Caen la mer

Au 1er janvier 2023, Caen la mer compte environ 117 452 logements privés, ce qui représente plus des trois quarts du parc. Il permet, aujourd'hui, de loger les trois quarts des ménages de Caen la mer.

Au sein de ce parc, 60 % des ménages sont propriétaires de leur logement, contre 40 % de locataires. Cette répartition est bien différente d'une commune à l'autre. En effet, les communes périurbaines accueillent une plus grande proportion de propriétaires de maisons individuelles, tandis que les quartiers centraux logent plutôt des locataires dans le collectif. Cette dichotomie s'observe également selon l'âge et la taille des ménages.

Les moins de 25 ans sont à près de 90 % locataires d'un logement privé, puis accèdent progressivement à la propriété. En effet, la proportion des propriétaires augmente avec l'âge : 48 % des 40-59 ans sont propriétaires, part qui s'élève à 69 % pour les plus de 75 ans.



Statut d'occupation des ménages de Caen la mer selon l'âge, source : MTES – Filocom d'après DGFiP, 2019

Le parc locatif loge plutôt des petits ménages. 86 % des ménages logés dans le locatif privé sont composés de 1 ou 2 personnes, contre seulement 67 % des propriétaires. Cette forte proportion s'explique par la présence importante d'étudiants, de jeunes actifs et des personnes âgées dans les quartiers centraux de Caen qui proposent une offre conséquente de logements locatifs privés.

Un parc relativement récent

En raison de l'histoire du territoire et en particulier des destructions occasionnées par les bombardements alliés lors du Débarquement du 6 juin 1944, la part des logements privés construits

avant 1948 est plutôt faible à Caen la mer (environ 18 000 unités, soit 17 %). Ces logements sont plutôt localisés dans le cœur des villes et des villages.

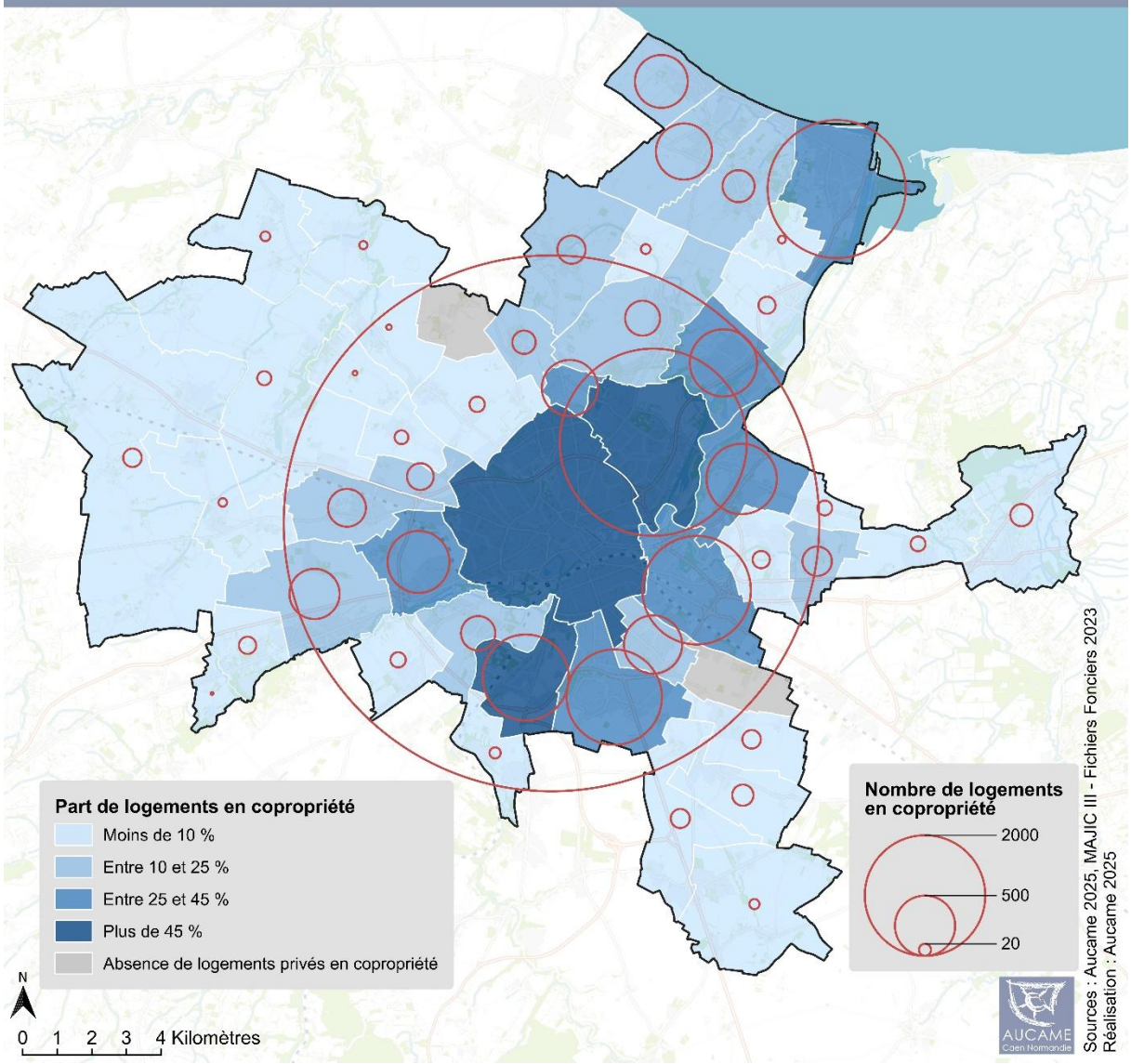
En revanche, la part de ceux bâtis entre 1948 et 1983 représente 43 % des logements privés du territoire. Cette proportion s'explique par la nécessaire reconstruction des logements à la suite des bombardements et au phénomène de périurbanisation amorcé à partir des années 60.

La part des logements encore plus récents est également importante, puisque les logements construits après 1984 représentent 40 % du parc. La poursuite de la périurbanisation observée dans les années 80 et 90 et la dynamique de construction neuve récente expliquent cette proportion.

Un parc de logements en copropriété très important, notamment dans les secteurs les plus centraux

Le visage urbain de Caen la mer engendre une forte présence de logements soumis au régime de la copropriété. Ce régime concerne 47 % des logements privés du territoire. Caen la mer compte un peu moins de 3 300 copropriétés, ce qui représente environ 56 500 logements.

Part et nombre de logements en copropriété sur Caen la mer en 2023



Ces logements sont fortement concentrés dans les secteurs les plus urbains et littoraux de l'agglomération. Près de 91 % de ces logements sont localisés dans une commune du centre urbain métropolitain (Caen, Hérouville Saint-Clair, Mondeville, Ifs ou Colombelles) ou dans les quatre communes littorales. La ville de Caen concentre à elle seule 70 % de ces logements et 68 % des copropriétés présentes dans le territoire.

Le maintien à niveau de ce parc est donc très important puisqu'il constitue la principale offre de logements du centre urbain. Il permet de proposer aux habitants de Caen la mer des logements à proximité des commerces, des services et des transports en commun.

Un parc peu impacté par des processus de déqualification lourde mais des signes de fragilité à prendre en compte

Si ce parc n'est pas impacté par des processus de déqualification lourde, des signes de fragilité ont été observés lors de l'élaboration du précédent PLH : une vacance plus installée et des prix à la baisse. Aujourd'hui, la tension observée sur le marché de l'habitat semble redonner une certaine attractivité à ce parc.

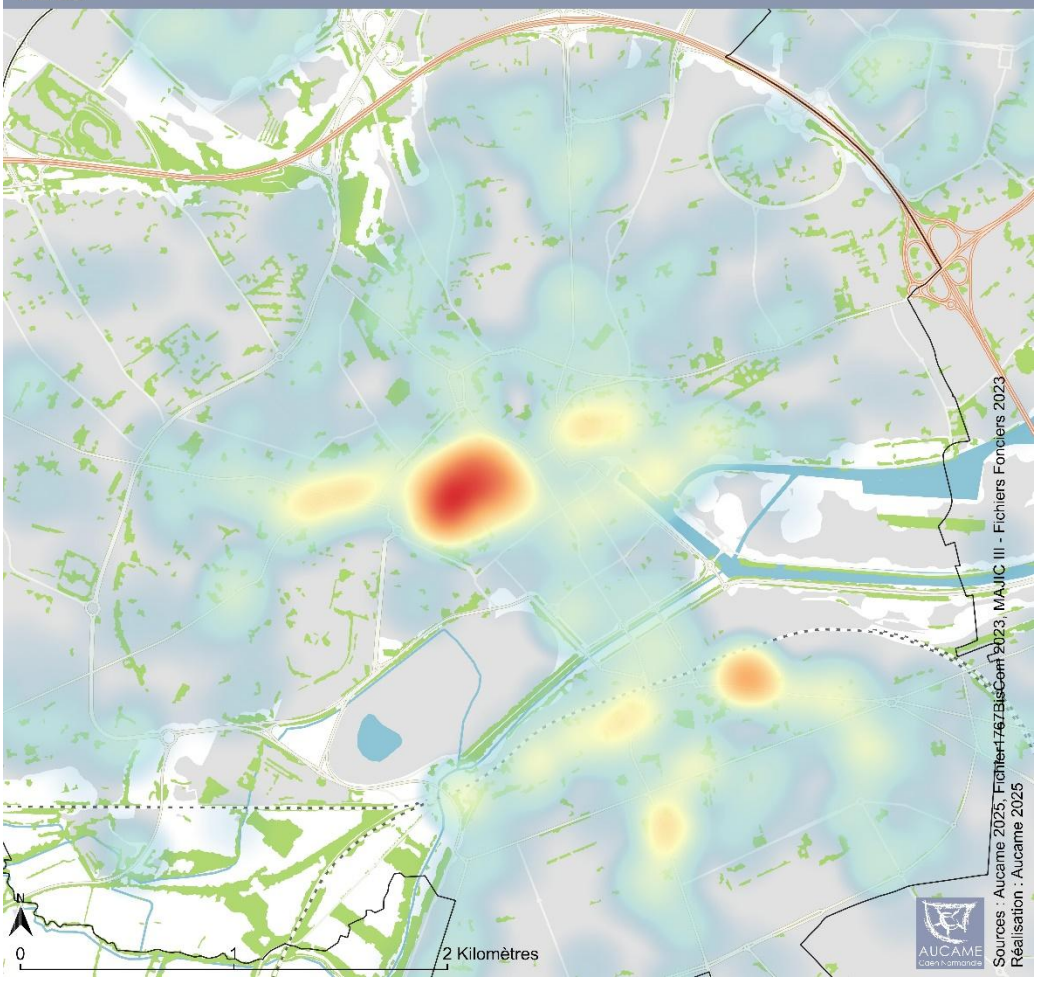
Caen la mer est un territoire où la vacance s'est développée ces dernières années mais qui reste à un niveau jugé comme normal, comme indiqué plus faut. Au 1er janvier 2023, la vacance structurelle, de plus de 2 ans, concerne seulement 1,6 % des logements privés (soit environ 1 850 logements). À l'échelle nationale, cette vacance est de l'ordre de 2,2 %. À la suite de la crise sanitaire qui a eu pour effet de créer une certaine tension sur le marché de l'habitat, cette vacance a diminué à l'échelle de Caen la mer entre 2019 et 2023.

Toutefois, le suivi de la vacance opéré dans le cadre du PLH 2019-2024 permet de mieux cerner les logements et les secteurs plus fortement impactés. Il s'avère sans surprise que la vacance concerne plus fortement les logements anciens collectifs de petite taille en copropriété.

Par ailleurs, ce suivi a révélé un phénomène plus étonnant : une forte concentration de ces logements dans les secteurs les plus centraux de la ville de Caen où les prix de l'immobilier sont parmi les plus élevés, preuve pourtant de l'attractivité de ces quartiers. Ces secteurs, qu'ils soient situés dans l'hypercentre et ses rues piétonnes animées ou sur des axes d'entrées de ville, ont comme point commun d'être les lieux les plus fréquentés de l'agglomération.

Alors que ces espaces sont considérés comme prioritaires pour la reconquête urbaine, ils cumulent des « handicaps » qui peuvent à terme poser problème dans le mode d'habiter contemporain : défauts liés aux caractéristiques des logements (logements anciens de petite taille, parties communes à rénover, accessibilité compliquée, valeur immobilière élevée, manque d'extérieur, …) auxquels s'ajoute des handicaps liés à leur localisation (quartier animé et bruyant, manque de stationnement, accessibilité du logement, …).

Concentration du nombre de logements vacants depuis 2 ans et plus en 2023

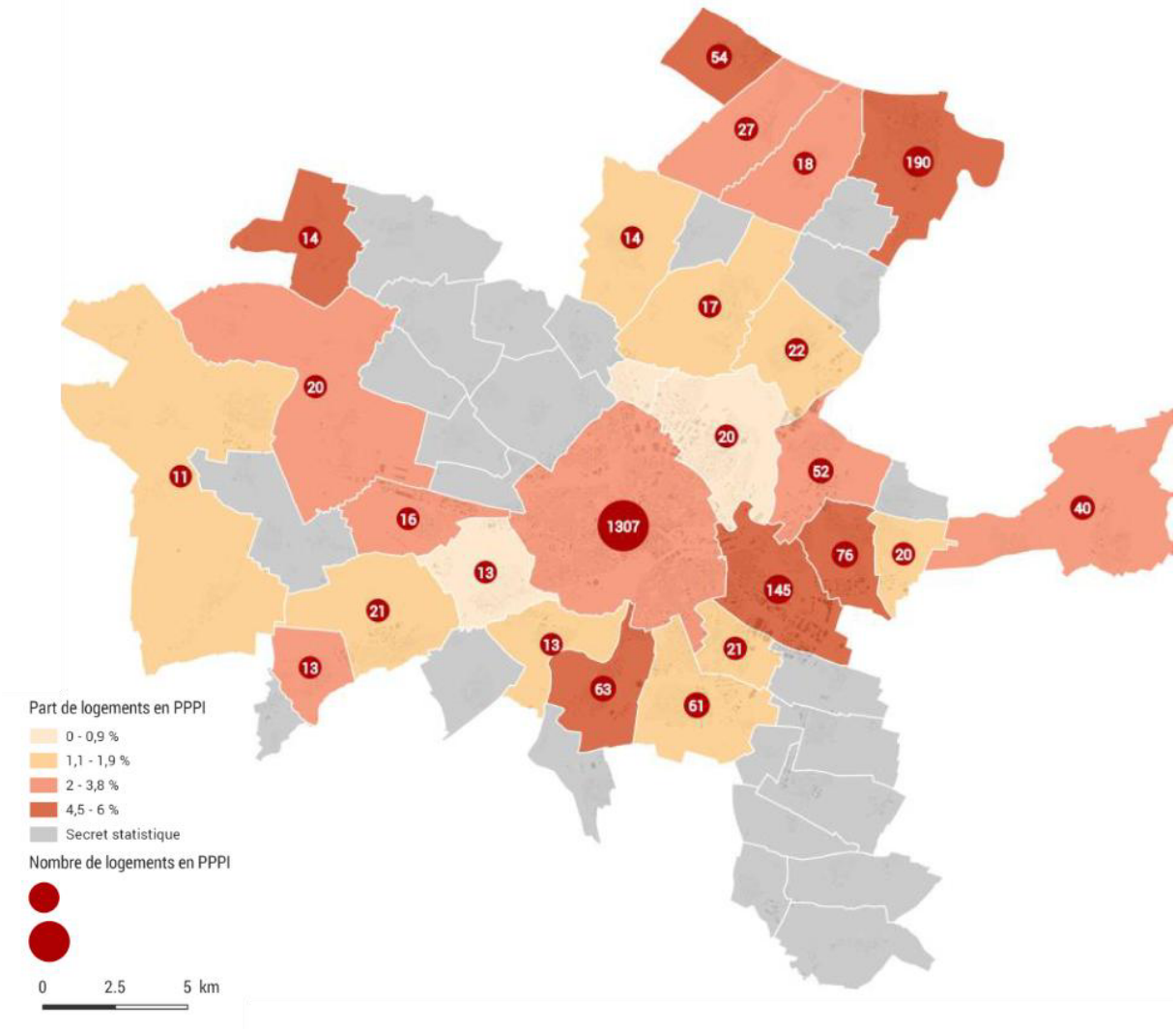


Un autre indicateur de déqualification du parc est celui de l'habitat indigne. Si son repérage est complexe à une échelle fine, la base de données du Parc Privé Potentiellement Indigne (PPPI) transmise par l'Anah permet de mieux appréhender le phénomène. Toutefois, ces données sont anciennes (2015), il convient donc de les analyser avec précaution.

La Communauté urbaine Caen la mer semble, en portion, moins concernée que le reste du département. La présence d'un parc relativement récent a pour conséquence une faible part de logements potentiellement indigne : 3,3 % du parc, contre 6 % à l'échelle du Calvados et de la Normandie. On dénombrait ainsi environ 2 607 logements potentiellement impactés en 2015.

Cependant, ce parc est plus présent dans la commune de Caen qui concentre la moitié des PPPI, les communes de l'Est de l'agglomération et les communes littorales.

Depuis 2009, le nombre de logements concernés baisse : - 6 % à l'échelle de Caen la mer et – 9 % à Caen.



Localisation du parc potentiellement indigne en 2015,
source PPPI – ANAH, réalisation : étude pré-opérationnelle au PIG de Caen le mer - Citémétrie

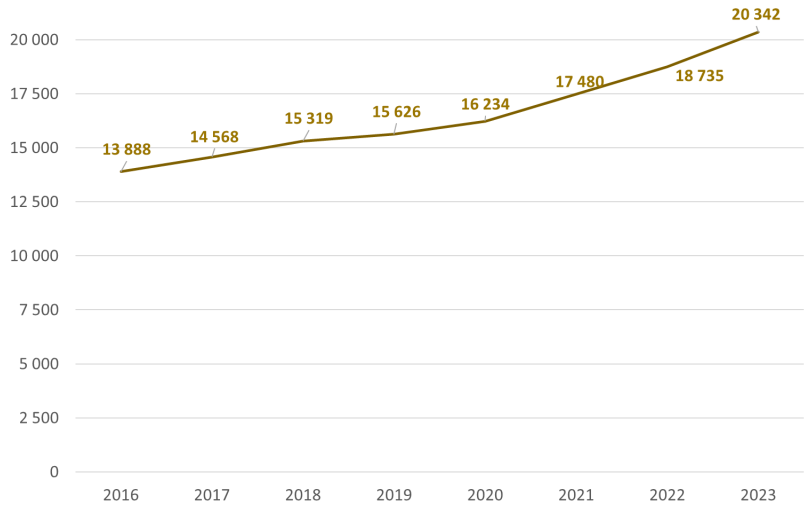
3.2. Des évolutions en cours qui risquent d'accentuer les déséquilibres déjà observés

a. Des besoins en logement locatif social toujours plus importants

Une progression constante de la demande en logement social corrélée à une baisse des attributions

Depuis 2016, il est observé une augmentation constante de la demande en logement social (5,6 % par an en moyenne). En 2023, 20 342 demandes ont été exprimées, contre 15 626 en 2019, soit une augmentation de 30 %. La crise sanitaire de 2020 et les problèmes économiques qui en ont suivi ont eu un effet important sur la demande en logement social avec une précarisation d'une partie de la population dans un contexte de tension accrue sur le logement localement.

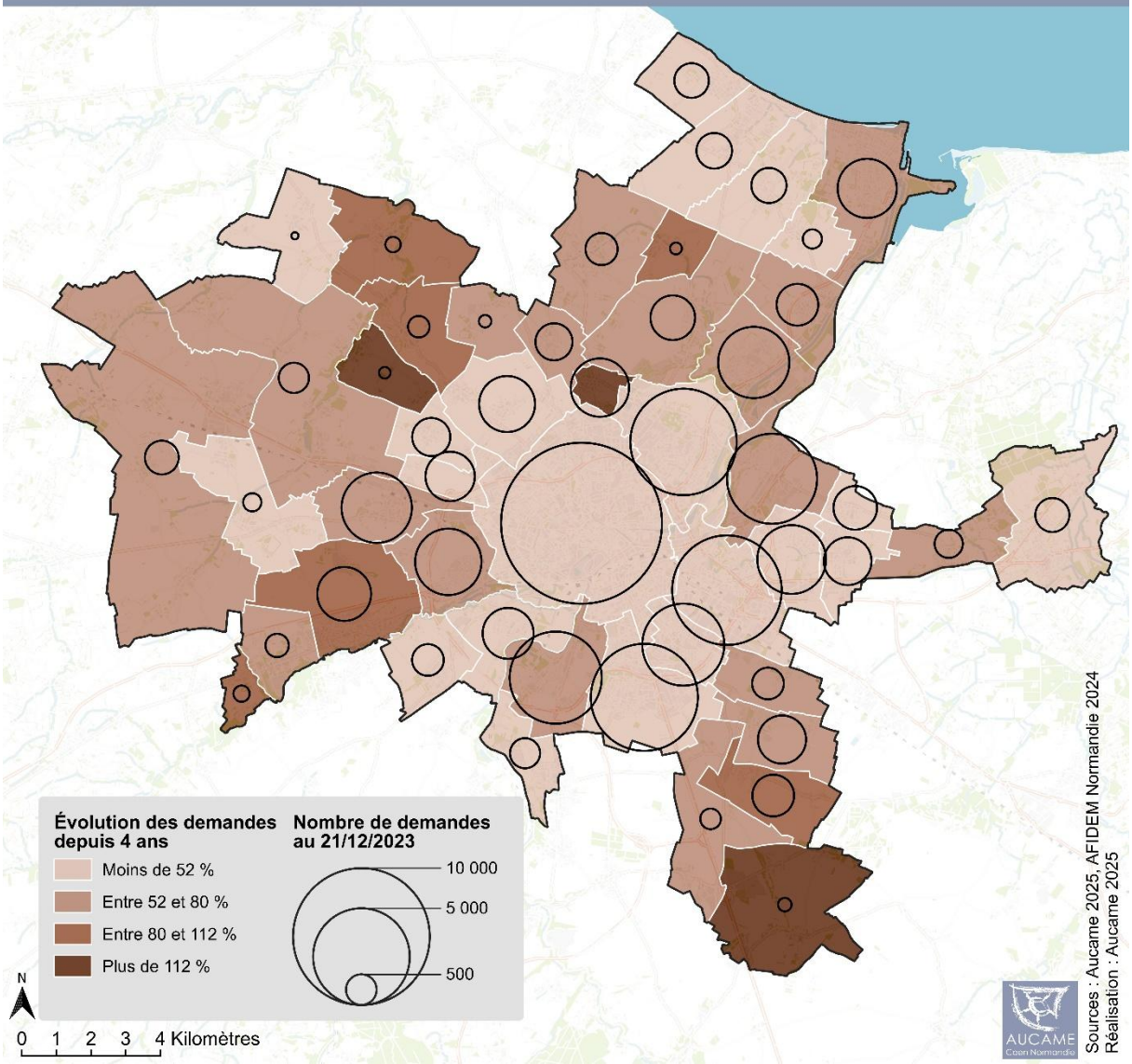
La demande exprimée reste en cohérence avec la localisation du parc existant. Une grande majorité de demande exprime au moins un choix à Caen ou dans une des quatre autres communes du centre urbain métropolitain (Hérouville Saint-Clair, Colombelles, Mondeville et Ifs). Deux autres communes (Cormelles-le-Royal et Fleury-sur-orne) qui disposent d'un parc en logement social conséquent enregistrent plus de 3 000 demandes chacune.



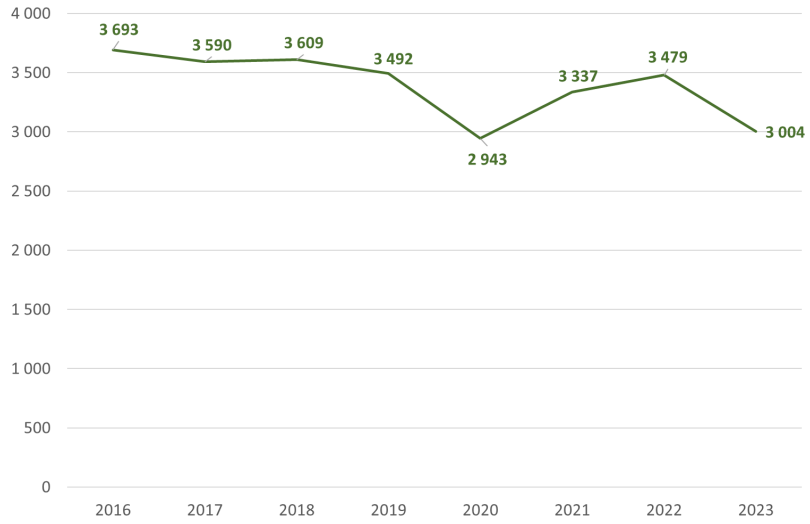
Évolution de la demande en logement social, source Afidem Normandie 2023

Toutefois, les progressions de volumes des demandes (plus de 50 %) s'observent principalement en périphérie de Caen et dans les communes du centre urbain. Les communes du Nord et de l'Ouest enregistrent de fortes progressions de la demande aussi que celles du Sud mais dans des volumes moins importants.

Évolution de la demande en logement social à Caen la mer entre 2019 et 2023



Tandis que la demande progresse, les attributions en logement social ont tendance à diminuer ces dernières années. Entre 2019 et 2023, il est enregistré une baisse de 2 % des attributions par an à l'échelle de Caen la mer pour atteindre 3 004 attributions en 2023. C'est un volume similaire à celui de l'année 2020, année du COVID et donc année de limitations des mouvements dans le parc. Aujourd'hui les attributions ne permettent pas de répondre à toutes les demandes.

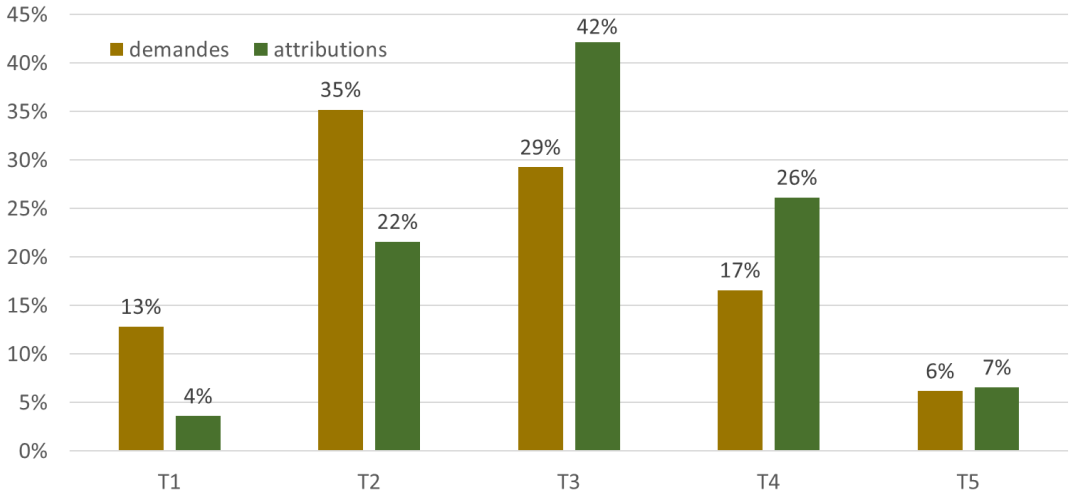


Évolution des attributions en logement locatif social, source Afidem Normandie 2023

Une tension sur le logement social, notamment sur les petits logements

Selon le décret 2023-325 du 28 avril 2023, le taux de tension du parc social à Caen la mer est de 3,351 au 1er janvier 2019, 2020 et 2021. Ce rapport entre les demandes de logements sociaux et le nombre d'emménagements annuels, hors mutation, reste inférieur à 4, niveau à partir du duquel une collectivité est jugée comme tendue. Il est probable que ce taux dépasse 4 pour la prochaine période.

Malgré une forte production de logement social et une diversification du parc, la précarisation d'une partie de la population et l'évolution des prix sur les marchés de l'acquisition et de la location entraînent des besoins encore plus forts sur le parc social. Le délai d'attente moyen reste relativement long puisqu'il faut compter en moyenne 22 mois pour accéder à un logement social à Caen la mer (30 mois pour un logement individuel et 22 mois pour un logement collectif).



Comparaison des demandes et des attributions de logements sociaux selon leur taille, source Afidem Normandie 2023

La demande exprimée s'oriente en grande majorité vers des logements de taille intermédiaire. Toutefois, et malgré une politique de diversification de l'offre et les objectifs de production de T1 inscrits dans le PLH actuel, une pression plus forte sur les petits logements est observée. En 2023, 13%

des demandeurs souhaitaient un T1, alors qu'ils ne représentent que 4 % des attributions. Cette pression est encore plus forte pour un T2 puisque le délai d'attente est de 23 mois, contre 17 mois pour un T1.

Malgré un relatif équilibre entre la demande et l'attribution, le délai moyen d'attente pour accéder à un grand logement est plus long. Ce phénomène s'explique en grande partie par une faible offre de ce type de logement à Caen la mer.

Inscrit dans son PLH et pour répondre aux obligations réglementaires, Caen la mer s'est engagée dès 2015 et en concertation avec ses communes membres et ses partenaires, dans l'élaboration d'une stratégie d'attribution des logements sociaux visant à résorber les déséquilibres sociaux présents sur le territoire. Les orientations stratégiques ont été déclinées dans une Convention Intercommunale d'Attribution (CIA) pour la période 2022-2027.

	T1	T2	T3	T4	T5	MOYENNE
Toutes demandes	16,9	23,5	24,8	22,8	25,9	22,78
Demande 1er mutation	17	23,2	24,9	23,4	26,7	23,04

Délai d'attente moyen en mois, source Afidem Normandie 2023

b. Des ménages qui éprouvent de plus en plus de difficulté à se loger

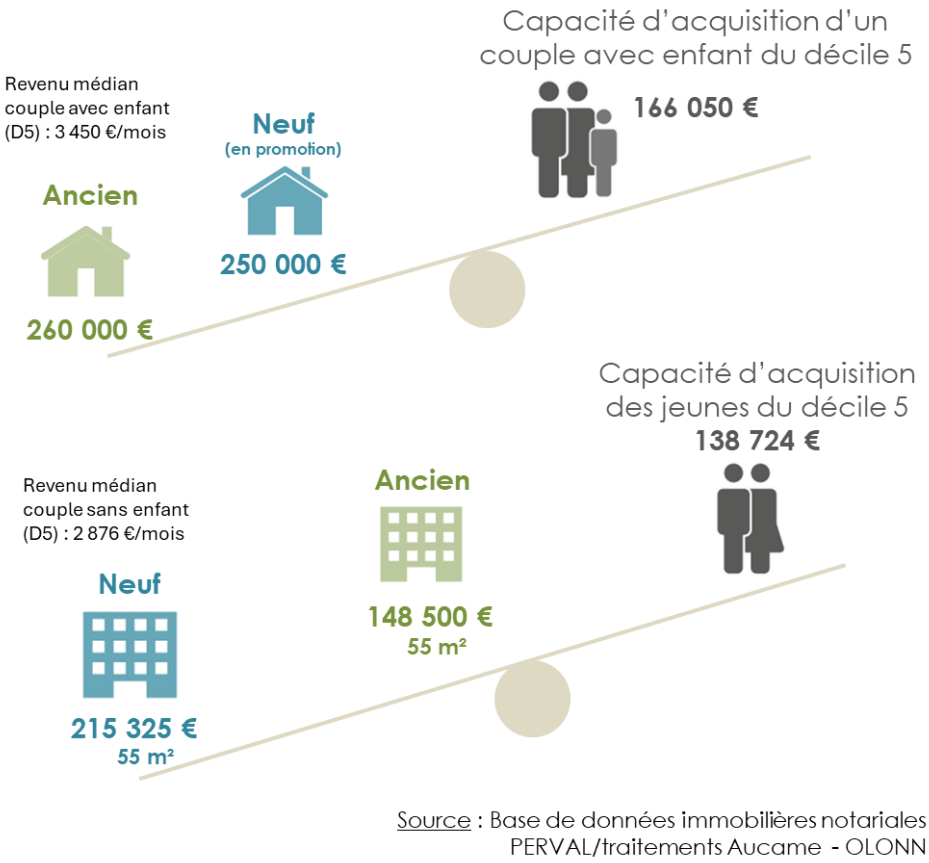
Des niveaux de prix du marché libre en inadéquation avec le revenu des ménages

Le décalage entre le revenu des ménages et le niveau des prix de l'immobilier mis en avant lors de l'élaboration du PLH 2019-2024 est toujours d'actualité, et semble même s'accentuer sous l'effet des crises sanitaire, économique et énergétique. La forte augmentation des prix observée ces derniers mois rend encore plus difficile l'accès à la propriété sur le territoire caennais.

À l'échelle de Caen la mer, le revenu médian par unité de consommation a augmenté moins rapidement que les niveaux des prix. Un ménage de Caen la mer dispose en moyenne d'un revenu de 23 010 €, soit 1 917 € par mois. Si le niveau de vie est relativement élevé à Caen la mer par rapport aux grandes aires urbaines du Grand Ouest, son augmentation de 5,6 % ne permet pas de compenser la hausse des prix du marché ces derniers mois.

Pour mieux appréhender ce phénomène, une simulation a été faite sur la capacité d'acquisition d'un couple avec enfant et d'un jeune couple sans enfant appartenant au décile[12] 5, qui correspond au niveau de vie médian des ménages de Caen la mer. Comme dans le PLH 2019-2024, il en ressort que même le collectif ancien encore accessible aux ménages de la classe moyenne il y a quelques mois, est devenu trop cher pour un jeune couple.

12 Si on ordonne une distribution de salaires, de revenus, de chiffres d'affaires, etc., les déciles sont les valeurs qui partagent cette distribution en dix parties d'effectifs égaux. Ainsi, pour une distribution de salaires : le premier décile (noté généralement D1) est le salaire au-dessous duquel se situent 10 % des salaires ; le neuvième décile (noté généralement D9) est le salaire au-dessous duquel se situent 90 % des salaires.



Source : Base de données immobilières notariales PERVAL/traitements Aucame - OLONN

Simulation de la capacité d'acquisition des ménages de Caen la mer en novembre 2024 (taux intérêt de 4 % assurance comprise et sans apport), sources base de données immobilières notariales PERVAL - OLONN

Un contexte inflationniste qui exclut encore plus la classe moyenne du marché de l'acquisition (neuf et ancien)

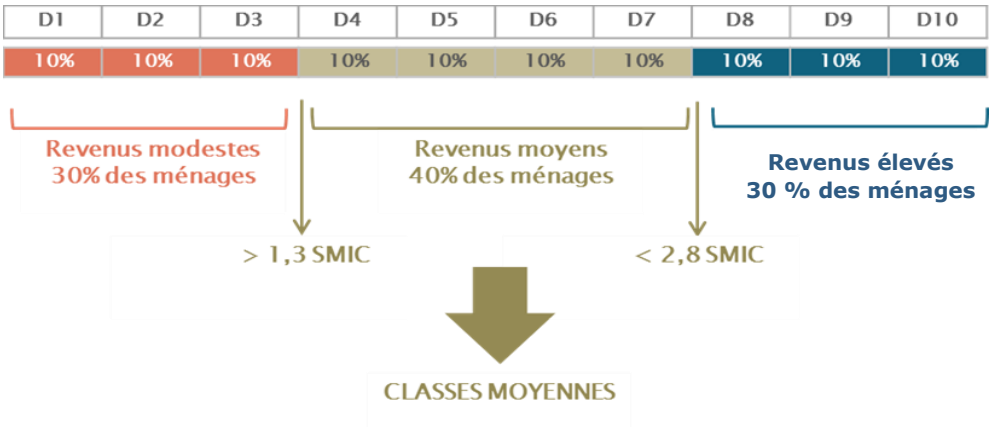
À la suite d'une forte inflation, le niveau des taux d'intérêt a augmenté depuis la crise sanitaire et la guerre en Ukraine. Ces derniers mois, les banques centrales ont orchestré la baisse de ces taux pour arriver à une stagnation autour de 3,5 % - 4 %.

L'analyse par décile des revenus, qui décrit la distribution des ménages par tranche de 10 %, effectué lors du PLH actuel a été mis à jour avec l'évolution des taux d'intérêt et les prix de l'immobilier. La hausse des prix de l'immobilier et des taux d'intérêt observé depuis 2022 exclut une grande majorité des classes moyennes du territoire.

Dans ce contexte inflationniste et avec les niveaux de prix de l'immobilier élevés, les capacités d'acquisition des ménages de la classe moyenne sont de moins en moins élevées.

La hausse des taux d'intérêt et des prix de l'immobilier exclut totalement du marché de l'acquisition le début de la classe moyenne (D4) alors qu'en 2022, le collectif ancien lui était encore accessible. Les familles à la classe moyenne appartenant au décile 5 à décile 7 peut encore acquérir un logement

familial (3 chambres). Toutefois, elle est contrainte de choisir des logements plus éloignés de la ville centre et/ou des logements plus petits du fait à la hausse des prix de l'immobilier.



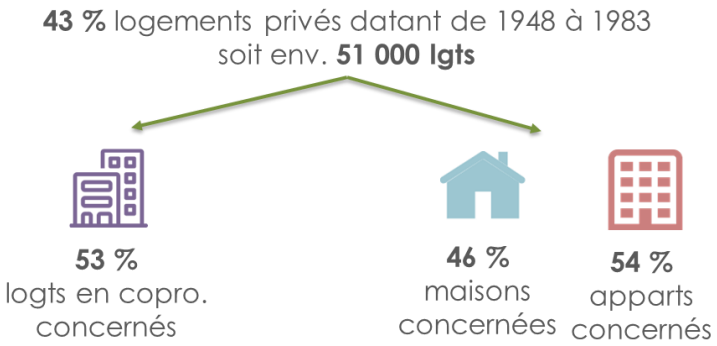
		Décile de revenus	Marché de l'ancien			Marché du neuf		
			Capacité empruntable (sans apport)	(50 000 € / pièce)	(2 700 € / m²)	Capacité empruntable (sans apport)	(3 900 € / m²)	(50 000 € / pièce)
T4 T5	REVENUS MOYENS (40 % de la pop.)	D4 : 3 100 €	148 960€	2 pièces	55 m²	157 239€	40 m²	2 pièces
		D5 : médiane à 3 450 €	166 050 €	3 pièces	61 m²	175 237€	45 m²	3 pièces
		D6 : 3 800 €	183 132 €	3 pièces	69 m²	193 273€	50 m²	3 pièces
		D7 : 4 260 €	205 289 €	4 pièces	76 m²	216 951€	57 m²	4 pièces

Simulation de la capacité d'acquisition des ménages de Caen la mer en novembre 2024 (taux intérêt de 4 % assurance comprise et sans apport), sources base de données immobilières notariales PERVAL - OLONN

En cohérence avec les actions inscrites dans le PLH, Caen la mer s'est engagée à créer un organisme de foncier solidaire (OFS) afin de développer une offre de logements abordables en accession à la propriété. L'objectif est de permettre aux ménages sous plafond de ressources PSLA d'accéder à la propriété. Le modèle économique de l'OFS vise à proposer des logements neufs à des niveaux de prix inférieurs au marché libre. Suit à une étude réalisée en 2020, l'OFS Caen la mer a été créé. Il est porté par un groupement d'intérêt public (GIP) constitué de six membres fondateurs : Caen la mer, la SEM Normandie aménagement, la SPLA Caen presqu'île, l'EPFN, la FPI et l'USHN.

c. La rénovation du parc existant, un enjeu environnemental et social

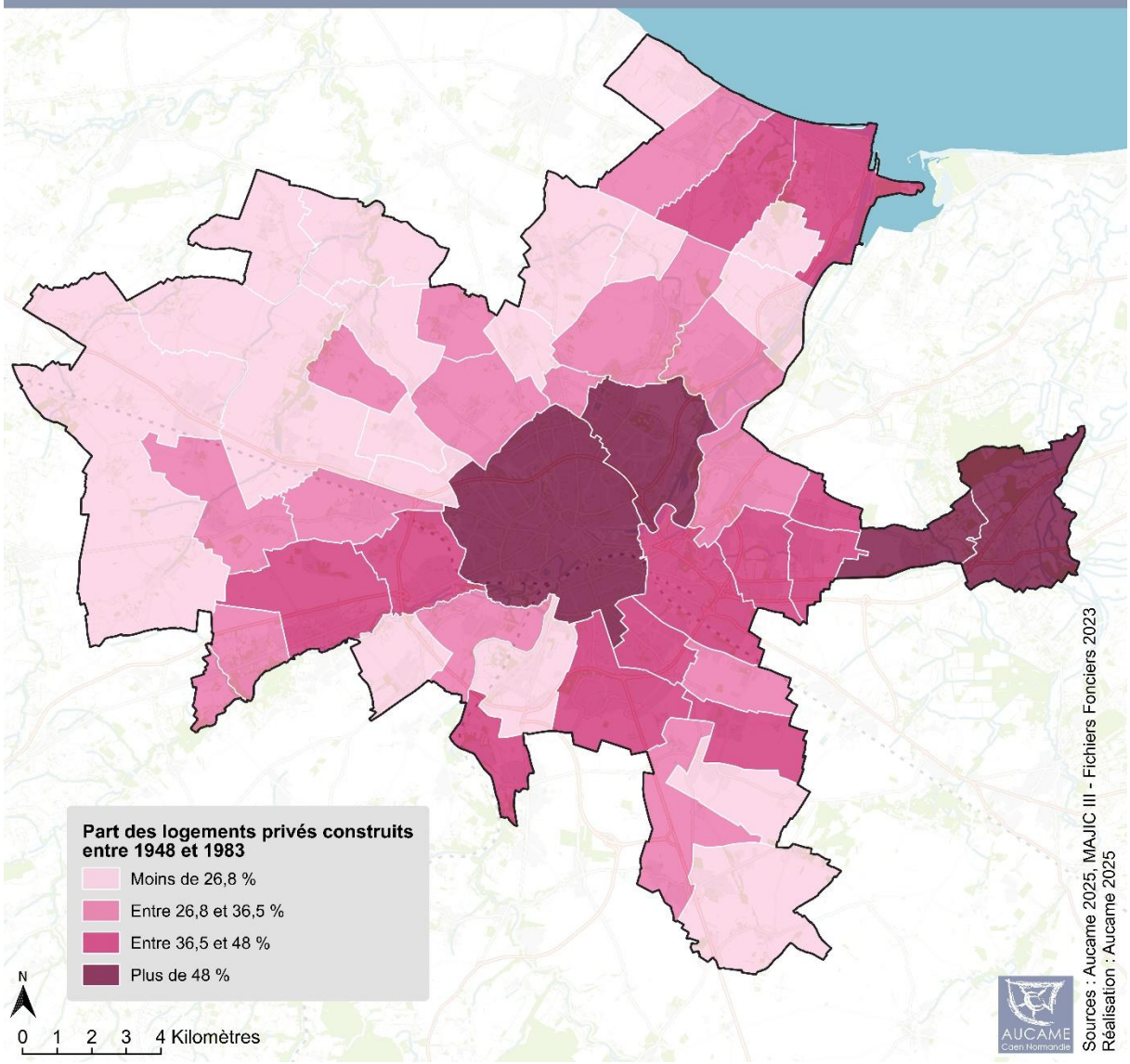
La rénovation du parc privé, un enjeu fort



Si la rénovation du parc privé en centre-ville, plus fortement touché par le phénomène de vacance, est un enjeu urbain fort, la réhabilitation énergétique de l'ensemble du parc privé est primordiale sur le plan environnemental et social. Dans un contexte de raréfaction de l'énergie, d'augmentation de son coût et de lutte contre le changement climatique, la question de l'énergie dans le logement constitue un levier d'action important.

À l'échelle de Caen la mer, 43 % des logements privés ont été construits entre 1948 et 1983, période constructive la moins performante sur le plan énergétique. Cela représente environ 51 000 logements dont une part importante est localisée en copropriété (environ 27 000 logements) pour lesquelles le parcours de rénovation est plus complexe à mettre en place.

Part de logements privés construits entre 1948 et 1983 en 2023



Certaines communes sont plus concernées par ces logements du fait de leur histoire à l'instar des communes urbaines de la première couronne qui ont connu une urbanisation importante dans les années 1970 et 1980.

Depuis fin 2020, Caen la mer a mis en place une politique globale de rénovation du parc avec la mise en place d'aides aux travaux à destination des ménages et des copropriétés et d'un guichet unique de la rénovation, en lien avec la Maison de l'Habitat. Ce programme a déjà permis d'accompagner près

de 6 000 logements dans leur parcours de rénovation entre 2019 et 2023 auxquels il faut ajouter près de 6 500 logements qui ont fait l'objet d'au moins un poste de travaux. Ces chiffrent prennent en compte toutes les étapes de la rénovation, de l'audit énergétique à la mise en œuvre effective de travaux de tous types (énergétique, accessibilité ou sur les parties communes en copropriété).

Depuis l'approbation du PLH 2019-2024, l'adoption de la loi Climat et Résilience en 2021 fait de l'éradication des passoires énergétiques un enjeu majeur. Ainsi, les logements classés E, F et G seront progressivement interdits à la location. Cette loi a des impacts directs sur la valeur de logements en fonction de leur classe énergétique, c'est ce qu'on appelle la valeur verte des logements. Cette dernière définit la diminution de valeur engendrée par une moindre performance énergétique et environnementale d'un bien immobilier par rapport à un autre, toutes choses égales par ailleurs et selon les bases notariales.

Selon une étude réalisée par le conseil supérieur du notariat en 2021, il est observé de manière générale, une surcote des prix des logements les plus performants. En Normandie, les appartements anciens d'étiquettes À ou B se sont vendus en moyenne 14 % plus cher que les logements avec une étiquette D ; proportion qui atteint 9 % pour la vente des maisons. À contrario, les maisons anciennes F et G ont été vendues en moyenne 3 ou 5 % moins cher.

Au-delà des baisses de prix, cette interdiction peut à terme faire sortir une partie des logements du marché immobilier et risque d'impacter l'offre en location du territoire.

Une rénovation des logements sociaux entrepris par les bailleurs locaux

NB : en 2022, 95 % des logements sociaux de Caen la mer ont été renseignés dans la base RPLS en ce qui concerne les DPE. Toutefois, les diagnostics enregistrés sont en grande majorité ceux élaborés avant la réforme.

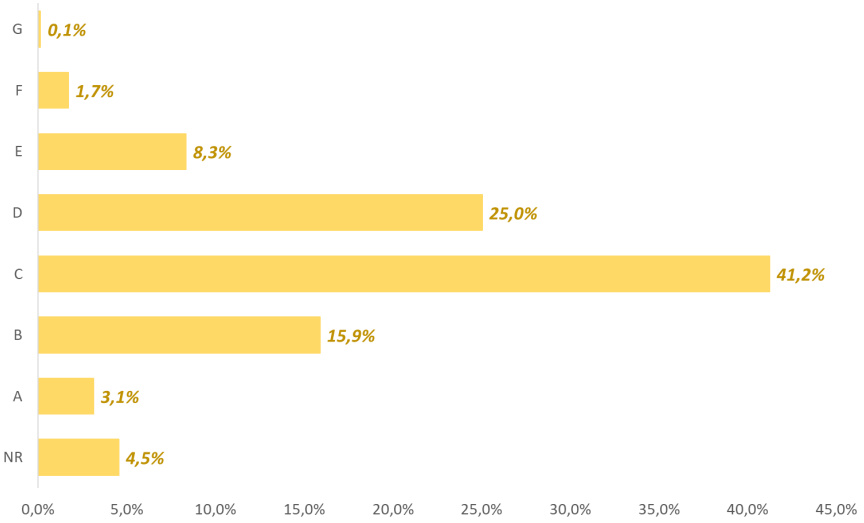
Dans le cadre de leur plan de travaux, les bailleurs sociaux réalisent de lourds travaux de rénovation de leur parc de logements sur un plan énergétique. En 2022, 60 % des logements sociaux proposent une étiquette énergétique de À à C, contre seulement 52 % en 2019. Ces rénovations ont porté sur des gains énergétiques importants puisqu'aujourd'hui 19 % du parc propose une étiquette À et B, contre 13 % en 2019.

En anticipation de loi d'interdiction de location des passoires thermiques, un effort de rénovation des logements sociaux F et G a été entrepris. Ces classes représentent 2 % des logements renseignés, contre 4 % en 2017. Ces logements ont en grande majorité un étiquette F, dont la location sera rendue impossible à compter de 2028.

Néanmoins, les efforts de rénovation du parc social doivent continuer, en ciblant en priorité les logements de la classe E qui ne pourront plus être loués à compter de 2034, et ceux de la classe D, dans un contexte de raréfaction de l'énergie fossile et d'augmentation de son coût. Ces logements représentent 37 % du parc.

De plus, en mars 2024, l'Union pour l'habitat social de Normandie a lancé une étude sur la stratégie de décarbonation du parc social. Les objectifs de l'étude sont d'aider les bailleurs à définir des stratégies patrimoniales alignées sur les obligations réglementaires, d'identifier les leviers d'action

nécessaires pour atteindre la neutralité carbone et d'élaborer des recommandations techniques, organisationnelles et financières adaptées.



Répartition des logements locatifs sociaux selon leur DPE en 2022, sources RPLS – DREAL Normandie

d. Les aspirations des ménages face à un contexte Zéro artificialisation nette (ZAN)

Parallèlement à la hausse des prix immobiliers, de l'augmentation des demandes de logements sociaux et des besoins de rénovation, un autre enjeu majeur à venir en matière d'habitat est de tendre vers le Zéro artificialisation nette.

L'analyse des attentes en matière de logement des habitants de l'agglomération ainsi que les évolutions de leur mode de vie s'avère difficile en l'absence de données sociologiques locales. Néanmoins, les caractéristiques propres à Caen la mer peuvent s'apparenter aux tendances nationales et permettent un premier éclairage sur des phénomènes impactant les politiques du logement.

L'après-guerre est marqué par un développement sans précédent d'habitat individuel. Ce mouvement répondait à une envie de chacun de disposer de sa maison avec accès à un espace extérieur. Cette envie n'a fait que se renforcer au cours des décennies, notamment à la suite de la crise sanitaire et les différentes périodes de confinement.

Lors des confinements liés à la crise sanitaire, la maison individuelle ou à moins l'accès à un espace extérieur a été fortement plébiscité ; même si tous les ménages n'ont pas eu la capacité de changer de logement, nombreux d'entre eux ont envisagé de le faire. La nécessaire sobriété foncière imposée par la loi Climat et Résilience engendrera, à terme, une plus forte compacité des espaces bâtis et ainsi des densités plus fortes.

L'enjeu des futures politiques sera donc de concilier les aspirations des ménages avec cette nécessaire sobriété foncière, enjeu repris par les partenaires lors des ateliers et les élus lors des différentes réunions de préparation du diagnostic du PLUi-HM.

3.3. Des marchés immobiliers dynamiques sous tension depuis la crise sanitaire

a. La crise sanitaire, un effet accélérateur sur un marché de l'ancien très dynamique

Un marché de l'ancien peu impacté par la crise sanitaire

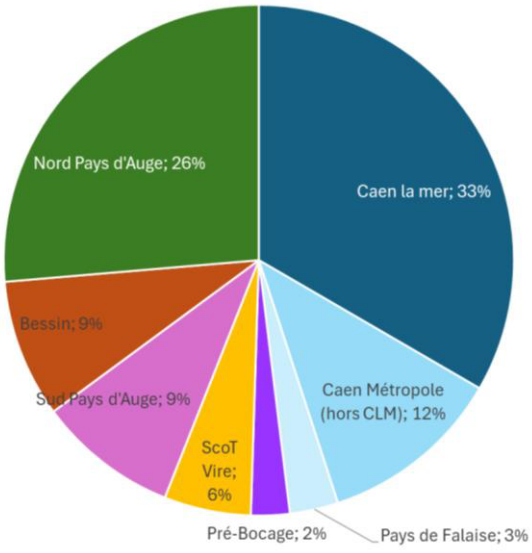
Malgré la mise en place de mesures de confinement successives pour répondre à l'urgence sanitaire, l'année 2020 affichait des volumes de ventes en hausse par rapport à 2019. Comparés à la période allant de février 2019 à février 2020, les mois de mai 2020 à mai 2021 affichent une hausse de 7 %, contre 6 % à l'échelle du Calvados.

Après quelques semaines d'arrêt de l'activité en 2020, la reprise des transactions immobilières s'observe dès la fin du premier confinement avec une forte activité de septembre à décembre 2020. Cette hausse s'explique par un effet de rattrapage des actes qui n'ont pas pu être signés de mars à mai 2020 mais surtout par un volume important des transactions pendant le dernier trimestre de l'année. Tous les professionnels de l'immobilier interrogés confirment « une vague de demandes dès le milieu du premier confinement » et des « passages à l'acte très rapide avec des ménages déterminés et prêts à changer de logement ». Cet afflux de demande est observé à l'achat et à la location.

Il est difficile de comparer avec 2022, année où les notaires avaient l'obligation de remplir la base PERVAL. Les volumes y sont donc plus conséquents.

Le premier marché du Calvados

En 2022, Caen la mer représente 33 % des achats immobiliers du Calvados. Elle est le premier marché du Calvados en termes de volume, avec 4 075 transactions en 2022, contre 3 218 pour le Nord Pays d'auge.

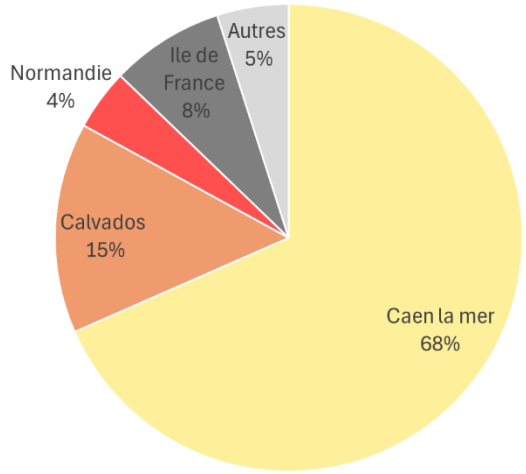


Répartition des achats immobiliers 2022, source Base de données immobilières notariales PERVAL

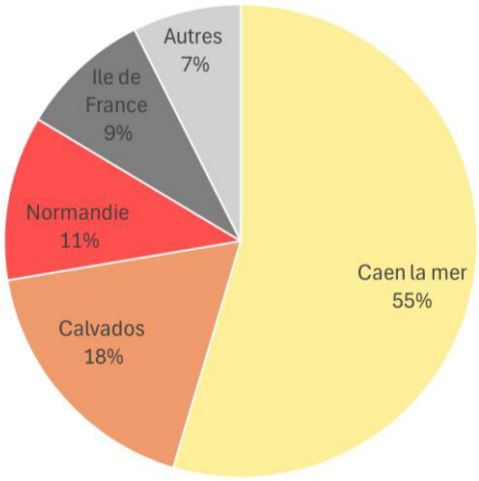
Un marché porté par les habitants de Caen la mer et une arrivée perceptible mais limitée des franciliens

À Caen la mer, 60 % des achats d'un bien immobilier sont le fait d'habitants de la Communauté urbaine. Cette proportion a tendance à diminuer puisqu'il représentait 75 % juste après le confinement.

Cette proportion est très marquée par l'achat de maisons puisque 68 % des maisons sont achetées par un ménage habitant déjà Caen la mer. Le profil démographique des acheteurs est plus jeune que celui constaté à l'échelle du Calvados. Les 35-64 ans représentent 27 % des transactions de maisons, soit quatre points de plus que pour la moyenne de l'ouest de la Normandie. Les acheteurs ont majoritairement des emplois de cadres ou de professions intermédiaires. Les employés, mais surtout les ouvriers, sont sous-représentés, relativement à leur présence dans la population de la Communauté urbaine. En part comme en volume, il faut relever une diminution de ces catégories socio-professionnelles, ce qui pourrait montrer des difficultés d'accès à la propriété. Une partie des ménages de Caen la mer continue à quitter le territoire pour acheter une maison dans les EPCI limitrophes.



Origine géographique des acheteurs d'une maison à Caen la mer – 2022, source Base de données immobilières notariales PERVAL

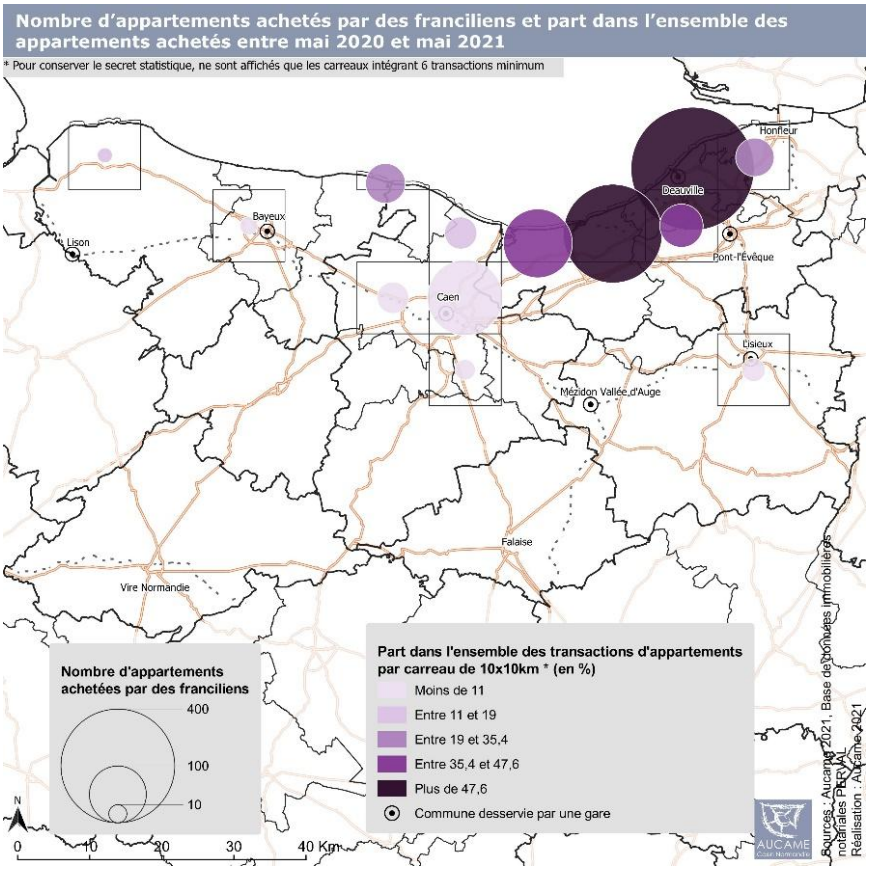


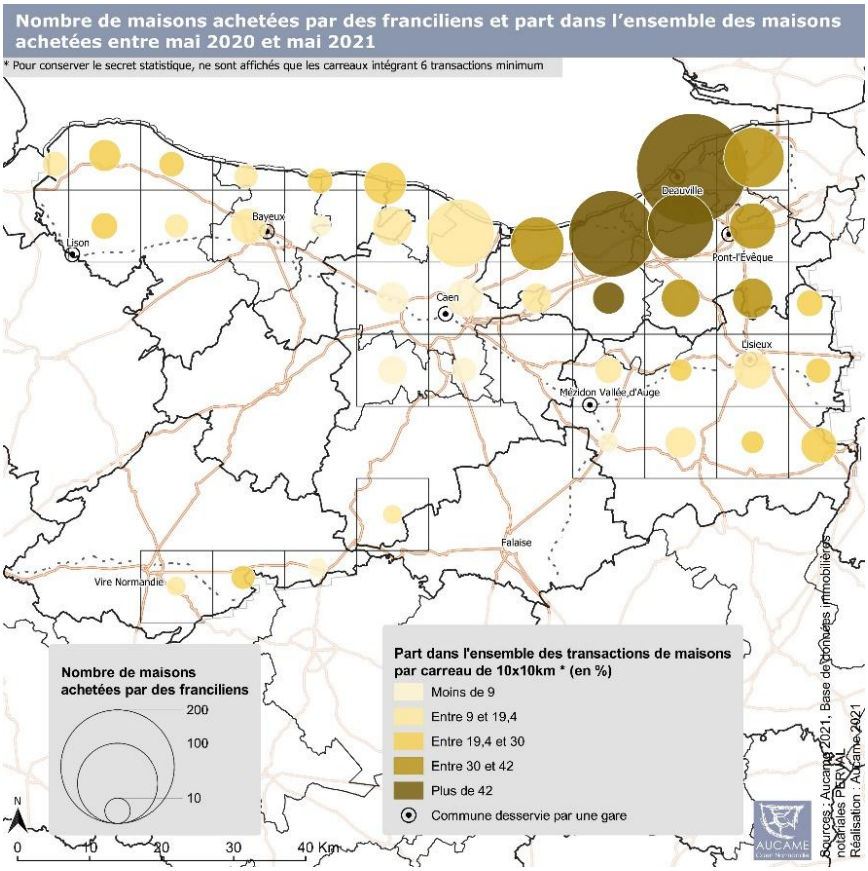
Origine géographique des acheteurs d'un appartement à Caen la mer – 2022, source Base de données immobilières notariales PERVAL

Les acheteurs d'un bien dans la Communauté urbaine déjà habitants du territoire sont encore majoritaires pour les maisons (68 %) et pour les appartements (55 %).

De façon globale, la localisation des biens achetés par les franciliens restent concentrée sur la Côte Fleurie, et dans une moindre mesure, dans la métropole caennaise. Pour les maisons, Caen la mer est, pour les acquéreurs d'Île de France, un marché plutôt mineur à l'échelle du département. En effet, seule une maison sur 10 achetée par un francilien est localisée à Caen la mer. Toutefois, si cette part est constante, une augmentation de 30 % des transactions après le premier confinement est à relever mais sur des volumes faibles. Les volumes d'achats d'appartements à Caen la mer par des franciliens

ont augmenté de 17 % entre les deux périodes. Ces achats sont majoritairement concentrés à Caen, et dans une moindre mesure à Ouistreham. Une partie des achats d'appartements par des franciliens est

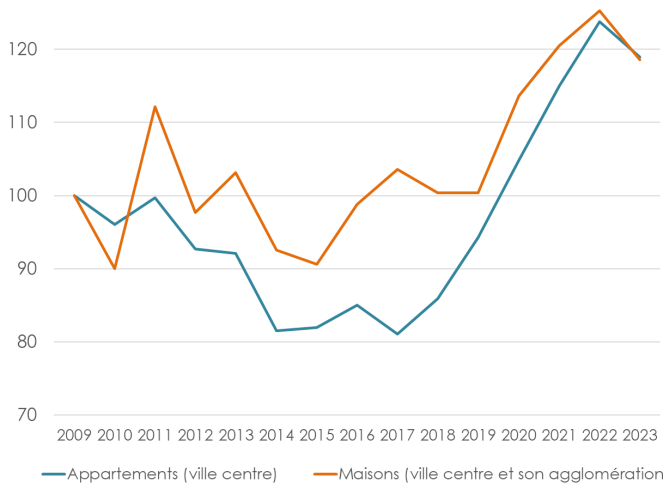




le fait d'investisseurs de meublés touristiques ou d'acquisition de résidences secondaires. L'autre partie concerne des franciliens qui cherchant à s'installer durablement sur le territoire, privilégient les « secteurs connectés ». Pour ces ménages qui travaillent encore à Paris, la proximité de la gare de Caen est un critère important ainsi que la connexion numérique.

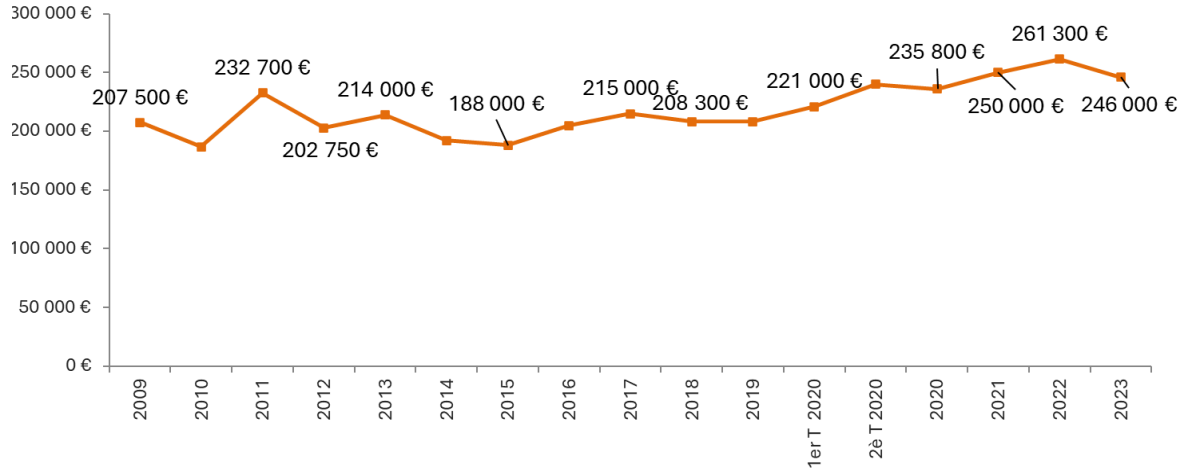
Conséquence de ce dynamisme et de cette pénurie : une augmentation généralisée des prix

De façon générale, les prix sur le marché de l'ancien sont très fluctuants. Après une période de baisse à la suite de la crise financière de 2008, le marché est reparti à la hausse. Cette dernière s'est faite dès 2015 pour les maisons anciennes et en 2017 pour les appartements. À la suite de la crise sanitaire, le dynamisme du marché et la situation de pénurie de l'offre a eu pour conséquence d'accélérer ce processus. En 2020 et 2021, Caen la mer connaît une augmentation rapide et généralisée des prix de l'immobilier. Les constats faits lors du PLH précédent d'une légère détente du marché et de la déqualification du collectif ancien ne semblent plus d'actualité. 2022 semble amorcer un ralentissement de l'augmentation des prix, ralentissement qui se confirme en 2023. En 2023 et 2024, il est même observé une baisse des prix mais qui reste à des niveaux très élevés.

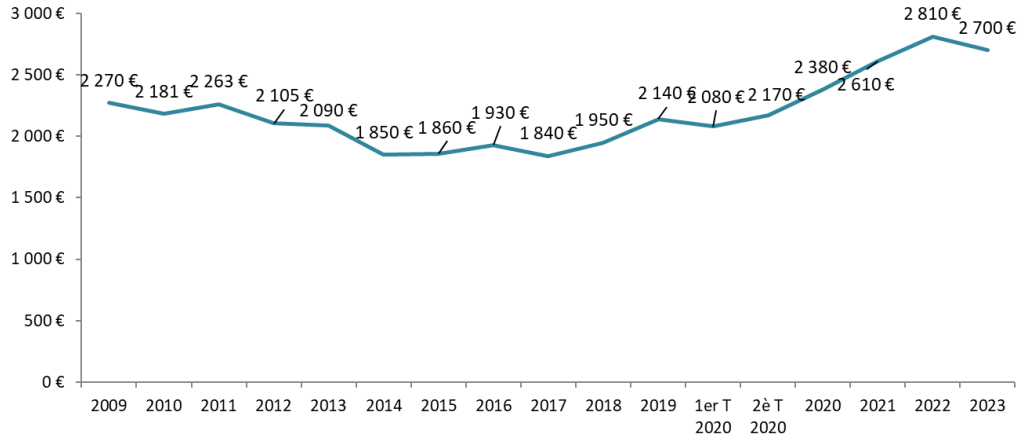


Évolution des prix médians des maisons et des appartements en base 100, source Base de données immobilières notariales PERVAL

Entre 2009 et 2023, le prix des maisons a augmenté de 18 % à l'échelle du territoire, soit une hausse annuelle de 1,3 %. En 2023, la situation s'inverse légèrement avec un prix médian de 246 000 euros pour acquérir une maison à Caen la mer.



Évolution des prix médians des maisons anciennes à Caen et dans son agglomération, source Base de données immobilières notariales PERVAL



Évolution des prix médians des appartements anciens à Caen, source Base de données immobilières notariales PERVAL

Entre 2009 et 2023, le prix médian des appartements a augmenté de 19 %, soit une hausse annuelle de 1,3 %. Après des années continues de baisse, le marché est reparti à la hausse depuis 2018 et s'est emballé à la suite du début de la crise sanitaire. Entre ces deux périodes, le prix médian au m² est passé de 2 100 euros à 2 650 euros, soit une hausse de 25 %. À Caen, le prix médian au m² d'un appartement est de 2 745 euros, contre 1 840 euros en 2017.

En 2022, l'augmentation des taux d'intérêt a bloqué de nombreux projets d'acquisition de ménages ayant la capacité de le faire. Cette situation a ralenti la progression des prix. En 2023, les prix ont commencé à baisser, sans pour autant retrouver les niveaux de prix d'avant pandémie et restent à un niveau très haut, jamais observés depuis 2009.

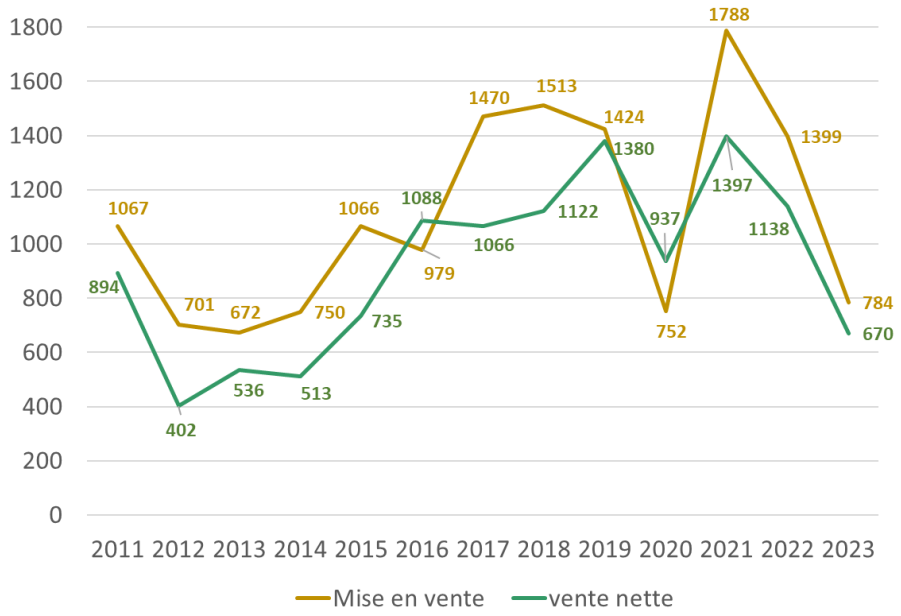
b. Un marché de la promotion très dynamique depuis 2013 porté par des ventes à investisseurs

Une crise profonde du marché de la promotion

Dopé par le dispositif Pinel mis en place en 2014, le marché de la promotion immobilière a connu des années de très forte activité à l'échelle de Caen la mer. Entre 2013 et 2021, le territoire connaît une

forte augmentation des mises en vente (+ 166 %) et des ventes (+ 160 %). Le début du dispositif Pinel correspond à des volumes de ventes et des mises en vente annuelles supérieures à 1 000 unités.

En 2020, le marché enregistre un léger repli lié à une année exceptionnelle des ventes en 2019. Au plan national, l'année 2020 est marquée par trois événements qui ont ralenti l'activité : la mise en place des mesures de confinement liée à la crise sanitaire, la fin du dispositif Pinel pour les communes localisées en B2 et C ainsi que la tenue retardée des élections municipales en mars. Au plan local, le



Évolution des mises en ventes et des ventes nettes à Caen la mer, source Observatoire OLONN - Adéquation

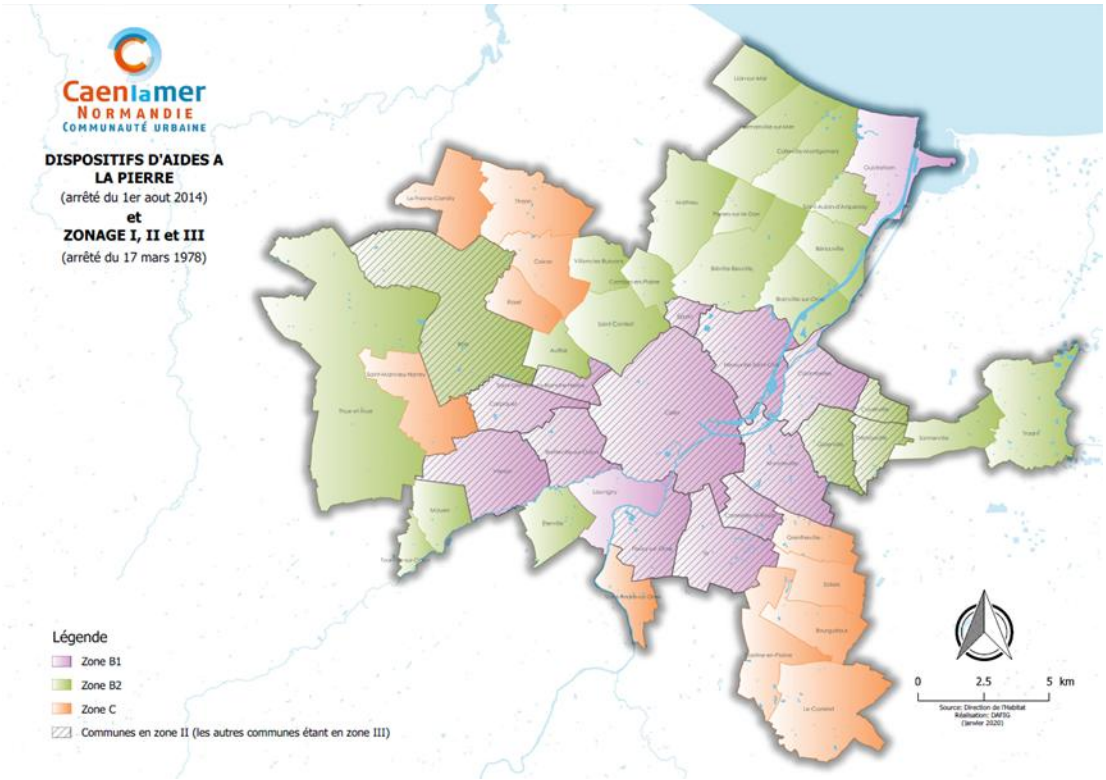
fort recul en pourcentage des mises en vente et des ventes s'explique par une année 2019 très dynamique. Sur le long terme, les ventes de 2020 se situent dans la moyenne observée entre 2010 et 2020. Les mises en vente sont légèrement au-dessous et retrouvent un niveau observé au début du Pinel en 2014.

Cependant, le marché de la promotion immobilière a très vite redémarré en 2021 qui est l'année de tous les records, avec près de 1 800 mises en vente et 1 400 ventes.

Au niveau national, l'année 2022 marque une rupture et le début d'une crise pour le marché du neuf. Durant cette année, Caen la mer avait plutôt bien résisté à cette crise amorcée ailleurs en France puisqu'elle affichait de niveaux de ventes encore haut. L'année 2023 est bien différente avec un marché de la promotion qui connaît une crise profonde. Une très forte baisse des ventes et des mises en ventes est enregistrée. Les premiers chiffres de 2024 ne font que confirmer ce constat.

Les dispositifs de défiscalisation, un effet accélérateur de la construction neuve à l'échelle de Caen la mer qui ne fonctionne plus en 2023

Après une fin de dispositif Scellier moins favorable aux investisseurs, le Pinel a relancé la construction à l'échelle de Caen la mer. Entre 2015 et 2021, près des trois-quarts des logements ont été vendus à des investisseurs. Cette part était parmi la plus élevée par rapport aux autres marchés, légèrement au-dessous des marchés de Tours Métropole Val de Loire (71 %) et Clermont Auvergne Métropole.



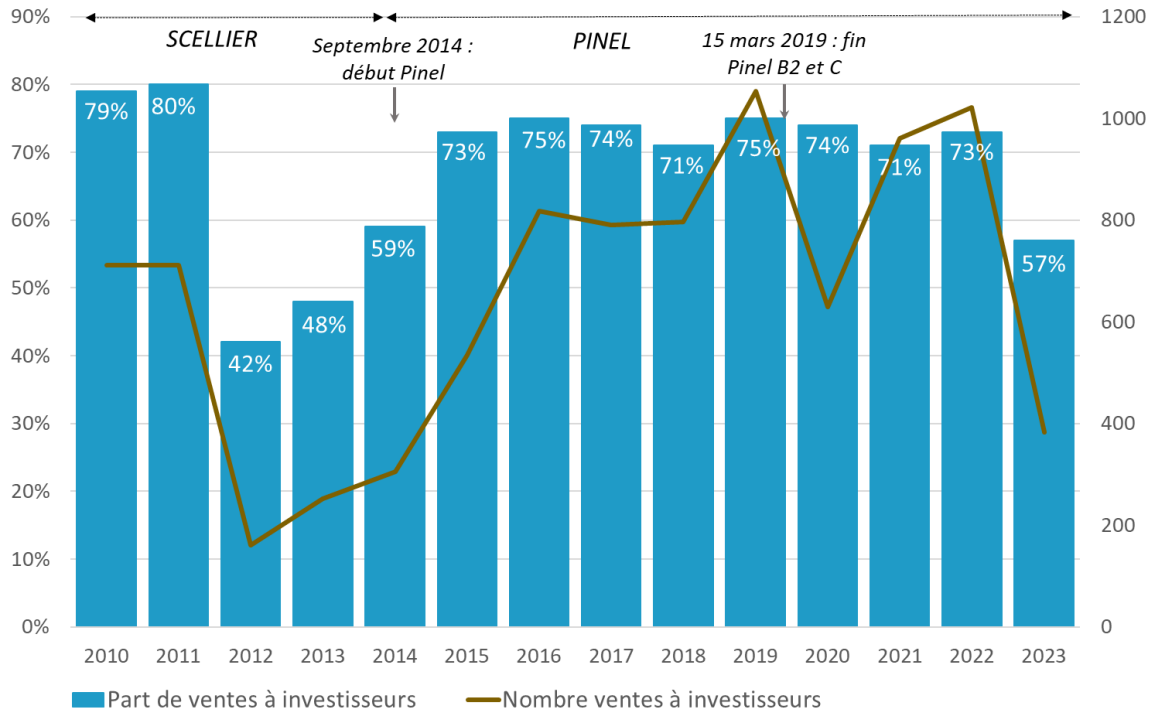
Dispositifs d'aide à la pierre, source Direction de l'habitat Caen la mer

À la suite de la fin du Pinel dans les communes B2 et C, la vente à investisseurs affiche un plus fort recul (- 40 %) que les ventes à occupants (- 6 %) entre le premier semestre 2019 et celui de 2020. Dès la fin du premier confinement, les promoteurs observent un retour plus rapide des propriétaires occupants, phénomène qui se confirme en 2021. Entre le premier semestre 2019 et celui de 2021, la vente à occupants augmente de 34 % tandis que celle à investisseurs baissent de 9 %.

	1S 2020/1S2019	1S2021/1S2019
Ventes à investisseurs	- 40 %	- 9 %
Ventes à occupants	- 6 %	**+ 34 %**

Évolution des ventes nettes selon la destination
source Observatoire OLONN - Adéquation

Toutefois, l'année 2023 marque un très fort recul de la part de ventes à investisseurs à Caen la mer. Ces ventes se sont effondrées pour ne représenter que 57 % des ventes réalisées à Caen la mer. Ce niveau correspond en part et en volume à celui observé en 2014 avant la mise en place du Pinel.

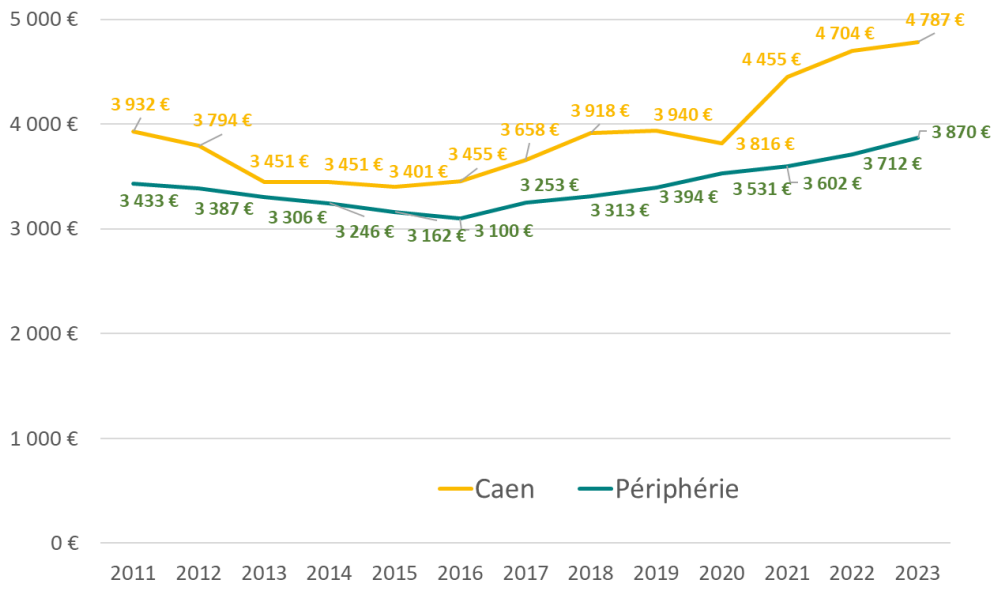


Évolution du nombre et de la part des ventes à investisseurs à Caen la mer, source Observatoire OLONN - Adéquation

Des prix à la hausse depuis 2013

Après quatre années de légère baisse entre 2012 et 2016, les prix de la promotion immobilière ont nettement augmenté. Les prix de Caen restent élevés mais continuent à se stabiliser, hormis en 2021 où une forte hausse est observée. Cette dernière s'explique par la localisation des opérations vendues sur la Presqu'île (le prix à Caen allant d'une fourchette entre 3 000 à 6 000 €/m² en fonction du quartier).

Les prix dans les autres communes progressent très rapidement depuis 2016. Ils ont connu une augmentation de 24 % dans la périphérie, passant ainsi de 3 100 € au m² en 2016 à 3 870 € en 2023. La hausse des prix s'explique, non pas par la localisation des bien vendus, mais par le développement d'une offre en collectif dans ce secteur qui est, au mètre carré, plus onéreuse qu'en individuel. Cependant, les prix restent très hétérogènes d'une commune à l'autre mais également d'un quartier à l'autre.



Évolution des prix moyens du collectif libre parking inclus, source Observatoire OLONN - Adéquation

Les prix affichés sont relativement éloignés des prix maîtrisés définis dans le PLH 2019-2024 à Caen et dans les autres communes du territoire, et peuvent poser la question de l'accessibilité du marché pour les accédants à la propriété.

	2019	2020	2021	2022	2023
Zone B1	3 145 €	3 128 €	3 141 €	3 262 €	3 521 €
Zone B2	2 744 €	2 730 €	2 741 €	2 847 €	3 074 €
Zone C	2 400 €	2 387 €	2 397 €	2 490 €	2 688 €

Prix plafonds PSLA TTC, source : ANIL

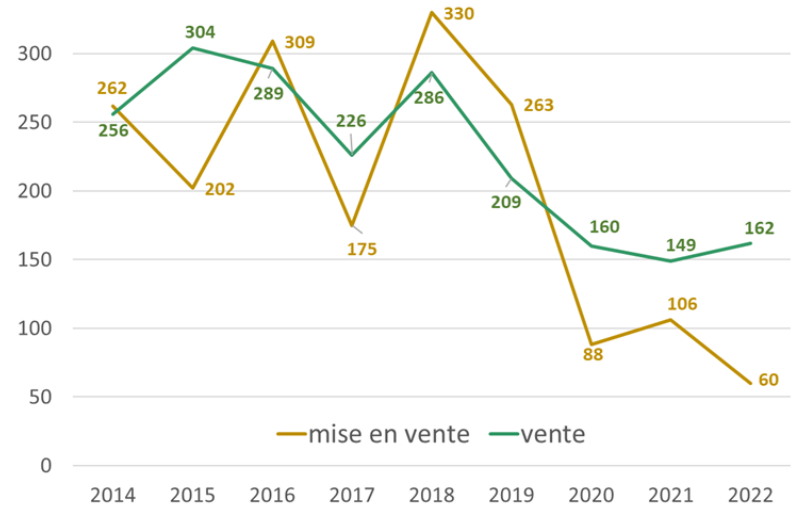
c. L'individuel aménagé à l'épreuve du ZAN

Une offre commerciale très faible qui entraîne des volumes de vente en baisse

Depuis 2014, les mises en vente de terrains aménagés ont connu une baisse de 77 % pour atteindre un volume de 60 en 2022. Cette faible offre entraîne une diminution importante des ventes de – 36 % sur la même période. En 2022, l'offre commerciale est donc de seulement 162 terrains.

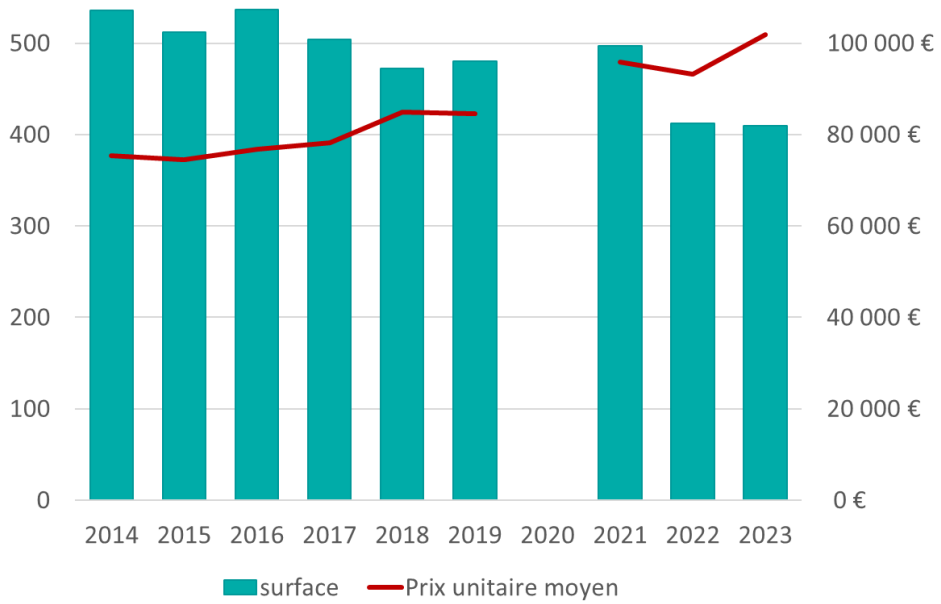
La rareté de l'offre a un impact sur les prix

Après des années de stagnation, les prix de l'individuel aménagé ont fortement augmenté en 2023. Caen la mer affiche les prix les plus élevés du Calvados. En 2023, le prix unitaire moyen est de 101 949 €, contre 84 461 # pour le reste de Caen-Métropole. Pour la première fois, les prix des lots aménagés sont plus élevés à Caen la mer par rapport à la Région Côte Fleurie.



Évolution des volumes de mises en vente et de ventes dans l'individuel aménagé, source Observatoire OLONN - Adéquation

Dans un contexte de rareté foncière imposé par le ZAN dans les années à venir, ces niveaux de prix devraient continuer à progresser. À ces niveaux de prix élevés s'ajoute une hausse importante des coûts de la construction liée aux différentes crises (sanitaires, internationales, économiques).

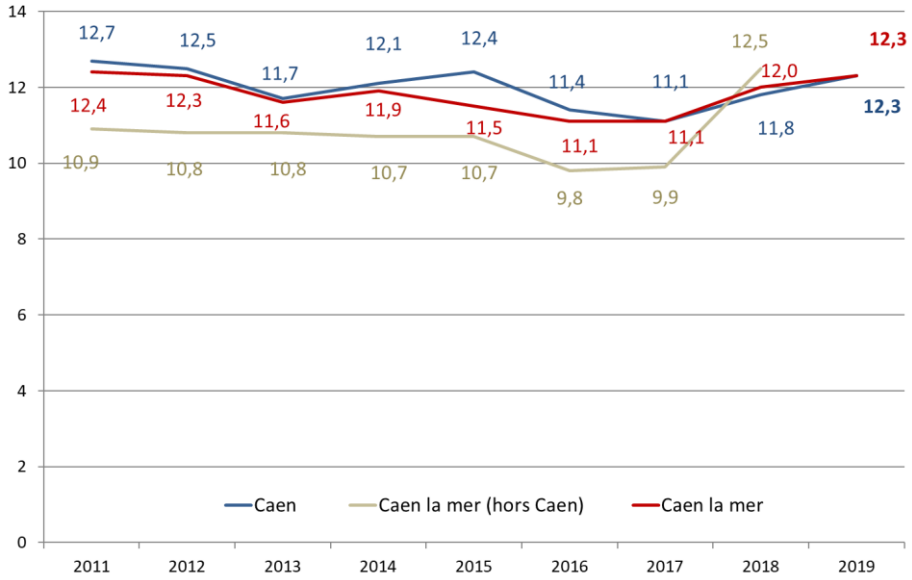


Évolution des prix et des surfaces des terrains de l'individuel aménagé, source Observatoire OLONN - Adéquation

À contrario, l'évolution des surfaces moyennes des terrains à bâtir montre l'effet des politiques publiques en termes de limitation de la consommation d'espaces agricole, naturels et forestiers. En effet, on observe une baisse constante de la surface moyenne des terrains qui est passé en dessous de 500 m² depuis 2018.

d. Le marché de la location, des évolutions difficiles à observer

Caen la mer ne dispose pas d'observatoire des loyers, ce qui rend difficile le suivi des prix de location. Les données issues de Clameur qui permettaient de connaître les évolutions locales ne sont plus publiques depuis 2019. Lors du précédent PLH, il était observé une détente du marché de la location depuis quelques années. Les chiffres récents ne semblent pas confirmer ces tendances puisqu'en 2019, Caen enregistre une hausse pour atteindre un loyer moyen autour de 12,3 €/m². Toutefois, les acteurs de l'habitat mettent en avant un niveau de loyer encore raisonnable dans la ville de Caen par rapport à d'autres métropoles ou villes étudiantes françaises.



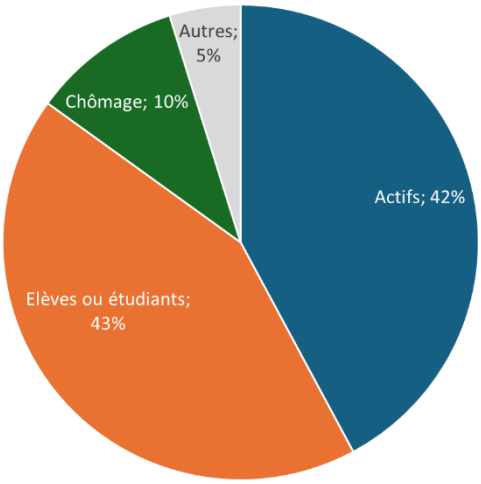
Évolution des loyers 2011- 2019, source Clameur

3.4. Des évolutions sociales et économiques qui nécessitent des besoins spécifiques

a. Les jeunes, des parcours résidentiels spécifiques à prendre en compte

Comme cela a été expliqué dans la partie démographie, Caen la mer est un pôle de vie central des jeunes dans l'ouest de la Normandie. Lors des ateliers réalisés en juin-juillet 2022, les partenaires ont mis en avant le caractère attractif de Caen la mer pour les jeunes : enseignements de qualité, dynamique de l'emploi, cadre de vie agréable, offre de logements encore accessibles par rapport à d'autres métropoles.

Cette catégorie de population qui regroupe, pour des raisons d'accès à la donnée, les 15-29 ans englobe des besoins différents. En effet, elle prend en compte les élèves ou étudiants, les jeunes actifs et les jeunes chômeurs. Leur condition de logement et leur besoin ne sont pas les mêmes.



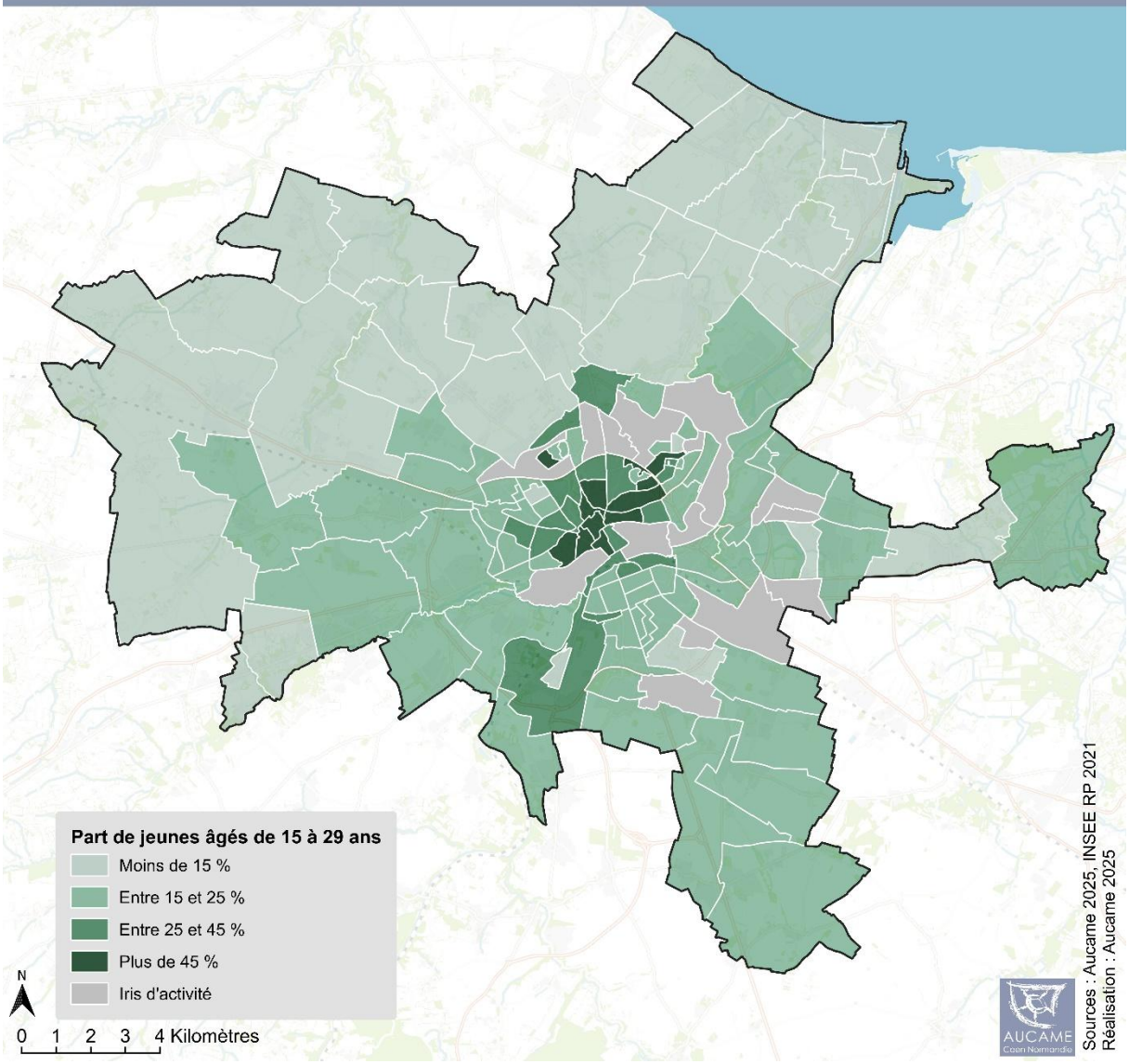
Activité des 15 – 29 ans, source INSEE

Des jeunes qui sont logés dans les secteurs les plus centraux du territoire

Les jeunes ne sont pas présents de façon homogène à l'échelle du territoire. Les jeunes sont concentrés dans les quartiers les plus centraux de la ville où il existe une offre de logements en location adaptée à leur besoin et à proximité des lieux d'enseignement et des lieux de vie de la ville.

De nombreux quartiers de la Rive Gauche accueillent une forte proportion de jeunes. Certains quartiers de Caen (îlot Saint-Jean, autour du Château et encore à proximité de l'université) sont peuplés à plus de 45 % par des jeunes. Le centre-ville d'Hérouville Saint-Clair, relayé aux lieux de vie urbain par le tramway, est également très attractif pour cette population. La forte proportion observée dans les communes de l'Ouest, de l'Est et du Sud du territoire s'explique par la présence de familles dont les enfants ont entre 15 et 18 ans.

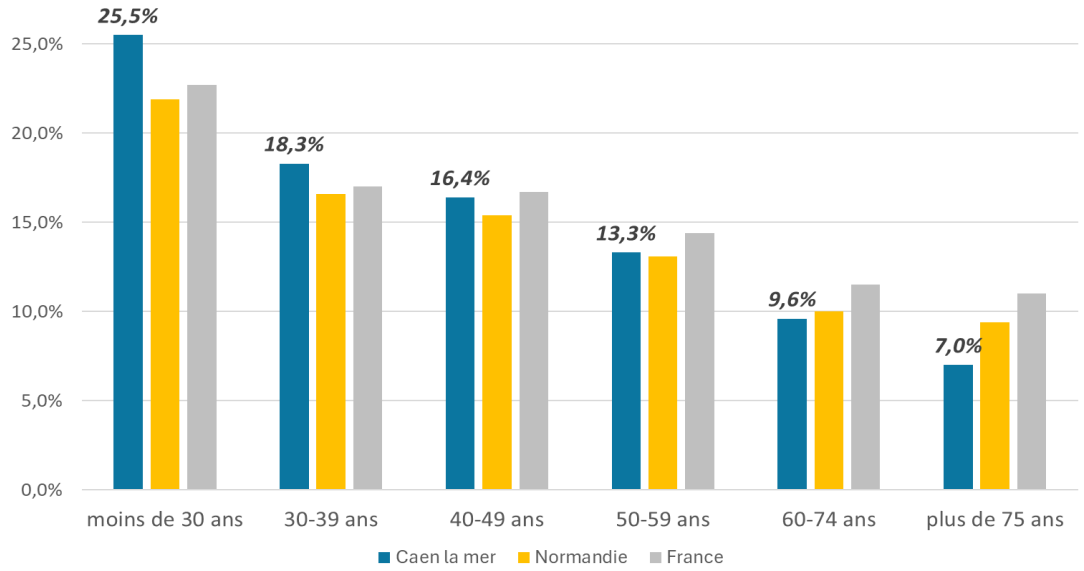
Caen la mer - Part de jeunes âgés de 15 à 29 ans en 2021



Une jeunesse en situation de précarité qui rend l'accès au logement difficile

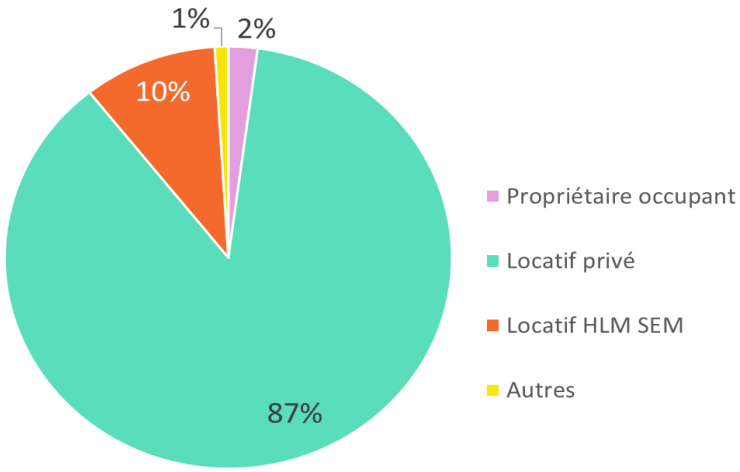
La précarisation des jeunes face au logement observé dans le PLH actuel est toujours d'actualité. À l'échelle de Caen, un jeune de moins de 30 ans sur quatre vit sous le seuil de pauvreté. Ce taux est largement supérieur à celui observé en Normandie et en France. La forte proportion d'élèves, d'étudiants ou de stagiaires non rémunérés disposant d'un niveau de revenu très faible ainsi que la difficulté d'accès des jeunes à l'emploi expliquent en partie ce phénomène.

Cette précarité de l'emploi et cette solvabilité insuffisante malgré les dispositifs d'aide au logement constituent les principales difficultés d'accès au logement pour les jeunes. Dans un contexte où les niveaux de prix connaissent une augmentation, l'accès et le maintien dans un logement classique est de plus en plus compliqué. Ce bilan est partagé par l'ensemble des acteurs qui accompagnement les jeunes dans leur parcours d'accès au logement.



Taux de pauvreté seuil 60 % au 1er janvier selon l'âge, source : INSEE Filosofi 2021

Malgré ces niveaux de revenus faibles qui leur permettrait d'accéder à un logement social, la grande majorité des jeunes de moins de 25 ans (87 %) sont locataires d'un logement privé. En 2019, seul 10 % d'autres eux occupent un logement HLM alors qu'une très forte majorité pourraient y prétendre.



Statut d'occupation des moins de 25 ans,
source MTES – Filocom d'après DGFiP, 2019

Le délai moyen d'attente pour accéder à un logement social est aujourd'hui de 22 mois. Ce temps long ne coïncide pas avec le rythme de vie des apprentis ou jeunes actifs qui ont besoin d'accéder rapidement à un logement lorsqu'ils viennent s'installer dans le territoire. C'est pourquoi, ils se reportent plus naturellement vers d'autres solutions de logements ou d'hébergement. Toutefois, 13 % des demandes exprimés en 2023 ont été déposées par une personne de moins de 25 ans, ce qui représente 2 362 demandes. Seules 15,4 % de ces demandes ont abouti à l'attribution d'un logement.

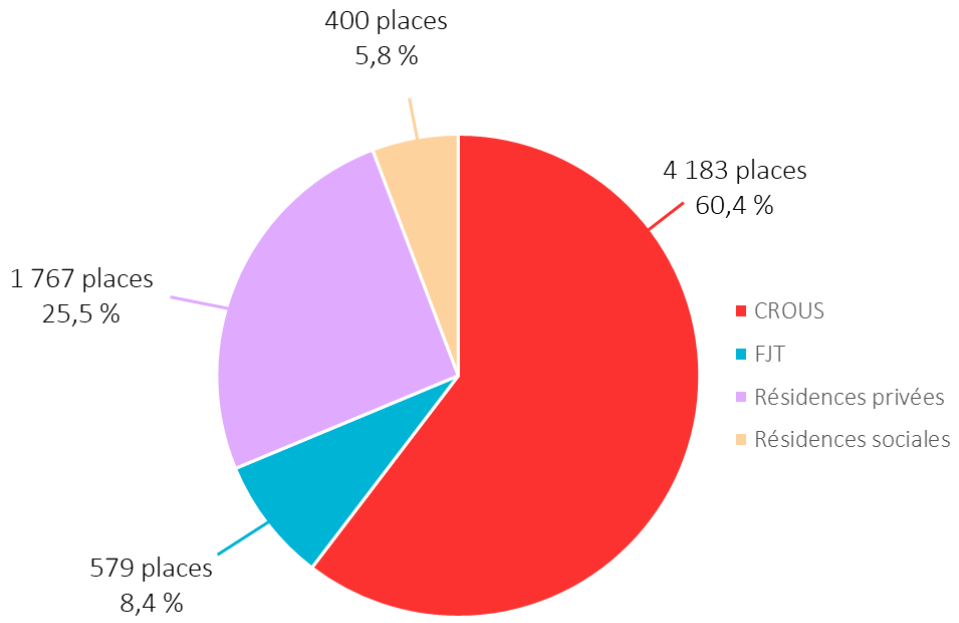
Des conditions de logements des étudiants de plus en plus tendue

À la rentrée 2022-2023, Caen la mer comptabilise plus 36 000 étudiants inscrits dans une formation de l'enseignement soit 34 % des étudiants de la Région Normandie. Ces chiffres prennent en compte les établissements pour études supérieures et pas uniquement les étudiants de l'Université de Caen. À cet

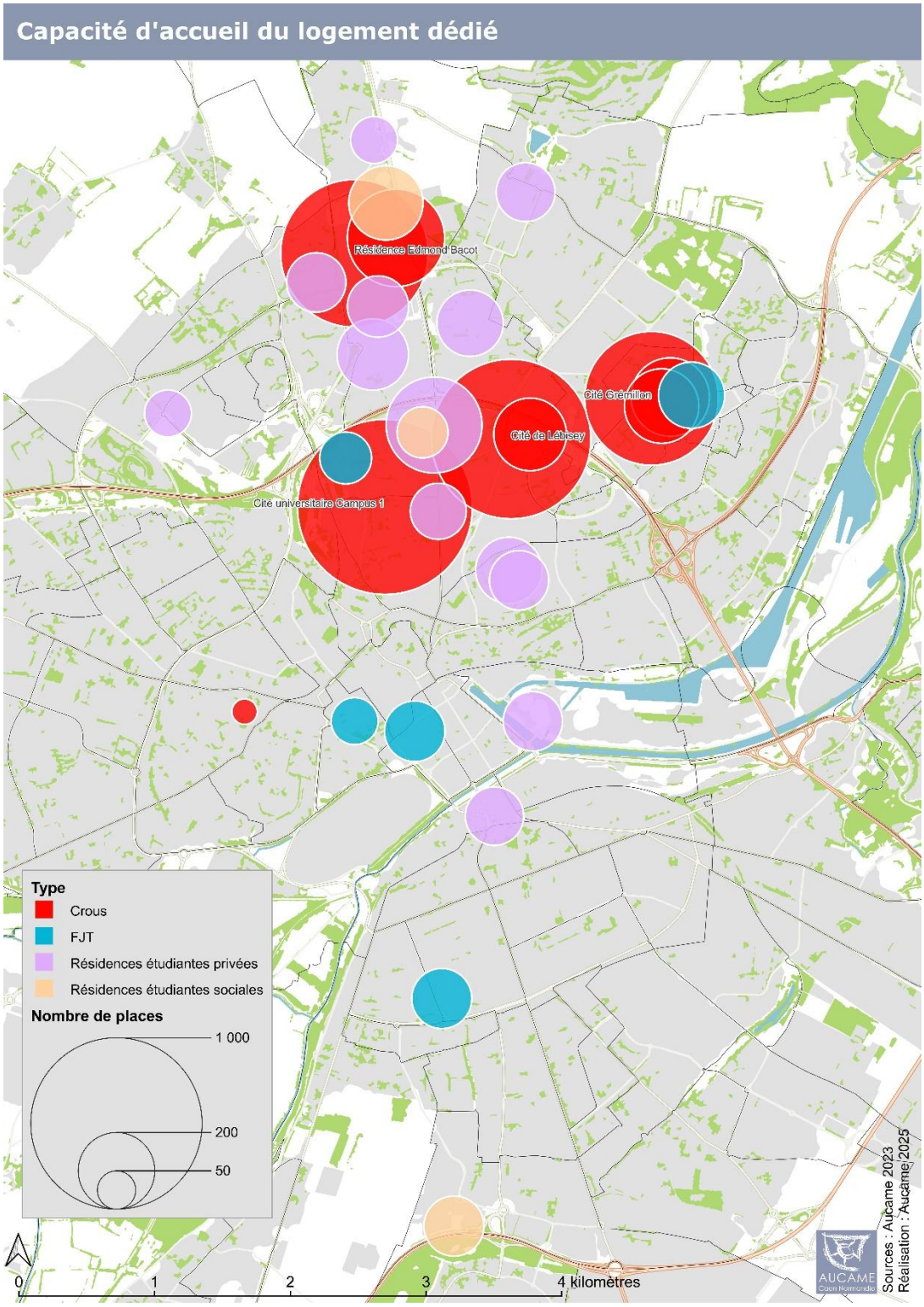
effectif s'ajoutent les apprentis qui représentent 4 400 personnes. Sur 13 villes de comparaison, elle se situe en 5e position, juste derrière Poitiers, Rennes, Amiens et Angers. Depuis 2010, Caen suit la même tendance qu'au niveau national. Le nombre d'étudiants a largement augmenté ces dernières années : + 4,1 % par an entre 2013 et 2019. Ainsi, la population étudiante augmente plus vite que la population totale (+ 0,6 % par an depuis 2014).

Selon deux sources de données (INSEE et une enquête réalisée tous les ans par l'Université), trois étudiants sur quatre vivent en dehors du domicile familiale à l'échelle de Caen la mer. Ces décohabitants doivent donc trouver une solution de logement. Ces derniers conjuguent la présence de logements de petite taille, la proximité du pôle universitaire et la présence de toutes les aménités urbaines recherchées par les étudiants. En effet, la localisation et le coût du logement sont les premiers critères dans le choix du logement selon l'enquête réalisée par les étudiants en géographie de l'Université.

À l'échelle de Caen la mer, l'offre en logement dédiée aux étudiants est relativement bien développée. Il existe quatre types de logements collectifs dédiés aux étudiants : les résidences étudiantes privées, les résidences étudiantes sociales*, le parc du CROUS et les internats postbac auxquels il faut ajouter les FJT qui sont semi dédiés, puisqu'il y a aussi une part d'actifs. Hors internats, à Caen la mer, il y a 6 930 places, soit la possibilité de loger environ 23 % des étudiants. Ces logements dédiés sont en majorité composés de résidences CROUS (60 % de la capacité d'accueil). La Communauté urbaine semble disposer d'une bonne offre de logement étudiant à bas coût relativement aux autres « villes étudiantes ». L'offre en résidence privée est un peu moins développée, mais elle est plutôt récente. Les résidences sociales, FJT et internats offrent un nombre de places bien moins important.



Offre dédiée aux étudiants source : Aucame

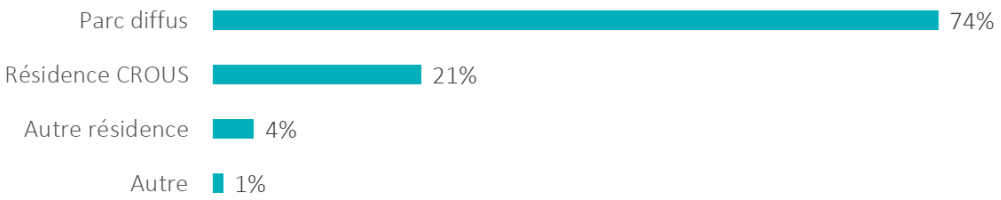


Toutefois, celle-ci ne semble pas répondre à tous les profils.

- Le CROUS est ouvert à tous, même si les boursiers sont prioritaires. Avec l'important nombre de demandes, très peu de non-boursiers ont accès à un logement CROUS en début d'année universitaire. Des places se libèrent par la suite au cours de l'année, mais cela implique d'avoir trouvé une autre solution de logement pour le début d'année ;

- Les FJT ne sont pas forcément ouverts à tous les types d'étudiants : certains n'acceptent pas les étudiants « classiques », d'autres ont des quotas maximum ou minimum, dans tous
- Les résidences privées sont, elles, beaucoup moins concernées par la tension, mais les prix pratiqués peuvent être un frein pour certaines catégories de revenus.
- Les internats ne sont ouverts qu'aux étudiants des lycées en question ou des lycées partenaires.

Ainsi, les étudiants ne correspondant pas aux profils recherchés pour ces types de logement doivent trouver un logement d'une autre manière et bien souvent dans le privé diffus. En effet, 75 % des étudiants serait loger dans le parc diffus.



Types de logements qu'occupent les étudiants décohabitants
Source : Enquête par les étudiants de L2&3 Géographie, UNICAEN, 2020, 2022, 2023

Ils sont logés généralement dans des petites surfaces en collectif localisés à proximité des lieux d'études, les quartiers centraux et des transports en communs. Aujourd'hui, la tension sur ces petites surfaces est de plus en plus importantes liées à un nombre croissant d'étudiants à l'échelle de Caen la mer combinée à une « disparation « d'une partie du parc locatif privé pour du meublé touristique ou prochainement à cause d'une étiquette énergétique « passoire énergétique ». Cette tension entraîne une augmentation importante des loyers sur les petites surfaces (17 € pour un T1) et un manque d'offre. À chaque rentrée, les étudiants ont de plus en plus de difficulté à trouver un logement.

Aujourd'hui, des signes d'alerte sur le logement des étudiants apparaissent avec une augmentation du coût de la vie en général, en particulier des loyers, de l'énergie et de l'alimentation qui pèse de plus en plus sur le budget des étudiants, accroissant le nombre d'étudiants en situation de précarité.

Au-delà de ces tensions, il est observé des modifications dans la pratique des étudiants qui entraine des besoins des modification dans la recherche de logement :

- Deux phénomènes nouveaux : les étudiants recherchent plus tôt leur logement et ont tendance à moins le quitter l'été ;
- L'augmentation du nombre d'étudiants en alternance augmente la demande en logements mais aussi les difficultés à disposer, parfois, d'un double logement lié au lieu d'études et au lieu de stage ;
- Des aides qui existent mais tous les étudiants n'y ont pas recours.

b. Les jeunes actifs

Selon une étude réalisée par l'URHAJ de Normandie à la demande de la DREAL, Caen la mer propose un taux de couverture relativement structurant et important en 2021. Elle concentre de nombreux acteurs du Calvados grâce à la présence d'un CLLAJ, de six résidences Habitat jeunes à Caen et Hérouville Saint-Clair et d'une antenne à Lion-sur-mer. Ces structures proposent 579 logements ou chambres destinées au 16-30 ans. Il convient d'y ajouter une résidence des compagnons du devoir.

Type établissement	Gestionnaire	Commune	Capacité d'accueil
FJT Notre Dame	Association « œuvre Notre Dame »	Caen	75
L'Oasis	Association l'Oasis	Caen	125
FJT Robert Reme	ACAHJ	Cane	123
FJT Sanson	Association du père Sanson	Caen	92
FJT Horizons Habitat	Association AHAJT	Hérouville Saint-Clair	150
La résidence Blagny	Association du père Sanson	Lion-sur-Mer	14
TOTAL			579

Recensement des résidences habitat jeunes à Caen la mer, source PLH de Caen la mer 2019-2024

Malgré cette offre en logement, Caen la mer apparaît comme un territoire ayant des besoins en logement dédiés très importants. Ce besoin se fait sentir à l'échelle de l'agglomération et des zones littorales. Ce besoin est légitimé par un parc de logement peu adapté à un public jeune en mobilité professionnelle (par sa typologie, son coût et sa temporalité), par une tension sur les petits logements dans la parc privé et social et par des listes d'attente parfois importants dans les structures dédiées.

Cette étude estime le besoin en logement par les jeunes actifs dans le Calvados entre 195 et 340 places à l'horizon 2030, dont une partie à Caen la mer (environ un cinquième des besoins). Au-delà du besoin quantitatif, il en ressort plusieurs difficultés liées à un accès rendu difficile au logement face aux exigences de garanties, une baisse de la rotation dans les FJT et dans les petits logements sociaux et un maintien, voire hausse, d'un haut niveau de loyers pour les petites surfaces.

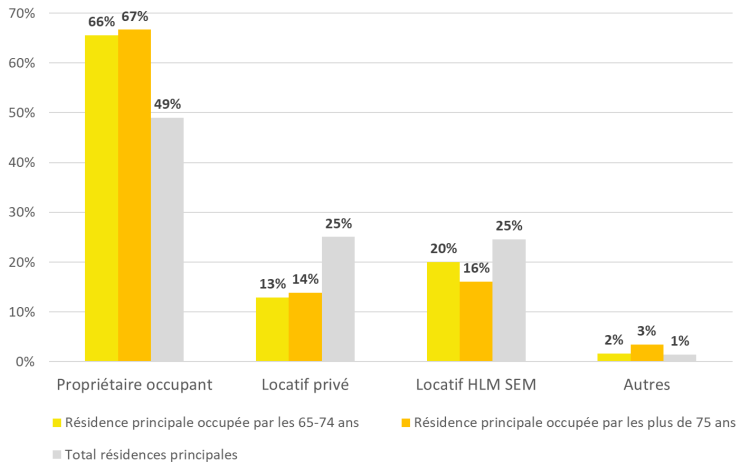
Lors des ateliers avec les partenaires, il a été relevé des situations plus compliquées :

- pour les alternants et apprentis puisqu'ils se trouvent en concurrence avec les étudiants sur les petits logements et qu'ils ne sont pas prioritaires pour les logements CROUS. De plus, ils peuvent rencontrer des difficultés financières, notamment lorsqu'ils ont besoin de deux logements ou lorsqu'ils ont des besoins temporaires de logement. Même s'il existe une offre, des besoins semblent encore nécessaires ;
- pour les jeunes en situation de précarité, notamment en matière d'accompagnement.

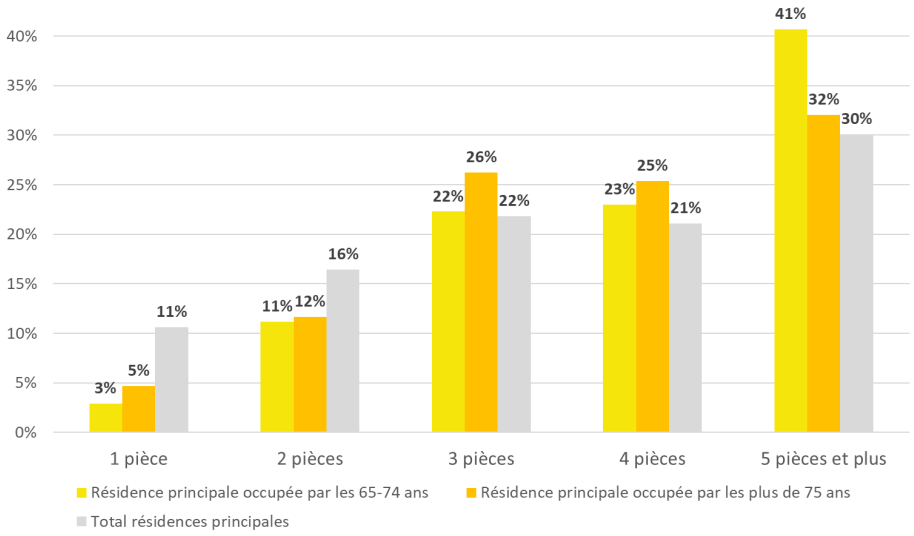
c. *Un vieillissement de la population qui implique une anticipation des besoins*

Les conditions de logements des personnes séniors

66 % des plus de 65 ans sont propriétaires, contre seulement 49 % de la population totale. Lorsqu'ils sont locataires, ces ménages sont plutôt logés dans le parc social. De plus, ils occupent des maisons (55 % des plus de 65 ans, contre 43 % de la population). Leurs logements sont donc plus grands. 62 % des ménages séniors occupent un 4 pièces et plus, contre 51 % de la population totale.



Statut d'occupation des plus de 65 ans, source INSEE RP 2021

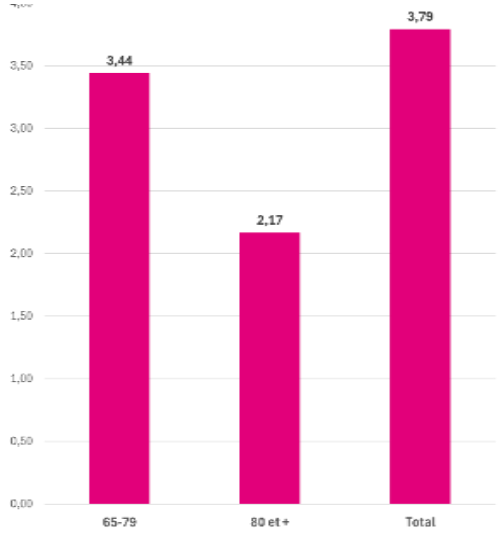


Nombre de pièces des résidences principales occupées par les plus de 65 ans, source INSEE RP 2021

À partir de 80 ans, la situation face au logement évolue légèrement. L'âge avançant, ces personnes privilégient des appartements plus petits (T3 ou T4) localisés à proximité des commerces, services et équipements ou intègrent un foyer-logement. Cette situation démontre bien le besoin croissant de proposer des appartements adaptés dans les espaces les moins équipés et la mise en place de services à domicile.

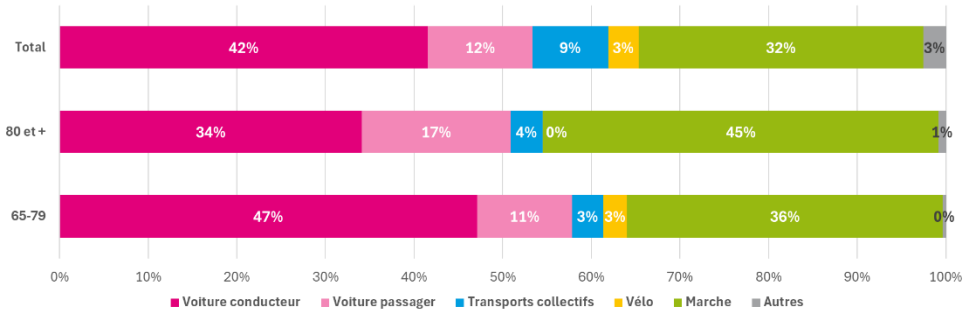
Une population moins mobile

Le taux de mobilité, c'est-à-dire le nombre moyen de déplacements par jour et par personne, diminue avec l'âge. En 2022, les séniors se déplaçaient en moyenne moins que l'ensemble de la population. Pour les 80 ans et plus, ce taux est seulement de 2,17, contre 3,79 pour l'ensemble de la population.



Taux de mobilité des séniors de Caen la mer, source : EMC2 Calvados 2022

Lorsqu'ils se déplacent, les séniors utilisent moins fréquemment la voiture individuelle et favorisent la marche à pied. Cette dernière est très importante chez les personnes de 80 ans et plus (45 %). Lorsque les déplacements se font en voiture, ces ménages sont souvent passagers du véhicule et ne conduisent plus.



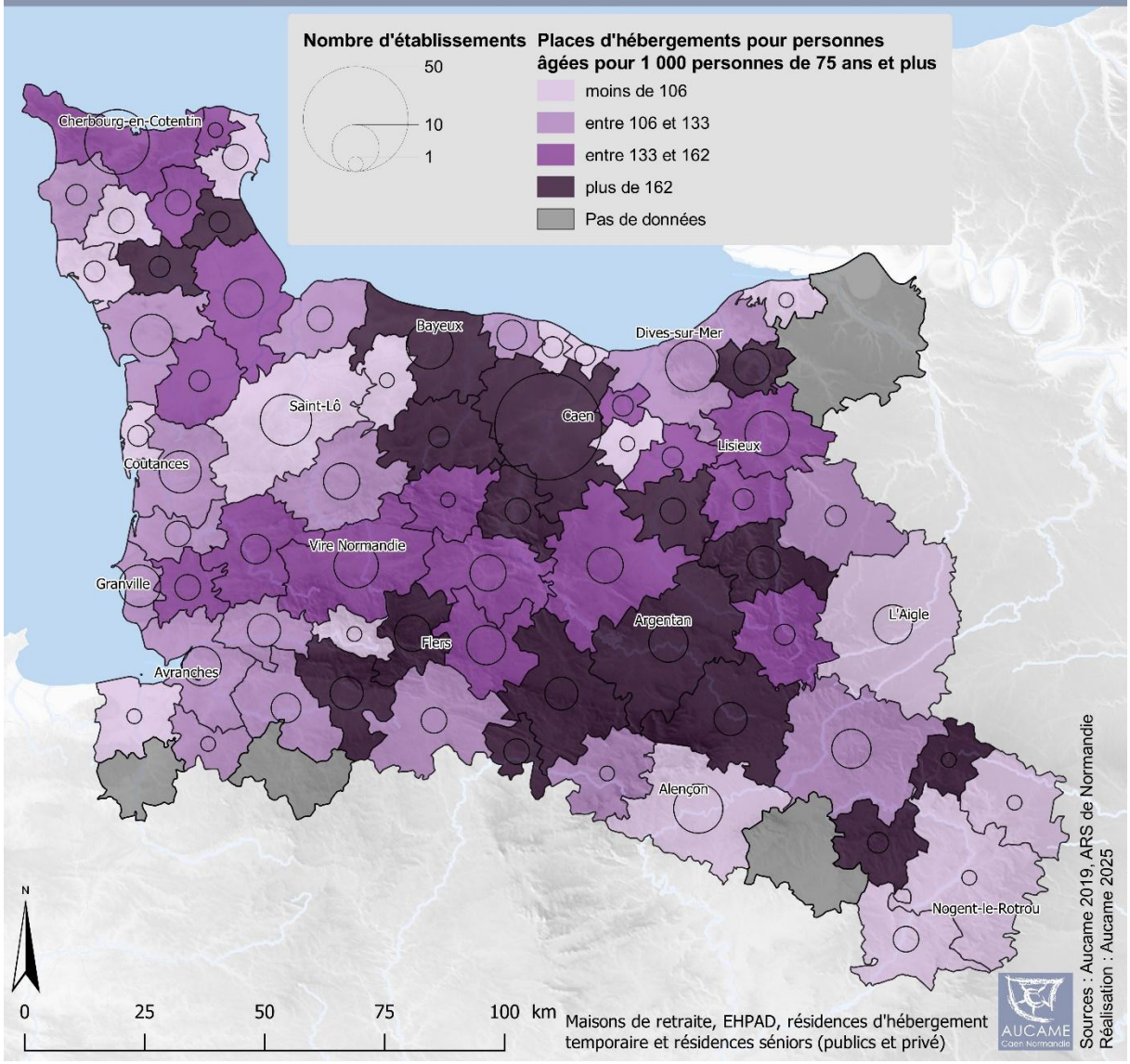
Part modale des séniors de Caen la mer, source : source : EMC2 Calvados 2022

Malgré la bonne couverture du territoire en équipement de proximité observé, le mode de déplacement des séniors démontre l'importance d'un rapprochement accru de ces équipements (commerces et services) et des solutions de logements proposées.

Une offre en hébergement relativement importante mais concentrée et un manque d'hébergement à prix accessible

À l'échelle de l'Ouest de la Normandie, Caen la mer apparaît comme un territoire plutôt bien doté en hébergement à destination des personnes âgées. En effet, la Communauté urbaine propose plus de 162 places en hébergements pour 1 000 personnes de 75 ans et plus.

Hébergements pour personnes âgées

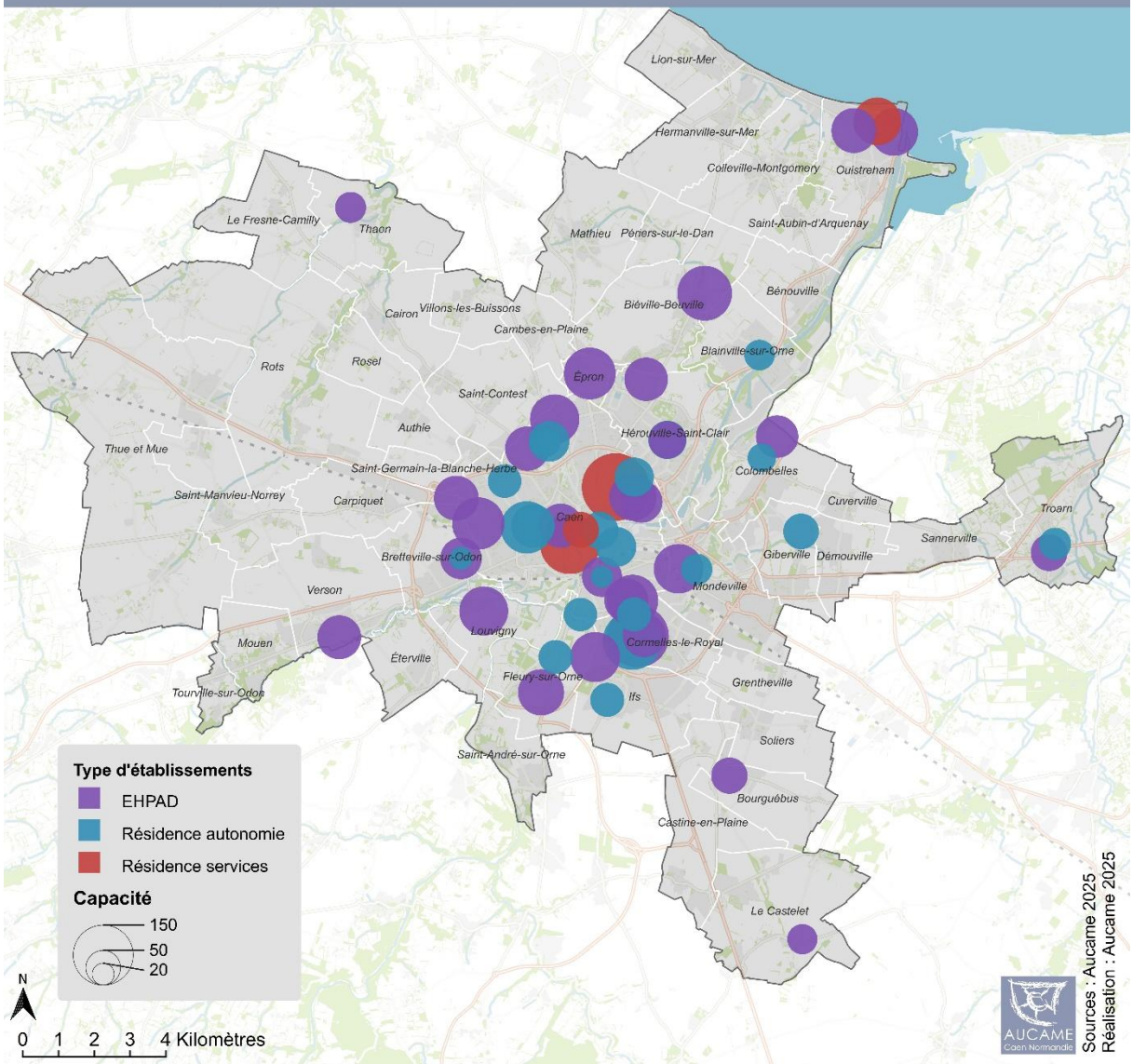


Le territoire est doté d'environ 4 100 places d'hébergement pour personne âgée réparties en 54 structures :

- d'établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) ou maisons de retraite (structures médicalisées qui accueillent des personnes âgées moyennement ou peu dépendantes) : la Communauté urbaine bénéficie de la présence de 28 EPHAD pour une capacité d'environ 2 450 lits. Certains de ces établissements sont habilités à l'aide sociale, d'autres pas du tout ou partiellement,
- de résidences autonomie (structures collectives avec services, dédiées aux personnes âgées autonomes) : elles permettent aux personnes de conserver un mode de vie proche de ce qu'elles connaissent à domicile tout en bénéficiant d'un logement adapté, de prestations facultatives (ménage, blanchisserie, service de restauration…) et d'une présence qui sécurise. On dénombre 21 résidences autonomie sur le territoire de Caen la mer pour une capacité d'environ 1 200 lits,

- de résidences services (structures privées proposant à la vente ou à la location des logements à des personnes peu ou pas dépendantes) : elles permettent à leurs résidents de conserver une certaine indépendance tout en disposant de services collectifs (facultatifs ou obligatoires) payants et variables d'un établissement à l'autre : restaurant, services ménagers, animations. Ces résidences se sont multipliées sur le territoire ces dernières années. Quatre sont recensées actuellement, dont trois sur la commune de Caen et une à Ouistreham pouvant accueillir un peu de moins de 500.

L'offre en structures dédiées aux séniors



Si Caen la mer est bien structurée en termes de structures collectives d'hébergement, ces dernières sont relativement concentrées dans les espaces les plus urbains et le littoral. Certains pôles principaux (Troarn et Ouistreham) et de proximité (Verson, Biéville-Beuville et Soliers) proposent également des EHPAD. Cependant, l'ouest du territoire semble moins équipé.

Malgré ce bon niveau d'équipement, le manque d'offre en structure collective à niveau de prix abordables se fait sentir. Les structures sont globalement coûteuses et donc peu accessibles à un grand nombre de personnes modestes, notamment ceux au-dessus des plafonds de l'aide sociale. À l'échelle

du Calvados, le tarif médian d'une place en EHPAD est d'environ 2 100 euros. Cette situation ne favorise pas la mobilité résidentielle des personnes âgées et ne permet pas de libérer les grands logements occupés par les séniors. Au vu de l'accélération du vieillissement de la population, les besoins quantitatifs et qualitatifs seront encore plus importants dans les décennies à venir.

Lors des ateliers a été mis en avant le manque de structures dans les espaces périurbains du territoire, lié à la complexité de gérer de petites unités.

Un parcours résidentiel des séniors à réinventer

Les besoins, les envies et les capacités en logements des personnes âgées sont très hétérogènes. Cette situation requiert d'innover et d'inventer de nouvelle façon d'habiter pour une plus grande diversité de solutions proposées à ces ménages. Si cette situation existe déjà depuis plusieurs années, la crise sanitaire liée à la COVID a mis en lumière les difficultés de logements des séniors, notamment leur isolement pendant les périodes de confinement.

Aujourd'hui, il est nécessaire de réfléchir à des nouveaux types d'habitat, proposant une offre de logements alternative tout en répondant aux besoins des personnes âgées. Les documents cadres départementaux et régionaux tels que le Schéma départemental de l'autonomie (SDA) couvrant la période 2019-2023 et le Projet Régional de Santé (PRS) 2023-2028 mettent en avant ce besoin de diversification et d'adaptation de l'offre d'hébergement des populations vieillissantes.

Dans les années à venir, des solutions seront à renforcer ou à trouver dans différents domaines :

- des solutions de maintien à domicile des ménages qui le souhaitent : le soutien des associations de services à la personne et des aidants, l'adaptation du parc privé et public et le maillage de pôles périurbains sont des axes à réfléchir ;
- la mobilité au sein des différents parcs de logements afin de proposer une offre de logements adaptés mais également de libérer des grands logements familiaux : favoriser la mobilité dans le logement social, proposer des logements et/ou des hébergements dans le périurbain à proximité des services ;
- des solutions d'hébergement à des prix accessibles.

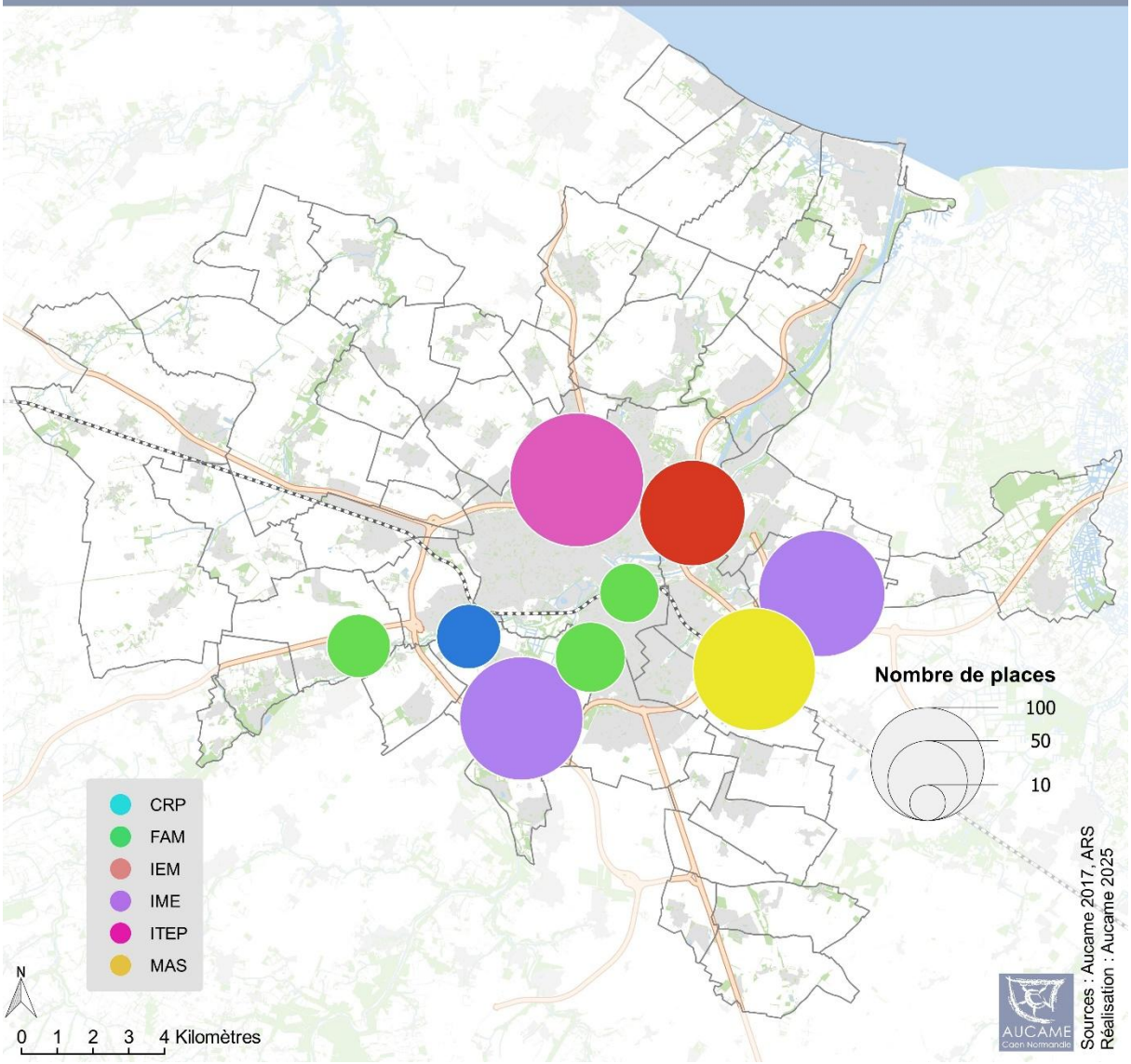
d. Les personnes en situation de handicap

Les personnes en situation de handicap

Il n'existe pas de source statistique permettant de connaitre de manière précise la population handicapée, en raison notamment des problèmes de définition inhérents à la notion de handicap. Une approche quantitative partielle est permise grâce aux données de la CAF du Calvados et de la MDPH du Calvados.

Au 31 décembre 2022, 4 955 personnes perçoivent l'allocation adultes handicapés (AAH) au sein de Caen la mer, soit près de 7 000 personnes couvertes. Elles représentent 3,2 % de la population et 46 % des allocataires du Calvados. Le nombre et la part de personnes percevant l'AAH ont augmentée depuis 2015 (+ 14 % et + 1 point).

Hébergement pour personnes handicapées



e. Les personnes en situation de précarité

Un niveau de vie à Caen la mer dans la moyenne nationale mais qui cache de fortes disparités

Avec un revenu médian de 23 010 euros, Caen la mer se situe dans la moyenne observée au niveau national (21 080 euros) et au-dessus du niveau régional (22 480 euros). Au niveau de l'emploi, il est observé une baisse du taux de chômage qui atteint 6,3 % en 2023.

Malgré cette situation plutôt favorable, Caen la mer accueille des populations plus fragiles pour lesquelles des solutions de logements et d'hébergement doivent être trouvées. Au 1er janvier 2021, 20 % des habitants de Caen la mer vivent en dessous du seuil de pauvreté. La moitié des ménages a un niveau de vie inférieur à 1 910 euros par mois. Cette précarité touche plus fortement certains ménages du territoire :

- Les jeunes : 25 % des moins 30 ans vivent sous le seuil de pauvreté (contre environ 20 % au niveau national) et 17,2 % des 30 à 39 ans (contre 12,5 % en France).

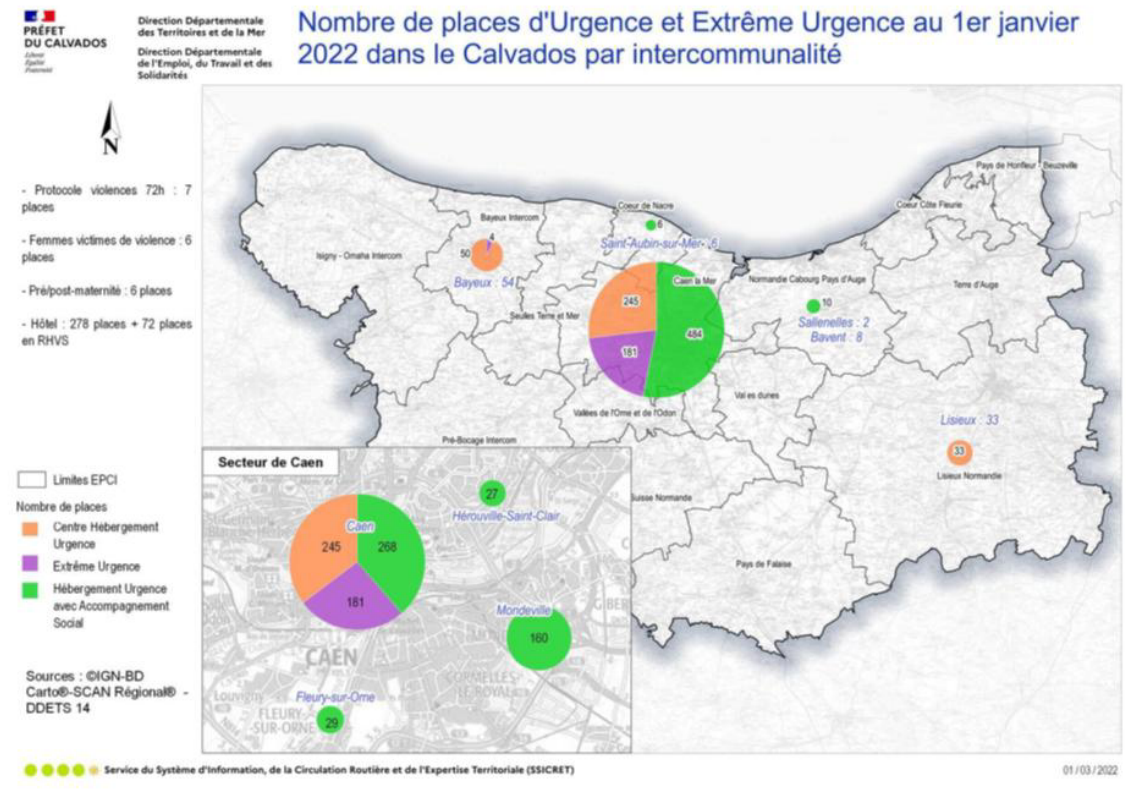
- Les locataires dont 26 % vivent sous le seuil de pauvreté (contre 5 % des propriétaires).
- Des fortes disparités entre la rive gauche et la rive droite de Caen, comme cela a été évoqué dans ce diagnostic.

Dans le contexte actuel de crise et d'inflation, les situations de précarisation des ménages vont s'accentuer, ce qui implique des besoins d'accès au logement et d'hébergement.

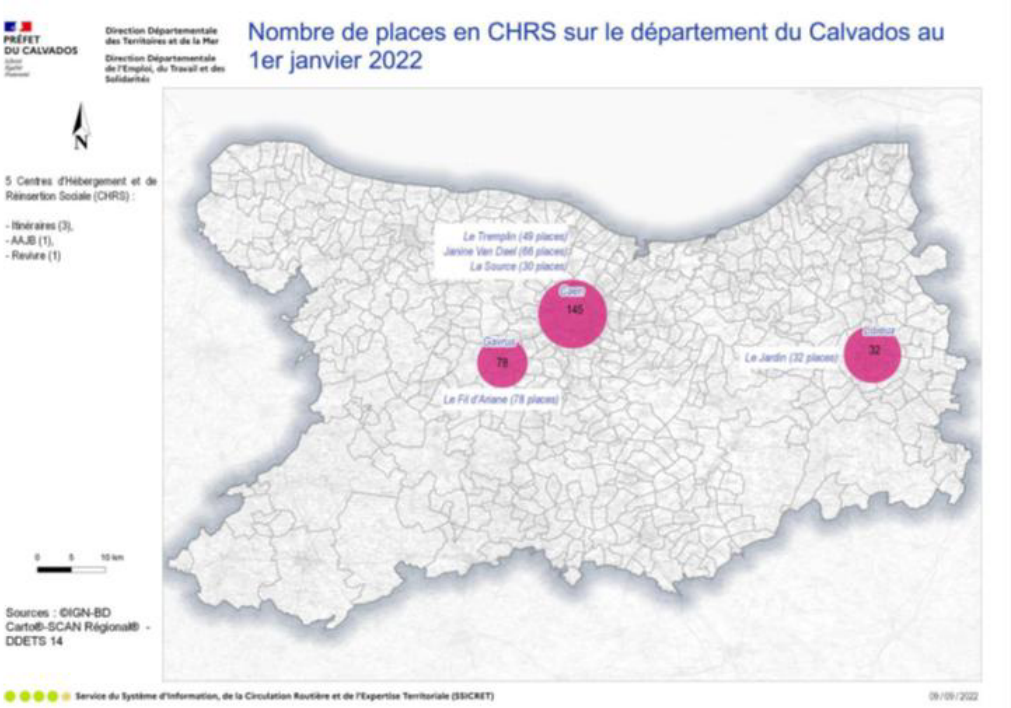
L'hébergement, une offre qui s'est étoffée ces dernières années

Depuis 2013, l'offre en structures d'accueil pour les personnes en situation de précarité a fortement augmenté à Caen la mer. Du fait de son statut de grande ville du Calvados, Caen la mer concentre une grande partie de structures d'accueil pour les personnes en situation de précarité présentes dans le Calvados et propose une diversité dans les solutions proposées :

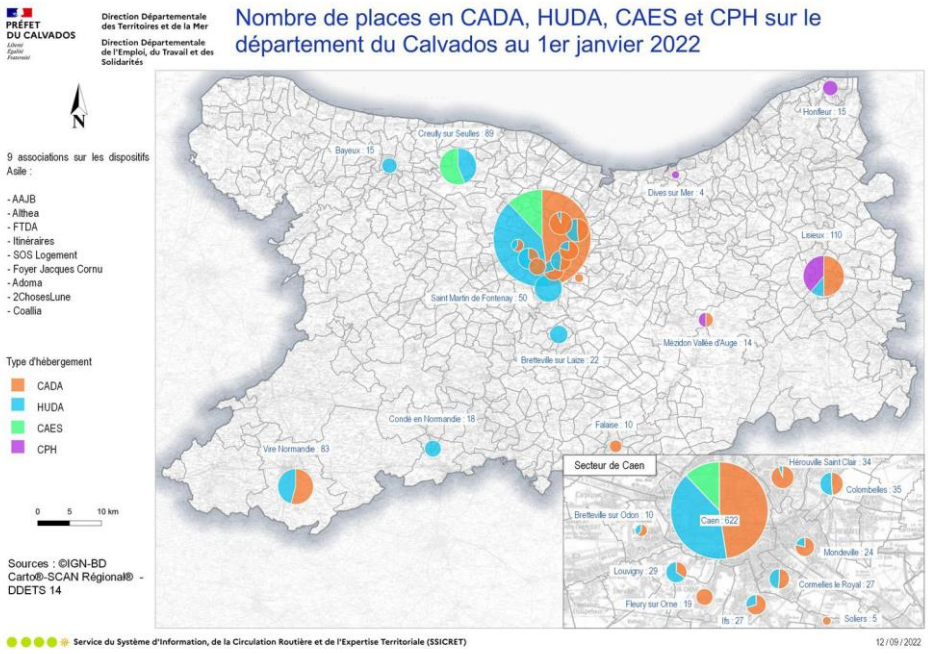
- **Le dispositif « Hébergement d'urgence »** assure l'accueil et l'accompagnement des personnes victimes de violence ou de familles ayant un besoin urgent d'être mis à l'abri. La prise en charge s'effectue sur une courte période (de 15 jours jusqu'à 4 mois). Au 1er janvier 2022, le département compte au total 1 013 places en hébergement d'urgence, d'extrême urgence et en hébergement d'urgence avec accompagnement social. Caen la mer accueille 910 places, soit 90 % de l'offre du Calvados. Depuis 2018, le Calvados a connu une augmentation du nombre de places de 11,2% en hébergement d'urgence et d'extrême urgence.



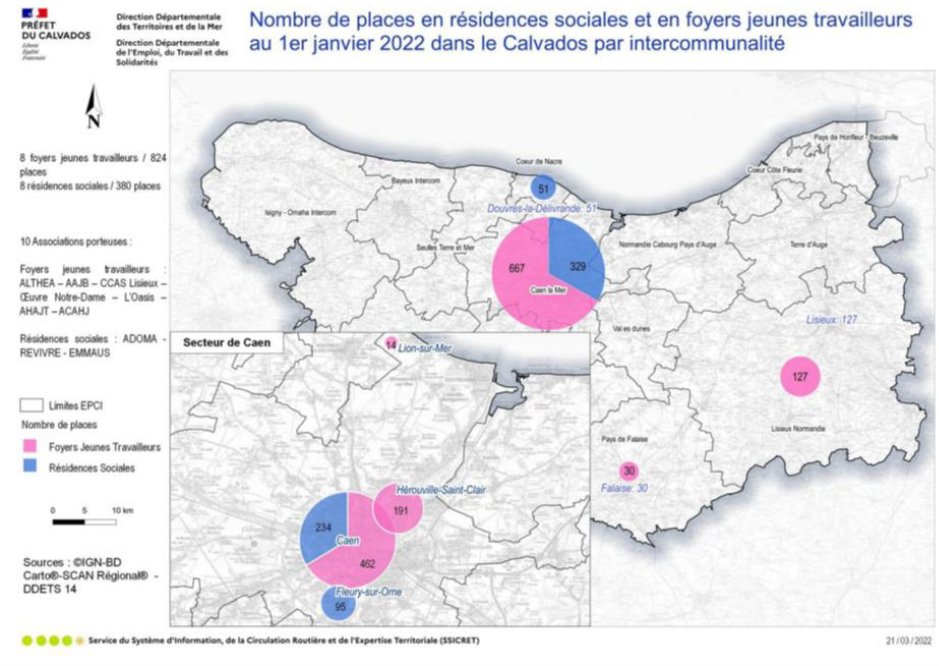
- **Les structures d'hébergement d'insertion destinées aux personnes** (isolées ou en famille) connaissant de graves difficultés d'ordre économique et social. À l'échelle de Caen la mer, il existe trois structures de type CHRS proposant 145 places, contre 87 en 2017. Elles sont toutes localisées à Caen.



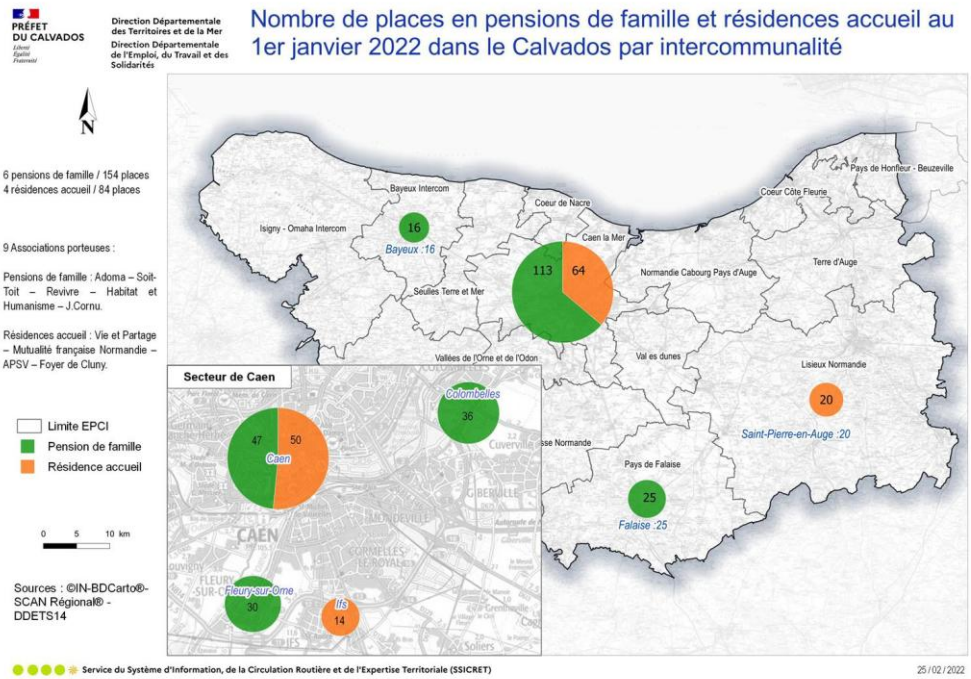
- **L'offre d'hébergement à destination des migrants et demandeurs d'asile** (CADA, HUDA, CAES et CPH) proposée au niveau du département se concentre dans l'agglomération de Caen avec un total de 882 places sur les 1262 places à l'échelle départementale soit près de 70% de l'offre départementale totale.



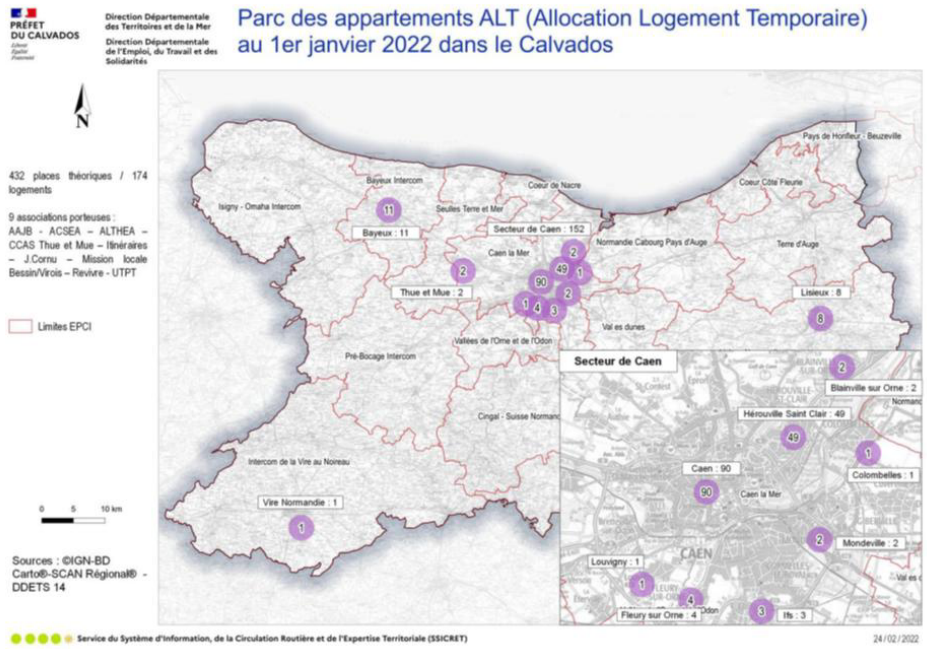
- **Les résidences sociales et FJT** destinées à des personnes qui, en raison de leurs faibles ressources, rencontrent des difficultés pour accéder à un logement indépendant. Caen lamer compte 329 places en résidences sociales, dont 234 à Caen et 95 à Fleury sur Orne. La capacité d'accueil en résidences sociales à fortement augmenté depuis 2017 (+ 50 %). Caen la mer concentre la totalité des places en résidences sociales du Département. En termes de FJT, Caen la mer propose 667 places répartie à Caen, Hérouville Saint-Clair et Lions sur mer.
- **L'offre en résidence accueil et pensions de famille** est également existante à Caen la mer.



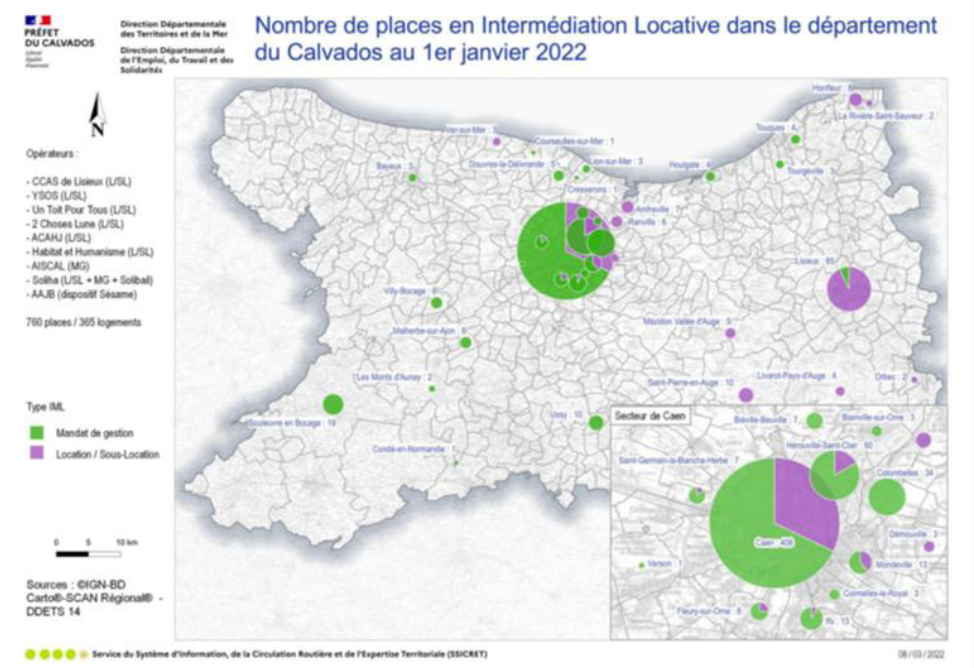
L'agglomération propose 113 places en pension de famille, soit 75 % de l'offre du département et 64 places en résidences accueil, soit 80 % des places du département.



- **Les logements conventionnés ALT** (Aide au Logement Temporaire) et/ou AML (Aide à la Médiation Locative) destinées à l'accueil, à titre temporaire, des personnes défavorisées sans logement et qui ne peuvent pas être hébergées en CHRS. Caen la mer compte 154 appartements ALT, principalement localisés à Caen et les communes de première couronne (même s'il en existe 2 à Thue et Mue). L'agglomération concentre près de 90 % de l'offre proposé au niveau départemental.



- **Les places en intermédiation locative** représentent 620 places gérés par plusieurs acteurs (ACAHJ, Aiscal, Soliha, AAJB, …). Caen la mer regroupe 81 % de l'offre proposée à l'échelle du Calvados.



Malgré cette offre en faveur des personnes en situation de précarité, les ateliers du PLH ont mis en avant un manque de fluidité dans les parcours résidentiels entre les différents types de logement : de l'hébergement au logement, du parc social au parc privé. La précarisation de certains ménages et la tension observée sur le marché immobilier, notamment dans l'accès au logement locatif social entraînent de nouveaux besoins à l'échelle du territoire.

Un Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées (PDALHPD) 2024-2029 en cours d'élaboration

Le PDALHPD du Calvados, conjointement réalisé par le Conseil départemental du Calvados et la Préfecture, a pour objectif de faciliter les parcours, de l'hébergement au logement, en coordonnant, décloisonnant et ce de manière transversale les politiques publiques pour prendre en compte l'ensemble des publics en situation de difficulté, de sans-abrisme ou mal-logement, quels que soient les dispositifs de financement. Le nouveau plan 2024-2029 est en cours d'approbation.

Le POA entend prendre en compte les éléments du PDALHPD du Calvados. quatre axes essentiels sont envisagés pour ce PDALHPD : adapter l'hébergement et le logement aux besoins des ménages, adapter les modalités d'accompagnement aux besoins, mieux orienter les ménages et renforcer la gouvernance et l'animation du Plan.

Caen la mer et la Maison de l'Habitat sont ciblés comme partenaire sur plusieurs actions :

- Faciliter la sortie des opérations de logements très sociaux : 40 % de PLAi parmi les PLAI/PLUS, dont 10 % PLAI adapté, des petites surfaces, réhabilitation des logements communaux ;
- Développer de l'intermédiation locative à l'échelle du Département, en priorisant les territoires le plus tendus, dont Caen la mer ;
- Poursuivre la transformation et l'adaptation de l'offre d'hébergement ;
- Lutter contre la précarité énergétique.

f. Les gens du voyage

Conformément au code général des collectivités territoriales, les communautés urbaines exercent de plein droit les compétences en matière de « aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux locatifs ». Le Programme Local de l'Habitat doit prendre en compte les besoins et les priorités d'actions affichés dans le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage. Ce schéma co-signé par l'État et le Département du Calvados a été approuvé en 2018, mis à jour en 2021 et sera de nouveau mis en révision en 2025. Les préconisations seront reprises dans le PLUi-HM.

Il est important de noter les efforts continus de Caen la mer en matière d'accompagnement des gens du voyage. Pour rappel, elle a mis en place :

- Huit aires permanentes d'accueil gérées en régie dont les dernières ont été ouvertes en 2009, 2011 et 2018 (Cormelles-le-Royal, Bretteville-sur-Odon/Carpiquet et Fleury-sur-Orne/Ifs),
- Deux aires de passages sur Hérouville Saint Clair (dont une aire de grands passages (4 ha) ouverte depuis 2012 et une aire de petits passages (1ha) ouverte en 2009 et totalement réaménagée en 2023).

- Le relogement des familles sédentaires de l'aire d'accueil située boulevard Poincaré à Caen dans 14 logements locatifs sociaux adaptés fin 2013, en collaboration avec Caen la mer Habitat, propriétaire-gestionnaire de ces logements.
- La mise aux normes en 2007 et 2008 et l'informatisation de la gestion des aires permanentes d'accueil en 2011 avec un dispositif de prépaiement.

De plus, Caen la mer a pour projet :

- Une aire mixte à Thue et Mue, en cours de réalisation
- Une opération d'habitat adapté à Blainville-sur-Orne.

Des propositions issues de la mission de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) sur la sédentarisation des gens du voyage

Environ 150/200 caravanes sont stationnées en illicite sur le territoire de Caen la mer (hors période estivale). Les causes principales évoquées par les voyageurs sont la saturation des aires permanentes d'accueil (taux d'occupation d'environ 98%), une volonté des voyageurs de rester avec toute la famille, la réticence de certains groupes à vivre avec d'autres groupes. Ainsi, la mission MOUS préconise d'aménager 5 à 10 terrains d'une superficie comprise entre 2 500 et 5 000 m² pour héberger 48 ménages dans des logements sociaux adaptés (PLAI) ou des terrains familiaux locatifs (TFL).

Le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage est en cours de révision par le Département. Caen la mer sera attentif à prendre en compte les préconisations faites par ce document dans sa politique habitat menée.

4. Une concentration encore marquée de l'activité économique

Synthèse

Alors que l'emploi demeure très concentré dans les communes du centre urbain métropolitain (Caen, Hérouville Saint-Clair, Mondeville, Ifs et Cormelles-le-Royal), les dynamiques en cours montrent un élargissement des pôles d'emploi au sud et à l'ouest de l'agglomération, à la faveur de la création de nouvelles zones d'activités économiques encore en cours de commercialisation.

Les zones d'activités économiques jouent effectivement un rôle structurant dans l'organisation du bassin d'emploi caennais, puisque 46 % de l'emploi salarié (66 000 emplois en 2018) sont concentrés dans les 92 ZAE de Caen la mer. L'analyse des flux de commercialisation montre une relative tension sur le foncier en ZAE, puisque les stocks disponibles, qui ne soient pas déjà réservés ou en cours de cession, représentent environ 2 ans de commercialisation moyenne des dernières années (15,8 ha/an en moyenne). Cependant, l'occupation du sol dans les ZAE laisse supposer des marges d'optimisation foncière sur les zones déjà existantes.

Un certain nombre d'activités nécessitent des besoins fonciers ou immobiliers spécifiques, qui ne trouvent pas tous réponse dans l'offre en ZAE. C'est notamment le cas de l'activité logistique, qui présente un déficit d'offre (vacance très faible) pour de grandes emprises foncières bien desservies et de plus petites surfaces proches du centre pour organiser la logistique du dernier kilomètre et l'essor des livraisons générées par le e-commerce.

Reflet d'une dominante tertiaire affirmée, Caen la mer accueille des volumes conséquents de surfaces de bureaux. Ces locaux ont la particularité d'accueillir des activités compatibles avec l'habitat, or, à l'exception du centre-ville de Caen, la majeure partie de l'offre se trouve en ZAE spécialisée (parc de bureaux) ou en ZAE mixte. Si le marché est relativement équilibré, se pose la question de la réhabilitation d'une partie du parc vieillissant et de son redéploiement dans des tissus urbains mixtes.

Enfin, le commerce porte des besoins spécifiques puisqu'il participe à la fois à l'animation et au visage urbain des centres-villes et rues de faubourg, ainsi qu'au rayonnement de l'agglomération, dans un fragile équilibre. L'agglomération bénéficie d'un vrai rayonnement commercial sur l'ouest de la Normandie qui s'appuie sur une très forte densité de petits commerces au centre-ville de Caen porté par quelques « locomotives » et un commerce de périphérie largement règlementé par des zones d'implantations préférentielles définies dans le DAAC du SCoT.

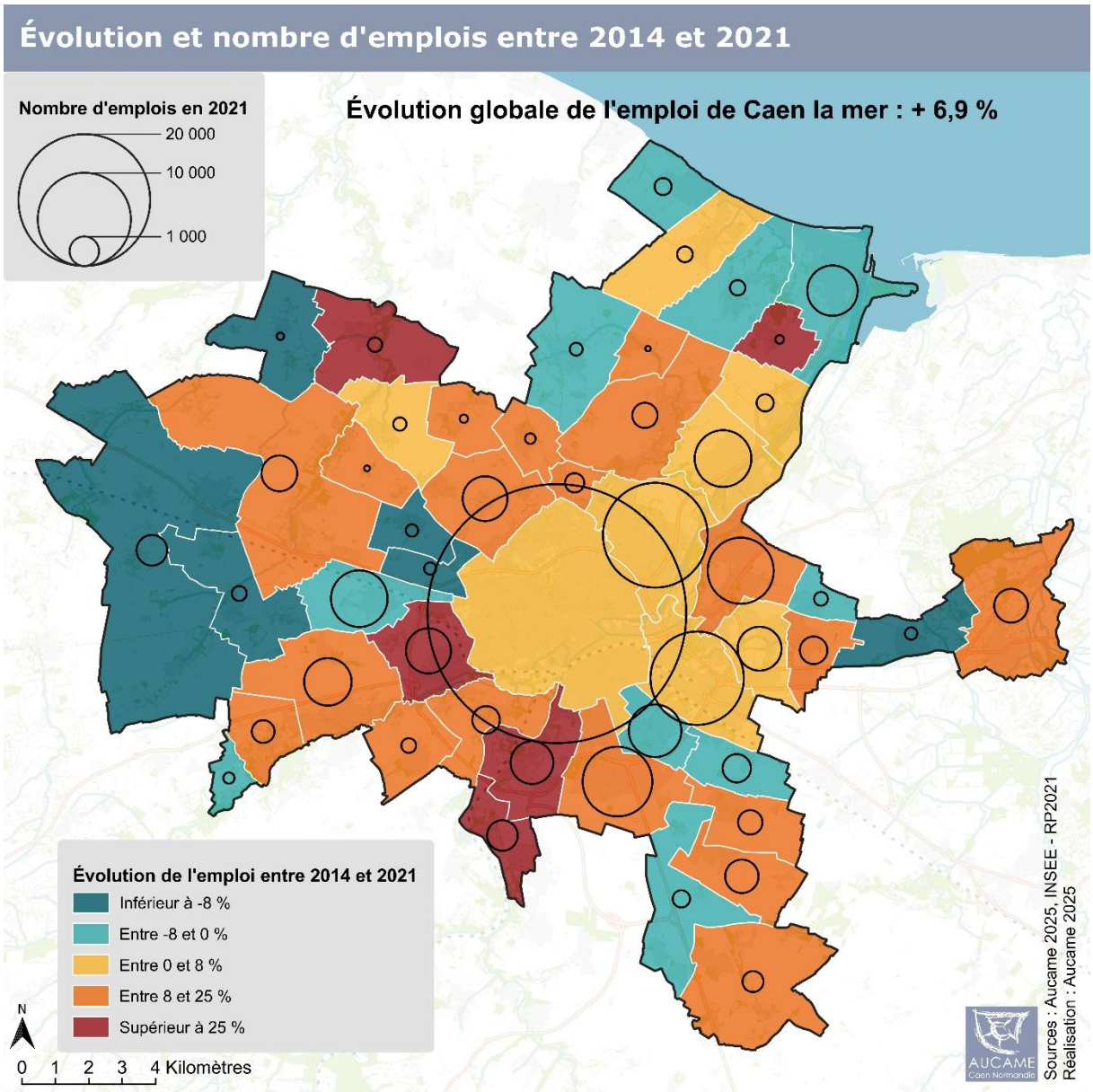
Les enjeux

- La production de capacités d'accueil notamment en ZAE, cohérente avec les besoins d'implantations dans une logique écosystémique
- La réhabilitation et la création de ZAE dans une logique de qualité paysagère et environnementale
- L'optimisation du foncier existant en ZAE
- Le maintien, voire le développement des grands établissements commerciaux dans le centre-ville de Caen
- L'encadrement du développement des grands établissements commerciaux dans les zones d'implantations préférentielles définies par le DAAC du SCoT

- La bonne desserte et l'accessibilité multimodale des grands pôles d'emploi et des zones touristiques
- Un développement économique au-delà des seules communes du centre urbain métropolitain en fléchant l'implantation des activités compatibles avec l'habitat dans les tissus urbains
- La mise en place de la mixité fonctionnelle, notamment la mixité des fonctions économiques dans les tissus d'habitat dans une logique de proximité (ville du quart d'heure)
- Le maintien d'un maillage de polarités commerciales de proximité (protection des linéaires commerciaux) et la réhabilitation des locaux commerciaux particulièrement dans les centralités
- La réversibilité des bâtiments d'activités tertiaires
- Le développement des nouveaux modes de travail : télétravail et tiers lieux

4.1. Un emploi qui demeure fortement polarisé au centre de l'agglomération

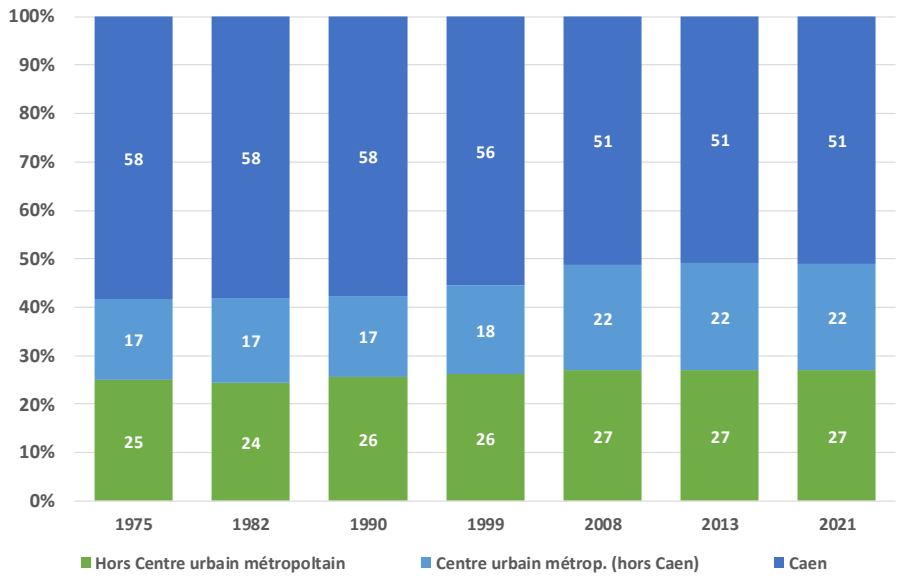
L'emploi de Caen la mer apparaît très nettement localisé dans les communes du centre urbain métropolitain, totalisant ainsi près des 3/4 de l'emploi total de la Communauté urbaine en 2021, dont 51 % pour la seule commune de Caen.



Le poids du centre urbain métropolitain demeure globalement stable depuis 1975, passant de 75 % à 73 % de l'emploi total. Néanmoins, le poids de la ville centre est marqué par un recul à compter de la fin des années 1990 avant de se stabiliser à partir de 2008 au bénéfice des autres communes du centre urbain métropolitain (+ 5 points de 1975 à 2021).

En dépit de dynamiques de l'emploi qui demeurent très conséquentes à Caen et dans le centre urbain métropolitain, les communes « périphériques », et tout particulièrement à l'ouest et au sud de la Communauté urbaine sont marquées par des évolutions notablement plus marquées en valeur relative, en lien avec le développement d'une offre foncière d'entreprise en ZAE depuis les années 2000. C'est le cas notamment des secteurs de Verson-Mouen, Fleury-sur-Orne, Saint André sur Orne, Ifs, Soliers et Bourguébus, dont les parcs d'activités sont en cours de développement et connaissent

ainsi une croissance soutenue, participant à un rééquilibrage de l'emploi en première couronne. Ce dynamisme s'est traduit par une augmentation de 3 points de la part d'emploi sur les communes hors du centre urbain métropolitain entre 1982 et 2008, avant de se stabiliser depuis lors aux alentours de 27 % de l'emploi communautaire. Depuis 2008, malgré la baisse du nombre d'emploi dû à la crise internationale, et la forte reprise à partir de 2015, la répartition des emplois sur le territoire demeure stable.

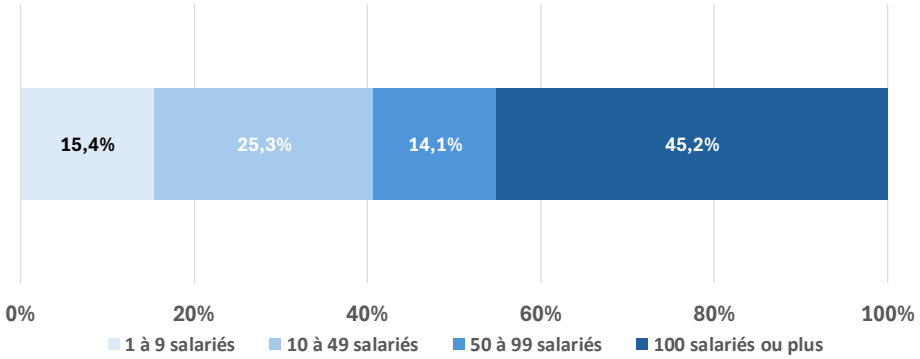


Répartition spatiale de l'emploi, source INSEE RP 1975-2021

4.2. Un tissu dense de petits établissements et des grands établissements structurants fortement concentrés

Caen la mer polarise la seconde zone d'emploi de Normandie, comptant 21 157 entreprises en 2021 (unités légales économiquement actives selon l'INSEE, SIDE) représentant 24 667 établissements actifs. Cela représente 58 % des entreprises de la zone d'emploi de Caen.

En termes de structure, pour les établissements employeurs (INSEE FLORES 2021), le tissu économique de Caen la mer est, à l'image de l'économie française très largement dominé par les « petits » établissements, près de 80 % des établissements comptent ainsi moins de 10 salariés en 2021, même si ceux-ci ne représentent que 15 % de l'emploi salariés. En revanche, les grands établissements du territoires (plus de 100 salariés) représentent près de la moitié des emplois salariés.



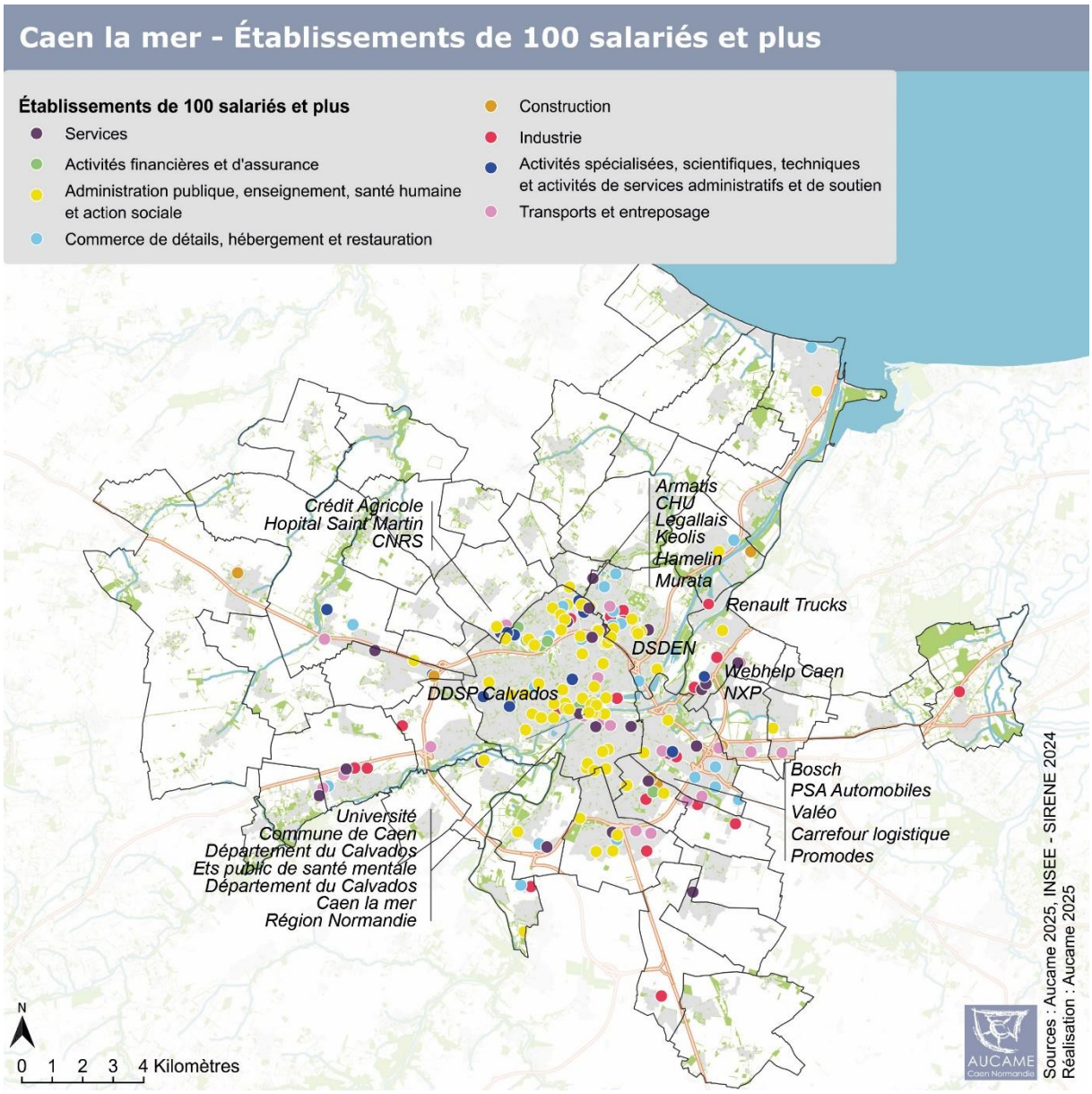
Répartition des emplois salariés de Caen la mer par taille d'établissement, source INSEE Flores 2021

Entre 2015 et 2021, le nombre d'entreprises et d'établissements ont fortement augmenté, respectivement de + 29 % et + 26 %. Cela correspond à 5 points d'augmentation supplémentaire par rapport au Calvados et 9 points par rapport à la Région Normandie. Si l'ensemble des secteurs d'activités voient leur nombre d'établissements progresser en valeur absolue, les secteurs de l'industrie, de la construction, du commerce/transport/hébergement/restauration diminuent en valeur relative par rapport à celui des services, qui représente désormais 59 % des établissements.

En termes de dynamique globale, la Communauté urbaine enregistre une progression marquée des créations d'entreprises depuis 2017. Alors que la création d'entreprises était relativement stable autour de 2 000 unités par an, celle-ci a progressé jusqu'à atteindre 4 534 en 2021 et 4 069 en 2022. Cette dynamique est notamment portée par les entreprises individuelles, qui représentent environ 75 % des créations d'entreprises, alors qu'elles représentaient environ 70 % des créations jusqu'en 2017. Cette évolution marquée s'explique pour partie par l'introduction du régime d'auto-entrepreneur en 2008, entrant désormais dans le champ des micro-entreprises.

Néanmoins, en dépit d'un nombre très mesuré des grands établissements dans le tissu économique/productif, ceux-ci concentrent toujours fortement les effectifs salariés, de l'ordre de 45 % à l'échelle de Caen la mer en 2021.

Les grands établissements, publics et privés, font bien apparaitre des pôles d'emplois majeurs de l'agglomération. Le centre-ville de Caen est plutôt marqué par l'administration publique, le secteur sud-est a une vocation industrielle plus affirmée, tandis que le secteur nord accueille un profil relativement diversifié de grands établissement publics, d'activités scientifiques ou de recherches et d'activités de services aux entreprises.

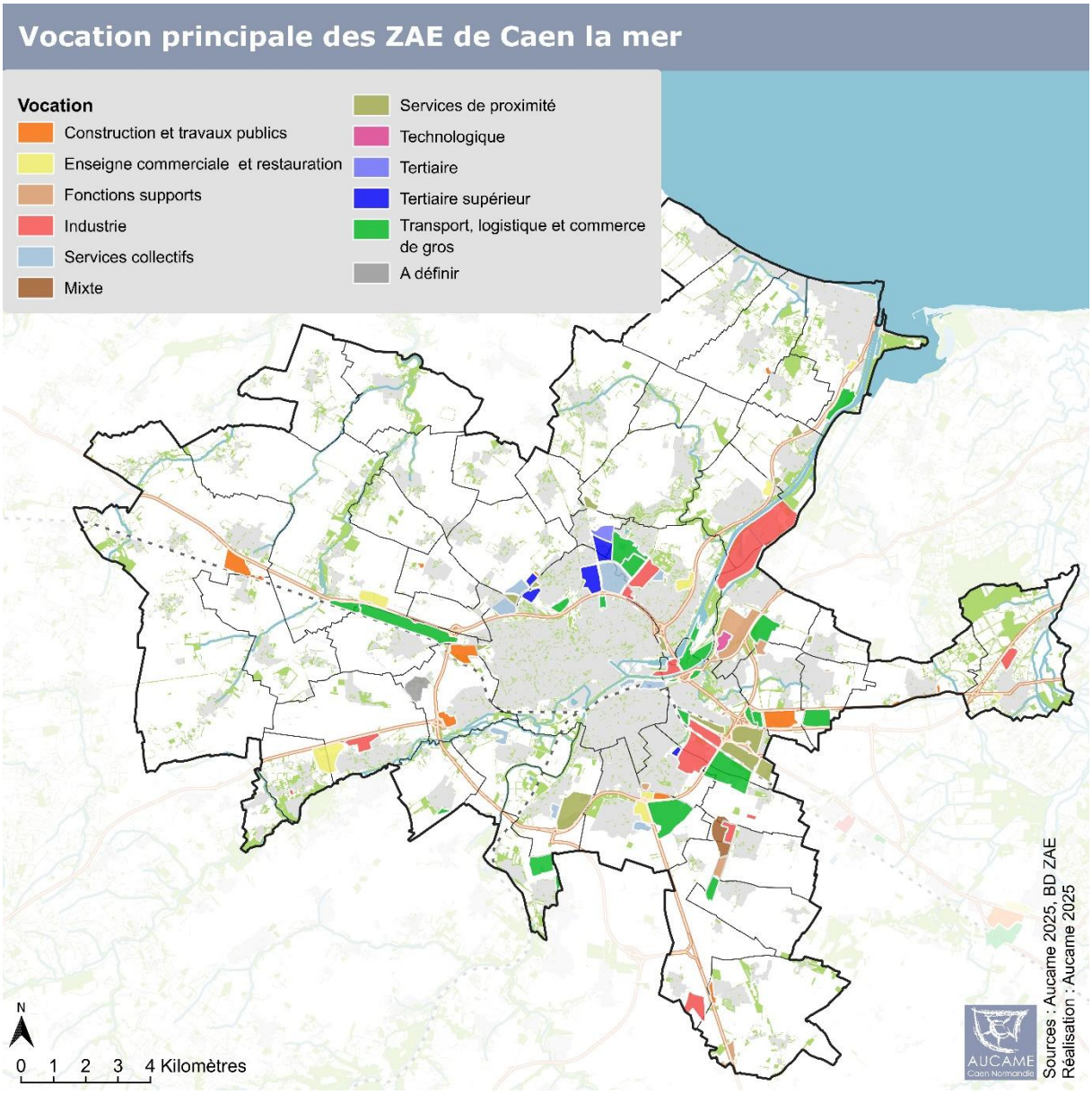


4.3. Le caractère structurant des zones d'activités économiques

a. Une concentration d'emploi dans les zones d'activités économique

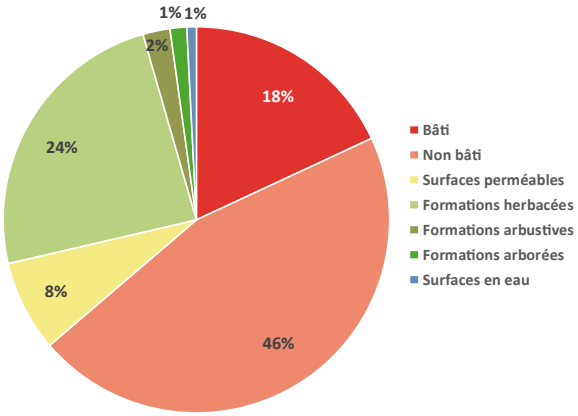
Le territoire de Caen la mer est doté de 92 zones d'activités économiques de fait identifiées principalement au travers des documents d'urbanisme. Formellement, la communauté urbaine Caen la mer identifie 68 zones d'activités économiques gérés par l'EPCI pour une surface totale de 2 368 ha soit, en surface, plus de 90% de l'ensemble des zones d'activités.

Les premières d'entre elles se sont développées à Carpiquet, le long de la voie ferrée et du Canal de Caen à la Mer, pour ensuite essaimer le long du périphérique, principalement au nord et à l'est. Les réalisations les plus récentes, de moindres superficies, tendent à s'excentrer en périphérie de l'agglomération, dans une recherche de foncier économiquement attractif et disposant d'une bonne desserte. Le parc de ZAE est ainsi essentiellement localisé le long du périphérique et des principaux axes structurants (A13, N158, A84, N13). Révélateur du rôle structurant de la Caen la mer sur le Calvados et l'ouest de la Normandie, la Communauté urbaine comprend 84 % des ZAE, et 90 % des surfaces recensées sur le périmètre du SCoT de Caen métropole en 2018.



Les ZAE ont un effet polarisant sur la localisation des établissements et plus encore des salariés. Ainsi, en 2018, selon les dernières données URSSAF localisées disponibles, 66 000 emplois étaient concentrés dans ces espaces comptant alors pour 46 % de l'emploi salarié de la Communauté urbaine. Géographiquement, quatre grands pôles d'emplois en ZAE ressortent sur l'agglomération, localisés sur le Plateau Nord de Caen (EPOPEA) et à Hérouville Saint-Clair, sur le quadrant sud-est (Mondeville, Cormelles-le-Royal, Giberville, Démouville) ainsi que sur la zone de Carpiquet.

Avec une emprise totale de près de 2 600 hectares, l'ensemble des ZAE couvre 7 % de la superficie totale de Caen la mer. Sur l'ensemble des ZAE, la part du bâti dans la mode d'occupation du sol 2023 ne représente que 18 % des surfaces totales des ZAE. Cette faible densité s'explique notamment par une part des ZAE encore en cours de commercialisation, de potentielles réserves foncières, mais aussi et surtout par les surfaces occupées par le stationnement, les infrastructures routières, les bassins de rétention, les espaces paysagers, etc. Il existe donc un réel potentiel d'intensification de l'usage des ZAE. La Communauté urbaine, pour les nouvelles commercialisations en ZAE, vise dorénavant un seuil de 30 % de bâti sur les unités foncières.



Occupation du sol dans les ZAE de Caen la mer, source Aucame MOS 2023

b. Une disponibilité foncière limitée à 2 années de commercialisation

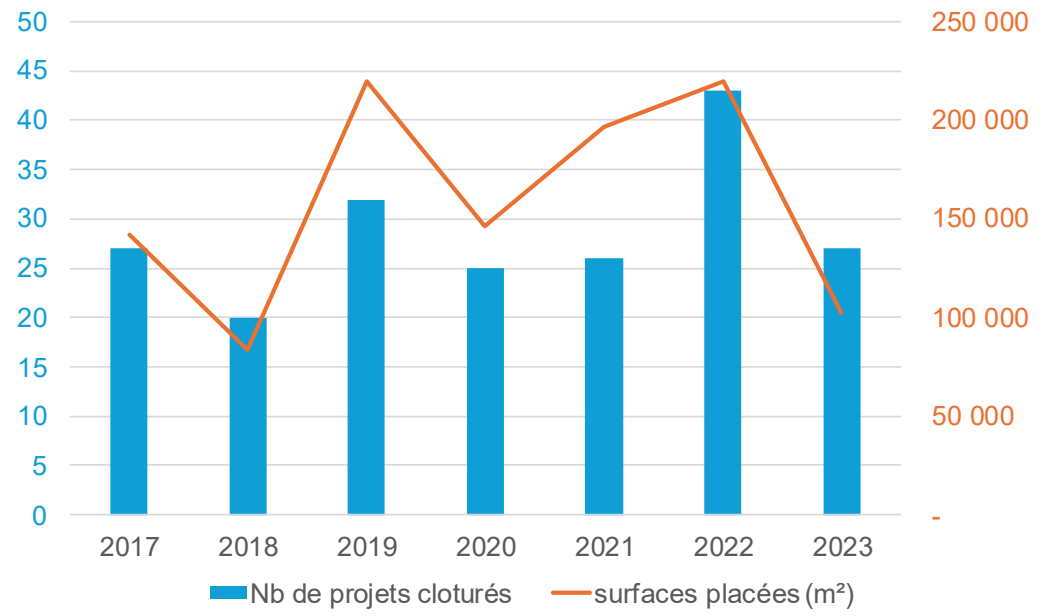
Caen la mer apparaît marquée par une consommation de foncier économique relativement soutenue en lien avec une forte dynamique économique locale. Fin 2024, douze ZAE sont encore en cours de commercialisation pour une disponibilité foncière totale de 72 hectares. Néanmoins, seuls 23 hectares ne font pas encore l'objet de cession ou de réservation soit une disponibilité réelle qui représente seulement 32 % du stock.

Types d'activités des projets	Projets rencensés	Répartition des projets	Surfaces demandées (m²)	Répartition des surfaces demandées
BTP/Matériaux de construction	175	34%	529 149	20%
Services aux entreprises	75	14%	248 506	9%
Commerce de gros	49	9%	294 877	11%
Promotion immo/investissement	46	9%	297 087	11%
Commerce de détail	40	8%	214 784	8%
Industrie, activités de production	39	7%	368 632	14%
Logistique et transport	37	7%	528 375	20%
Services à la personne	27	5%	68 018	3%
Santé/Pharmacie/Chimie	12	2%	37 182	1%
Agroalimentaire/agriculture	9	2%	52 213	2%
TIC	4	1%	4 500	0%
Loisirs touristiques	3	1%	10 500	0%
Hébergement toursistique	2	0%	23 000	1%
Association/Organisation	1	0%	2 500	0%
Secteur public	1	0%	7 000	0%
Enseignement sup/formation privée	1	0%	3 000	0%
Total général	**521**	**100%**	**2 689 323**	**100%**

La demande foncière exprimée de 2017 à 2023, source Caen Normandie Développement 2024

De 2017 à 2023, les demandes formulées auprès de Caen Normandie Développement font état de 521 projets d'entreprises visant à une implantation dans les ZAE de Caen la mer pour un besoin de surfaces exprimé de 268,8 hectares, signe d'une forte dynamique d'implantation dans le territoire.

La demande en foncier économique est marquée par une grande diversité d'un secteur d'activité à l'autre, et ce, tant en termes de nombre de projets, que de typologie de surfaces demandées. Ainsi, les entreprises du BTP sont les plus prolifiques en termes de projets avec 33 % des demandes exprimées pour seulement 20 % des besoins en surfaces d'activités, soit un besoin de 3 000 m² en moyenne par projet. A l'inverse, les activités de transport et de logistique sont à l'origine de 7 % de la demande exprimée pour 20 % des besoins exprimés, soit en moyenne 14 000 m² par projet.



Demande placée entre 2017 et 2023, source Caen Normandie Développement 2024

Finalement, sur cette période, 200 projets d'entreprises se sont concrétisés par une implantation pour un total de 110 hectares placés sur la période. Ce ratio d'environ 40 % de la demande placée par Caen Normandie Développement est dû au fait qu'une grande partie de la demande provient d'entreprises locales, déjà implantées, qui trouvent une réponse à leur besoin dans l'offre existante.

Le rythme de commercialisation de l'offre en ZAE est marqué par une forte variabilité. Celle-ci s'explique logiquement par la diversité des projets et des besoins d'un secteur d'activité à l'autre. De 2017 à 2023, la moyenne de commercialisation a été de 15,8 ha par an. À ce rythme de commercialisation, les stocks disponibles ne faisant l'objet ni de cessions en cours ni de réservation permettraient d'assurer de 1 à 2 ans de commercialisation. Cette donnée n'intègre pas les projets d'aménagement à venir ni les capacités de densification foncière des ZAE.

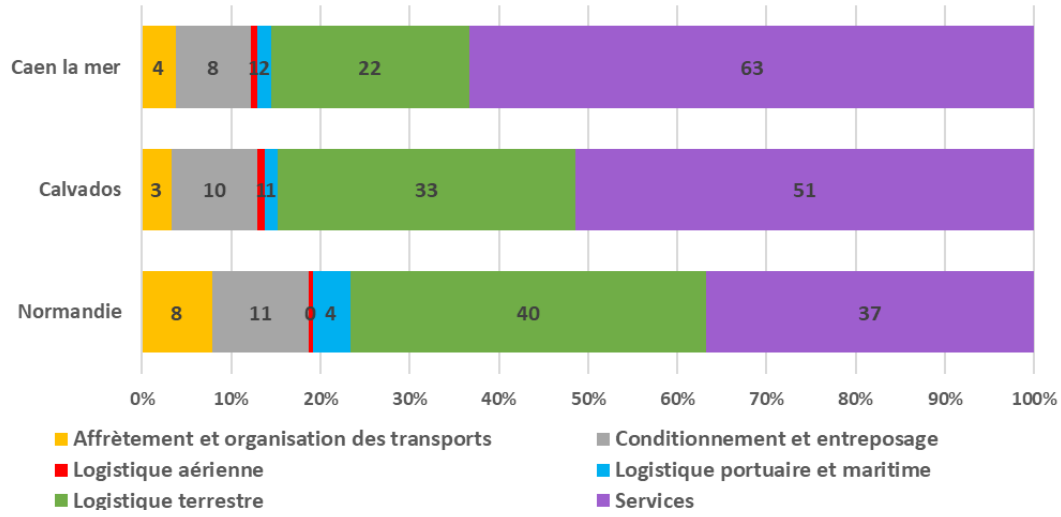
Enfin, Caen la mer a l'obligation de réaliser un inventaire des zones d'activités économiques de son territoire, conformément à l'article 220 de la loi Climat et Résilience. Cet inventaire a été réalisé grâce à l'outil @ZAE développé par la Banque des territoires et le CEREMA et approuvé par délibération du Bureau communautaire du 3 octobre 2024. Les résultats de cet inventaire ont fait apparaître un taux de vacance moyen de 0,95 %, selon la définition législative retenue (source CEREMA – 2023 à partir des données fiscales CFE 2022-2023).

4.4. Des besoins d'implantation particuliers pour certains secteurs et filières spécifiques

a. Des activités logistiques en lien avec le poids économique et démographique de l'agglomération

Le poids de la logistique dans l'économie de Caen la mer

La logistique est définie comme par l'Association française de la logistique comme « l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité ». Ces activités constituent l'une des pierres angulaires de nos sociétés, comme en témoignent les difficultés d'approvisionnement vécues à l'occasion des récentes périodes de confinement sanitaires. Les activités logistiques peuvent être réalisées en propre par une entreprise, ou encore par un prestataire logistique réalisant une prestation pour le compte d'autrui. Aussi, la définition précise de la logistique apparaît complexe à arrêter. Néanmoins, en vue de répondre à nos besoins d'analyse, nous retiendrons ici une définition dite sectorielle des activités logistiques basée sur une sélection de codes Naf, consolidée par les travaux de l'Insee et de la filière logistique normande (Logistique Seine Normandie). Ainsi, 835 établissements de la filière logistique sont dénombrés à Caen la mer en 2019, soit 2 % du tissu économique local. Ils comptent 6 213 emplois salariés, soit 6 % des emplois privés. Le poids de la logistique apparaît plus marqué à Caen la mer qu'en moyenne sur le département (2 %) et la région (2 %).

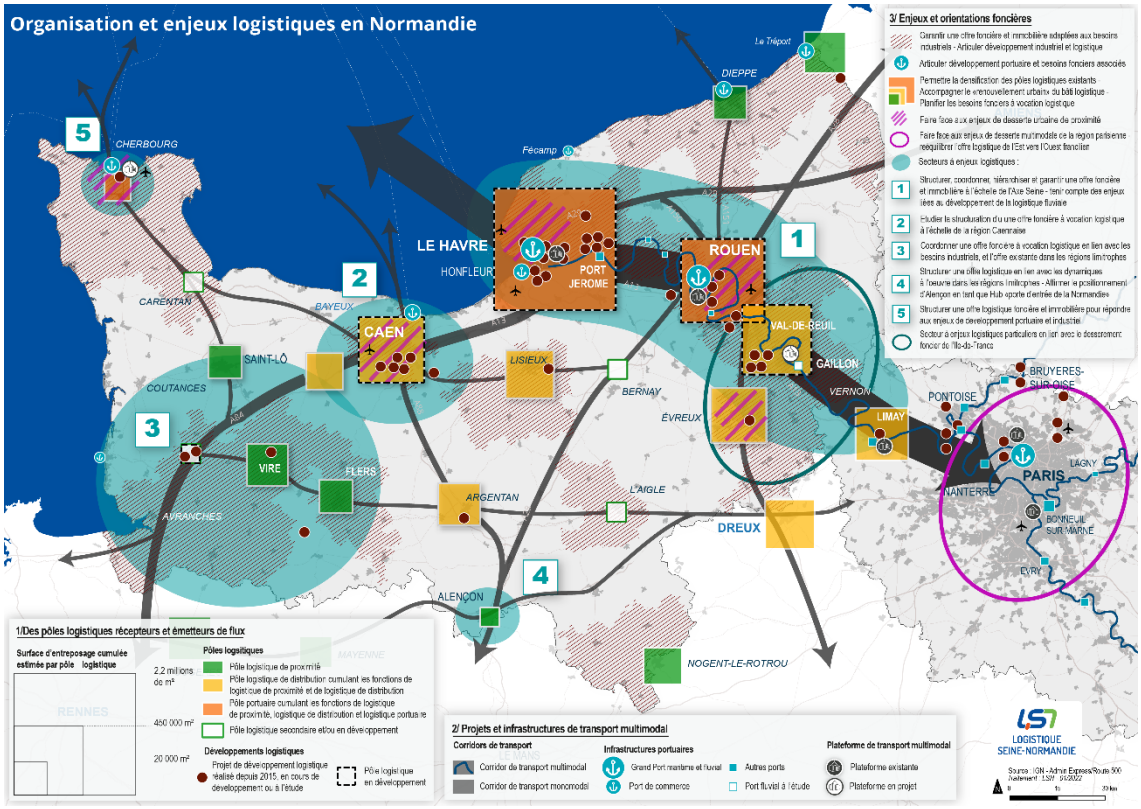


Les activités de la logistique en 2019, source INSEE Stocks d'établissements 2019

Comparativement au Calvados et à la Région Normandie, cette activité logistique est très largement dominée par la logistique des services, principalement pour l'activité commerciale du territoire. Les activités purement logistiques, et notamment l'affrètement de transport, la logistique portuaire ou la logistique terrestre sont moins présent à Caen la mer. Ainsi, malgré un poids marqué de la logistique sur le territoire, il s'agit majoritairement d'une logistique d'approvisionnement de l'agglomération et de son grand bassin de vie, plus que d'une « grande » logistique sans lien avec le tissu économique du territoire.

En termes de dynamique, le tissu d'établissements de la filière logistique a explosé en 10 ans avec une progression de 130% du nombre d'établissements à Caen la mer (+ 472 établissements de 2009 à 2019). Cette dynamique est également observable en moyennes départementales et régionales, mais

dans de moindres proportions (respectivement + 64 % et + 47 %), traduisant ainsi de fortes disparités spatiales dans les implantations des entreprises logistiques. Les implantations logistiques apparaissent plus particulièrement marquées dans ou à proximité directe des grands pôles de consommation, à l'image de la Communauté urbaine Caen la mer.



Organisation et enjeux logistiques en Normandie, source Schéma régional de cohérence logistique

Les travaux menés par la filière logistique normande et la région dans le cadre de l'élaboration du Schéma régional de Cohérence logistique ont identifiés la Communauté urbaine comme un hub logistique régional de distribution, en cohérence avec le caractère polarisant de la CU sur l'ouest de la Normandie.

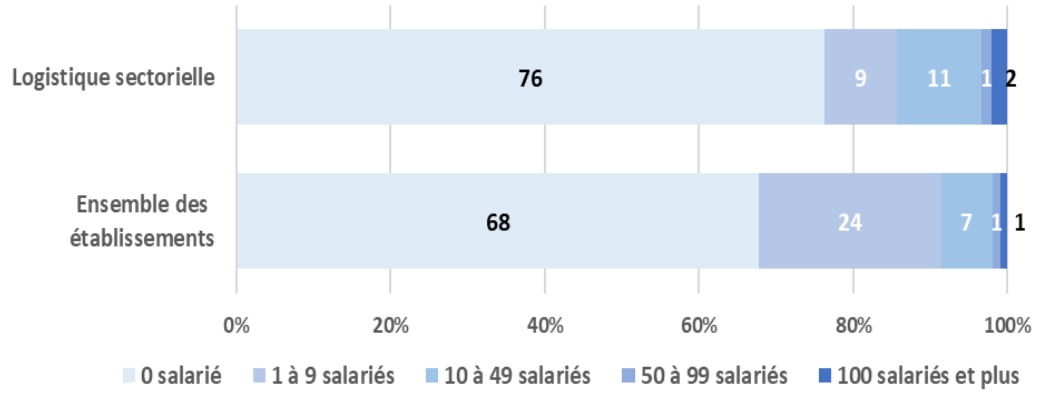
Des besoins spécifiques en termes de foncier et d'immobilier d'entreprise

En dépit d'une structuration du tissu d'établissements logistiques très largement dominés par les établissements de faibles effectifs, les quelques entreprises conséquentes recensées à Caen la mer apparaissent très structurantes en termes de trafics.

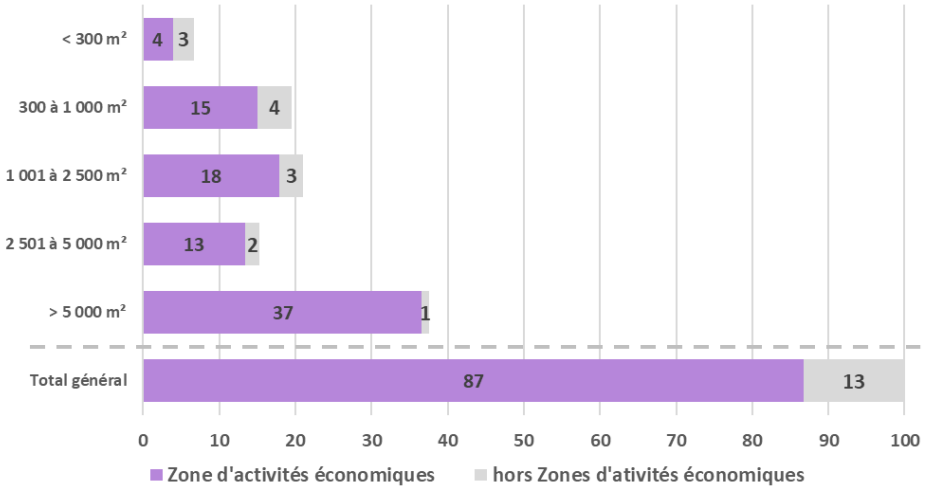
Les emprises foncières des entreprises de la logistique, et tout particulièrement dans le cadre de fonctions logistiques massifiées, apparaissent conséquentes. En effet, les entreprises de transport et logistique qui sont à l'origine de 7 % des projets d'implantations recensés par Caen Normandie Développement de 2017 à 2023 mais totalisent 20 % des demandes de surfaces en zones d'activités économiques (528 000 m²). Les besoins fonciers des projets d'implantations de transport et de logistique portent sur des emprises de 14 000 m² quand la moyenne globale des demandes est évaluée à 5 100 m² de 2017 à 2023. De même, les 126 établissements de la filière logistique recensés dans les ZAE de Caen la mer en 2018[13] sont implantés sur 110 parcelles (sur 1 758 parcelles cadastrales au total) pour une surface moyenne par établissement de 16 785 m² (5 463 m²/établissement en moyenne

[13] Source : BD Zae, Aucame, 2018

générale). Il ressort ainsi un enjeu particulier de dimensionnement et de localisation (qualité de la desserte routière) pour les implantations logistiques.



Taille des établissements logistiques de Caen la mer en 2019, source INSEE stocks d'établissements 2019



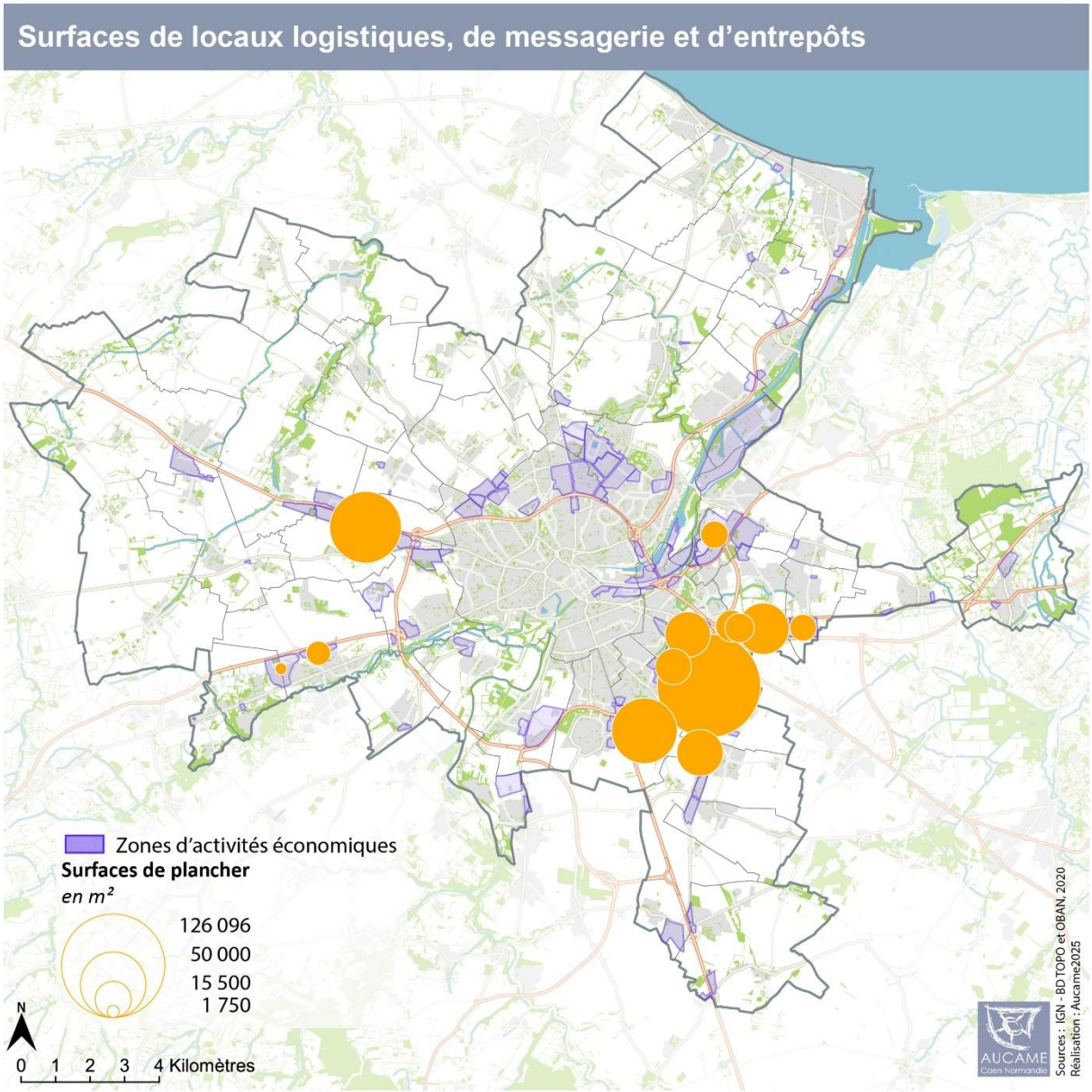
Part des surfaces de stockage par taille de locaux en 2020, source Cerema, fichiers fonciers 2020

D'une manière générale, à l'exception des bâtiments tertiaires, très peu de locaux d'activités et d'entrepôts diffus sont dénombrés à Caen la mer. Le parc est ainsi essentiellement localisé dans les zones d'activités économiques[14], et plus particulièrement sur le quadrant Sud-Est de la Communauté urbaine, et dans une moindre mesure sur la ZAE de Carpiquet.

Au-delà des bâtiments d'activités des prestataires logistiques (cf. logistique pour compte d'autrui), l'immobilier logistique est employé par un très large éventail d'entreprises, de la grande distribution, de l'industrie, du e-commerce, des circuits-courts, etc. Ces bâtiments se distinguent par des caractéristiques structurelles et de fonctionnalités (hauteur de construction, présence d'aires de manœuvre, de quai de chargement, résistance au sol, température dirigée, etc.) liées aux fonctions logistiques auxquelles elles doivent répondre. Ce type particulier d'immobilier d'entreprise est marqué par une très faible vacance évaluée à 2,3 % du parc en 2020 à l'échelle de Caen la mer (Source OBAN, 2021), signe d'enjeux forts de déficit d'offre foncière et immobilière. Ce constat peut par ailleurs être souligné dans la perspective d'implantations dans le tissu urbain en lien avec le développement de la

[14] Focus parc logistique de Caen, septembre 2020, OBAN

logistique dite du dernier kilomètre et des suites de l'essor du e-commerce évalué à 14 % des ventes du commerce de détail en 2021 (hors carburants, pharmacies et articles médicaux)[15].



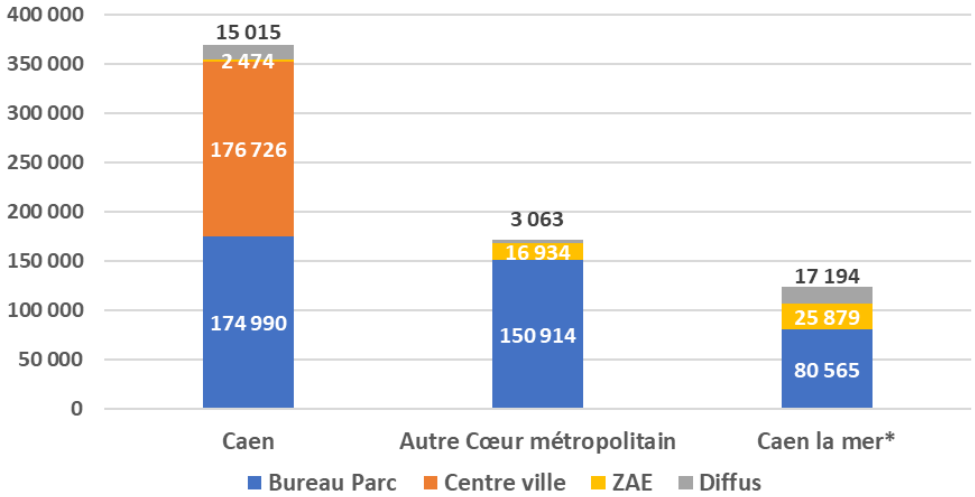
b. Un parc de bureaux qui concourt à la vitalité du cœur métropolitain et du centre-ville

Le secteur tertiaire domine très largement le tissu d'établissements de la Communauté urbaine avec 84 % des établissements et 85 % des postes salariés[16]. Ce secteur de l'économie défini par opposition avec les activités de production (secteur primaire) et les activités de transformation (secteur secondaire) recouvre un très large spectre d'activités incluant le commerce, le transport et la logistique, les services aux entreprises et aux particuliers, l'administration, l'éducation, la santé, etc[17].

[15] Chiffres clés du e-commerce en 2021, FEVAD.
[16] Source : Insee, FLORES 2019
[17] Source : Insee. Il est composé du : tertiaire principalement marchand (commerce, transports, activités financières, services rendus aux entreprises, services rendus aux particuliers, hébergement-restauration, immobilier, information-

Parmi celles-ci, les activités dites du tertiaire de bureau peuvent être évaluées en retranchant les activités commerciales et de réparation automobiles au secteur tertiaire pour un volume total de 64 % des établissements (6 341 établissements) des établissement employeurs, et 71 % des emplois salariés (103 650 postes salariés) de la Communauté urbaine à fin 2019. Ce secteur économique se traduit par un parc de bureau important. Parmi l'immobilier d'entreprise, les bureaux revêtent un intérêt particulier car ils sont compatibles avec une proximité des zones d'habitat, ce qui peut renforcer la mixité fonctionnelle, l'animation et l'attractivité des espaces urbains.

Par son statut métropolitain et son rayonnement associé sur l'ouest de la Normandie, la Communauté urbaine se voit dotée d'un parc conséquent d'immobilier tertiaire de bureau évalué à 664 000 m² en 2021 (source Observatoire du Bureau et de l'Activité en Normandie - OBAN - 2021). Ces surfaces sont concentrées à 80 % dans les communes du centre urbain métropolitain et plus particulièrement dans la seule ville de Caen.



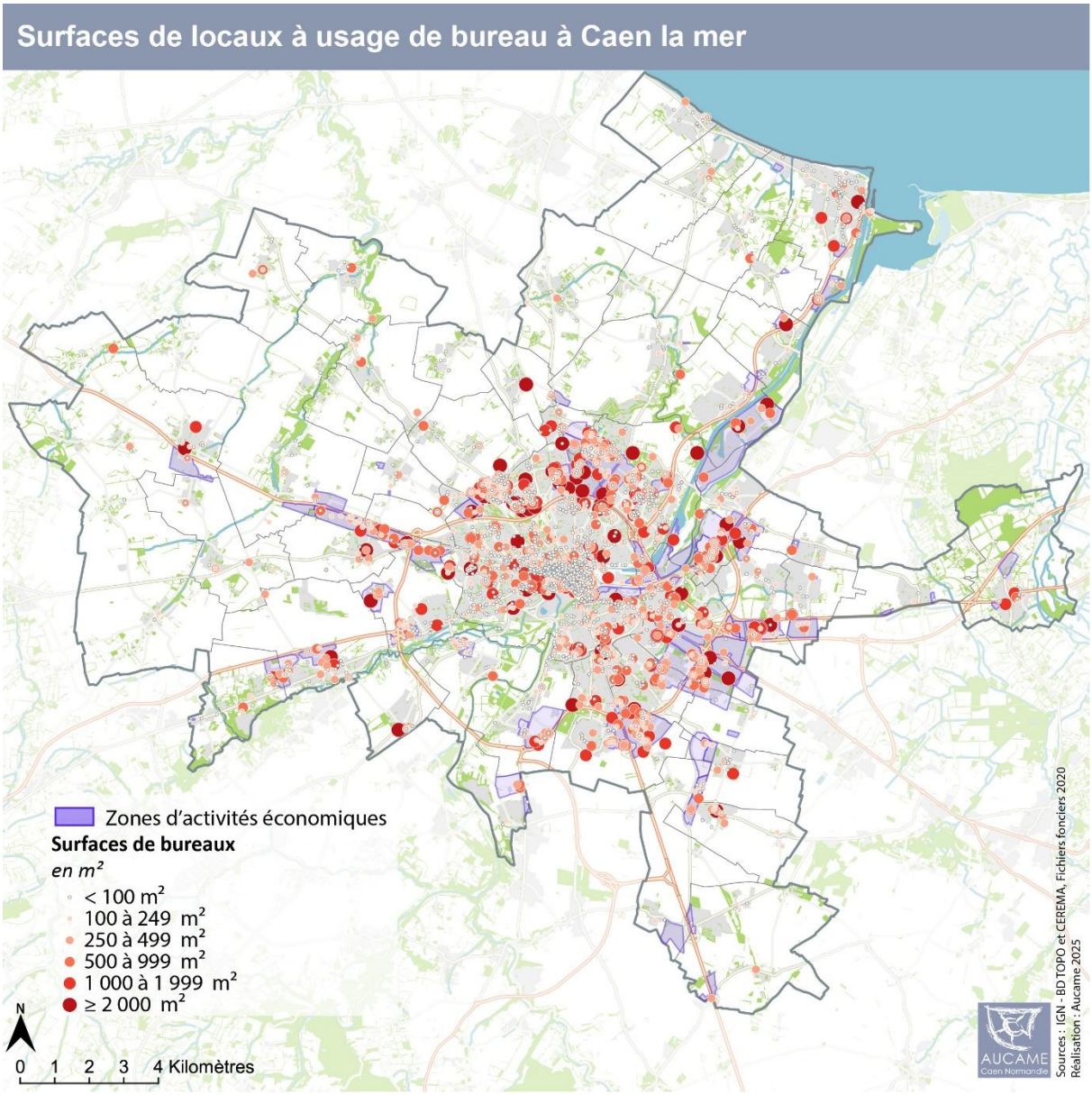
** hors Cœur métropolitain*

Surfaces de bureaux de Caen la mer en 2020, source OBAN 2021

Les locaux affectés à un usage de bureau sont bien plus nombreux que les seuls immeubles de bureau, en réponse aux besoins des entreprises, quel que soit leurs secteurs d'activités. Alors même que les bureaux représentent des locaux d'activité compatibles avec l'habitat, l'offre hors parc tertiaire et ZAE n'est que de 33 000 m², soit 5% de l'offre totale. Le centre-ville de Caen constitue une exception puisqu'il compte plus d'un quart des surfaces disponibles de l'agglomération.

En termes de surfaces des locaux, le centre-ville de Caen apparaît marqué par une surreprésentation des petites surfaces (< 100 m² et de 100 à 249 m²). Néanmoins, il existe un certain nombre de grandes surfaces de bureaux dans le tissu urbain du centre de Caen, souvent liés à des implantations de grands établissements publics. Au-delà du centre de Caen, la principale concentration de grands locaux tertiaires de bureau se situe au nord de la ville de Caen (Folie-Couvrechef, Saint Contest, Epopéa park, Péricentre).

communication) ; tertiaire principalement non-marchand (administration publique, enseignement, santé humaine, action sociale).
Le périmètre du secteur tertiaire est de fait défini par complémentarité avec les activités agricoles et industrielles (secteurs primaire et secondaire).



Une offre de bureau équilibré mais vieillissante

En termes de dynamiques, le marché caennais de l'immobilier de bureau apparait globalement équilibré. L'OBAN dénombre ainsi 32 000 m² immédiatement disponibles au 1er semestre 2021, correspondant à 18 mois de commercialisation. Le taux de vacance sur ce segment du marché de l'immobilier d'entreprise est par ailleurs relativement modeste, de l'ordre de 5% au 1er semestre 2021.

Cependant, ce parc est vieillissant puisque 44 % des surfaces de bureaux ont plus de 30 ans et 23 % ont plus de 40 ans en 2021. Une partie de ce parc ancien risque de connaitre des problèmes d'obsolescence en l'absence de travaux lourds, pour s'adapter aux besoins des locaux tertiaires actuels (modularité des espaces, connectivité…) ainsi qu'aux obligations du décret tertiaire prévoyant une réduction de 60% des consommations des bâtiments à usage tertiaire de plus de 1 000 m². Le parc de bureau de Péricentre, le long de l'avenue de la côte de Nacre au nord de Caen, construit à partir des années 1970 est particulièrement concerné par ce risque d'obsolescence.

c. Des grandes surfaces aux petits commerces, un équilibre à trouver

Le commerce, phénomène social consubstantiel de la ville, a très largement façonné les espaces urbains. En premier lieu, par la concentration des populations, des biens et des richesses, puis en imprimant de sa marque les espaces urbains, d'abord centraux puis périphériques. Le commerce constitue un pan important de l'économie de la Caen la mer pour répondre aux besoins d'un bassin de chalandise primaire important mais également par le rayonnement étendu de la métropole caennaise sur l'ouest de la Normandie. La Communauté urbaine revêt ainsi un rôle de pôle commercial d'envergure régionale.

Un secteur d'activité de poids dans l'économie caennaise

Avec 1 250 établissements et près de 10 800 emplois salariés en 2020, les activités commerciales, et plus particulièrement du commerce de détail[18], comptent ainsi pour 14 % du tissu économique et 10,5 % de l'emploi salarié privé de la Communauté urbaine.

Le volume d'établissements commerciaux est en progression de 2008 à 2020, et ce, de manière bien plus marquée à l'échelle de Caen la mer (+ 52 établissements, + 4,3 %), par rapport au département (+ 13 établissements, + 0,5 %). Ce mouvement s'inscrit à rebours de la dynamique régionale (-3 168 établissements, - 3,9 %). Les évolutions sont également notables sur le front de l'emploi inscrivant Caen la mer, de même que le département du Calvados, dans une croissance des effectifs salariés de 2008 à 2020 (+ 9 % sur ces deux périmètres). L'emploi salarié du commerce s'inscrit également dans une dynamique de croissance sur la période, mais dans une bien moindre mesure (+ 1 910 emplois, + 2,4 %).

En termes de structure, les grandes surfaces de vente[19] représentent en 2008, comme en 2020, 6 % du tissu économique privé de Caen la mer. Cette stabilité en proportion de l'appareil commercial caennais masque néanmoins des évolutions en matière de structure de l'emploi salarié. La part du commerce hors grandes surfaces de vente progresse ainsi de 3 points de 2008 à 2020. De même, la dynamique de l'emploi apparaît conséquente dans les « petits » établissements commerciaux, avec une progression de l'ordre de 15 % de 2008 à 2020.

Caen la mer	Etablissements en 2020	Effectifs salariés en 2020	*Variation Ets 2008/2020 %*	*Variation Eff 2008/2020 %*
Grandes surfaces *(> 400 m² de surface de vente)*	77	4 274	*13,2*	*1,3*
Commerces de détail *hors grandes surfaces de vente*	1 172	6 506	*3,8*	*14,7*
Total commerce de détail	**1 249**	**10 780**	***4,3***	***9***

Structure des établissements commerciaux, source URSSAF 2021

Une géographie des implantations des surfaces commerciales

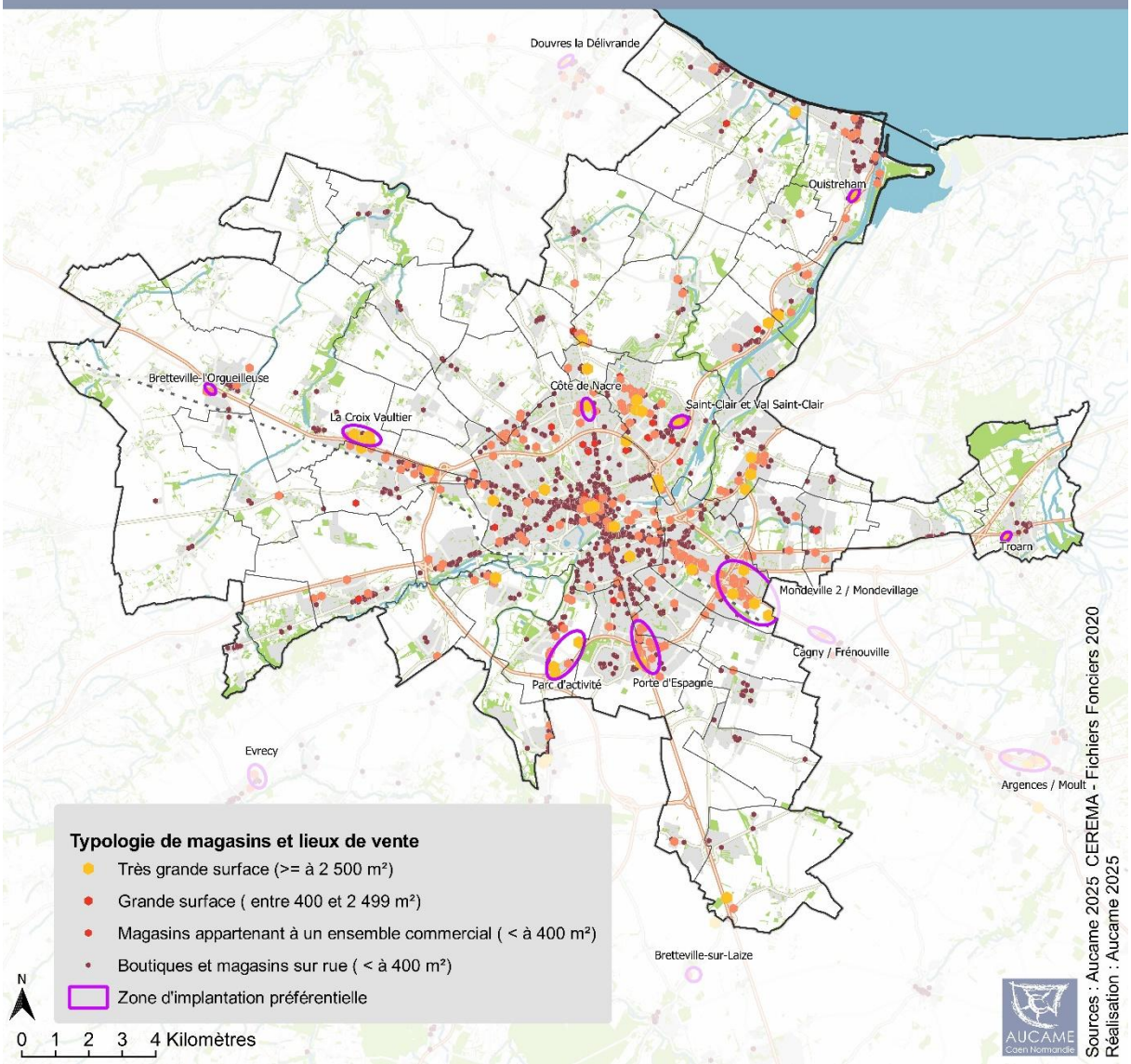
Le tissu commercial de la Communauté urbaine s'articule au travers de plus de 4 400 locaux commerciaux en 2020. Ces locaux, issus de l'analyse des fichiers fonciers, peuvent comprendre des activités non classées comme commerce au sens de l'INSEE (activité artisanale avec points de vente,

[18] Établissements du Commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles (cf. Code 47 de la nomenclature d'activité de l'Insee en 88 postes).
[19] Comprises ici, pour des raisons méthodologiques de correspondance avec les nomenclatures d'activité de l'Insee, comme les établissements d'une surface de vente supérieure ou égale à 400 m².

restauration, commerces spécialisés, activités de services de type banque ou agence d'interim…) mais aussi des locaux qui ont depuis changé de destination, ce qui explique leur nombre bien supérieur à celui des établissements commerciaux. Cependant, leur cartographie permet de bien visualiser l'implantation commerciale sur le territoire de Caen la mer.

En termes de structure, près de 3 200 boutiques et magasins sur rue de moins de 400 m² de surface de vente sont dénombrés, représentant ainsi les trois quarts des locaux commerciaux de Caen la mer. Toutefois celles-ci ne représentent que 28 % des surfaces de vente de la Communauté urbaine. Inversement, les 441 grands établissements commerciaux (de 400 à plus de 2 500 m² de surface de vente) recensés en 2020 représentent 10 % du tissu des établissements commerciaux pour 63 % des surfaces de vente.

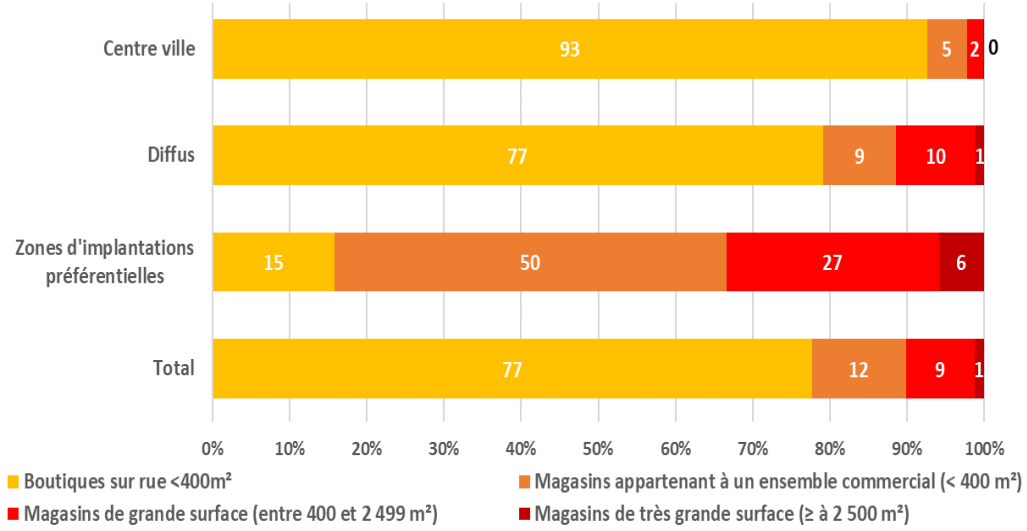
Les locaux commerciaux de Caen la mer



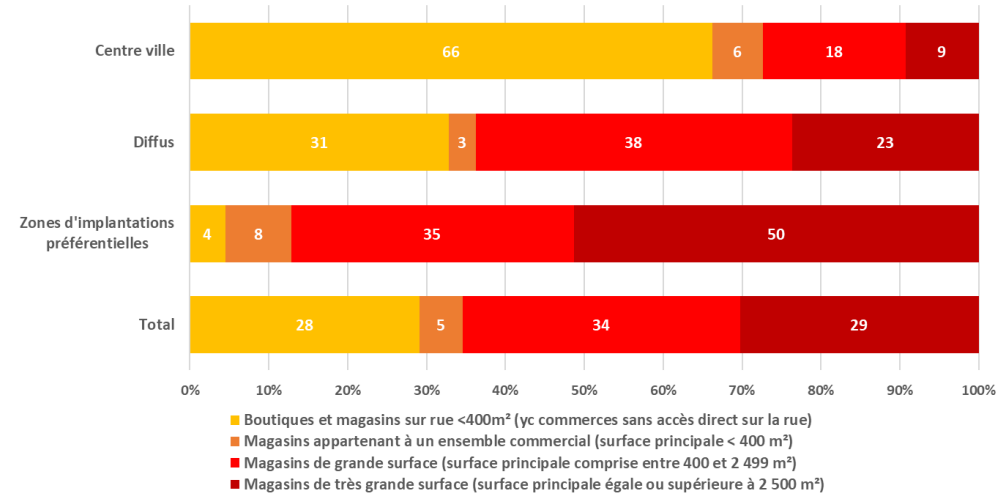
La répartition spatiale des locaux laisse bien apparaitre la forte concentration commerciale du centre-ville de Caen, avec une large dominance de boutiques et magasins sur rue (1 600 locaux), mais aussi quelques grandes et très grandes surfaces qui accueillent les « locomotives » commerciales du centre-ville. Au-delà du centre-ville de Caen, on peut distinguer l'implantation de magasins sur rue le long des axes de faubourgs. Ces magasins participent à l'image de l'agglomération et à sa dynamique

commerciale, en visant à la fois une chalandise de passage (pendulaire) et de quartier. Enfin, on retrouve plus ponctuellement des concentrations de petits commerces dans certains centres villes des communes de Caen la mer.

Les grands commerces sont d'avantage répartis sur le pourtour de la couronne urbaine, en zone d'activité ou le long d'entrées de ville. Dans son DAAC, le SCoT Caen-Métropole a défini pour Caen la mer neuf zones d'implantations périphériques préférentielles, pour lesquels le développement est permis sous certaines conditions. Ces zones d'implantations préférentielles comptent environs 1 700 locaux commerciaux. En dehors de ces zones, l'implantations de commerces de plus de 400 m² est interdite sur le territoire, pour ne pas entrer en concurrence avec les commerces centraux et ne pas déséquilibrer l'offre actuelle.



Part des types de locaux commerciaux de Caen la mer en 2020, source fichiers fonciers 2020



Part des surfaces de locaux commerciaux de Caen la mer en 2020, source fichiers fonciers 2020

5. Des équipements et services du quotidien accessibles à tous

La synthèse

Caen la mer dispose d'un très bon niveau d'équipements et de services du quotidien qui s'explique par la proximité des grands équipements de l'agglomération et par un maillage communal fin.

Cette richesse d'équipements constitue un atout pour les habitants de Caen la mer, d'autant plus que l'offre de service maille le territoire au-delà des communes du centre urbain métropolitain. Ainsi, plus de 90% des habitants sont à moins de 10 minutes en voiture d'une commune avec un large panel d'équipements.

Cependant, une partie de ces équipements publics devront évoluer pour s'adapter à la demande de regroupements d'équipements permettant d'atteindre un poids critique pour un meilleur niveau de service et limiter les déplacements. Cette offre devra aussi évoluer pour faire face au vieillissement de la population.

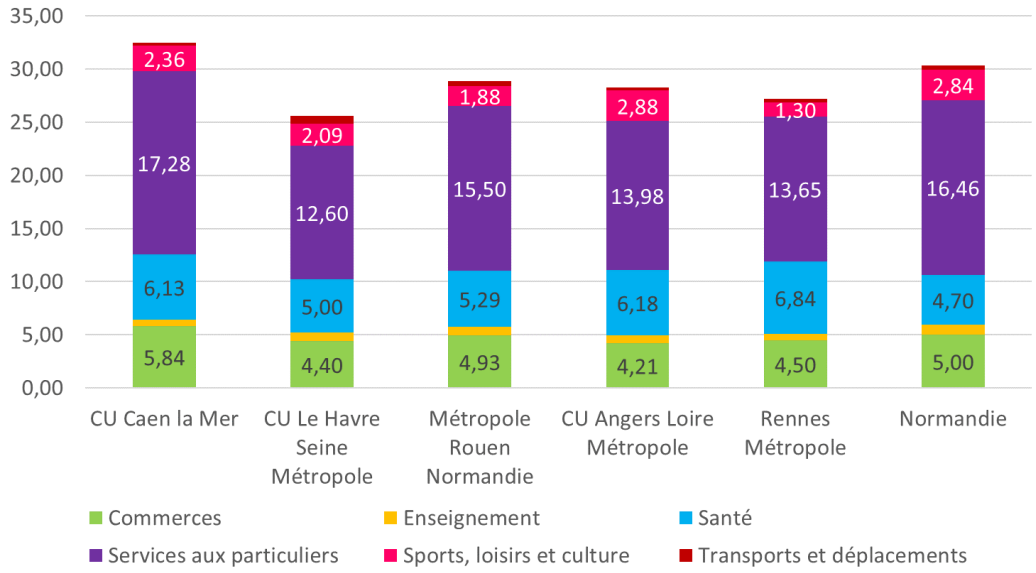
Enfin, l'accès au très haut débit est devenu un élément incontournable pour tous les territoires or, si la couverture 4G est opérationnelle dans l'ensemble de Caen la mer, l'accès à la fibre optique montre encore de fortes disparités entre les communes.

Les enjeux

- La répartition des équipements de niveau intermédiaire pour en faciliter l'accès dans l'ensemble du territoire
- L'organisation de complémentarités entre des territoires moins équipés pour proposer un niveau d'offre d'équipements et de services satisfaisant
- La localisation des équipements dans les centres-villes et centres-bourgs, en tissu urbain existant
- La finalisation de la couverture en très haut débit du territoire
- L'adaptation de l'offre en équipements et en services aux évolutions des pratiques (numérique, nouveaux modes d'habiter, nouveaux modes de travail…)
- L'adaptation des équipements et des services aux nouveaux besoins des retraités et des personnes très âgées
- La réutilisation du foncier et du bâti des équipements obsolètes
- L'optimisation de l'occupation des équipements (développement du multi-usage, mutualisation des locaux…)

5.1. Un haut niveau d'équipements et de services du quotidien

La base permanente des équipement (BPE) de l'INSEE a été utilisée afin de positionner Caen la mer et son niveau d'équipement relativement aux autres métropoles du Grand Ouest. L'INSEE, qui la produit chaque année, la décrit ainsi : « elle répertorie un large éventail d'équipements et de services, marchands ou non, accessibles au public sur l'ensemble de la France au 1er janvier de chaque année. ». Pour les analyses fines à l'échelle de la Communauté urbaine, les données de la BPE sont enrichies avec celles de la base Open Équipement 14, produite par l'Aucame et le Conseil Départemental du Calvados en croisant différentes sources provenant notamment du Conseil Départemental, de La Poste ou encore de l'annuaire de l'action sociale. Un travail de vérification par internet a permis de compléter cette base en 2021.



Équipements des gammes de proximité et intermédiaire pour 1000 habitants, source INSEE BPE 2020

Les gammes d'équipements de proximité et intermédiaires regroupe une majorité de commerces, services et équipements du quotidien :

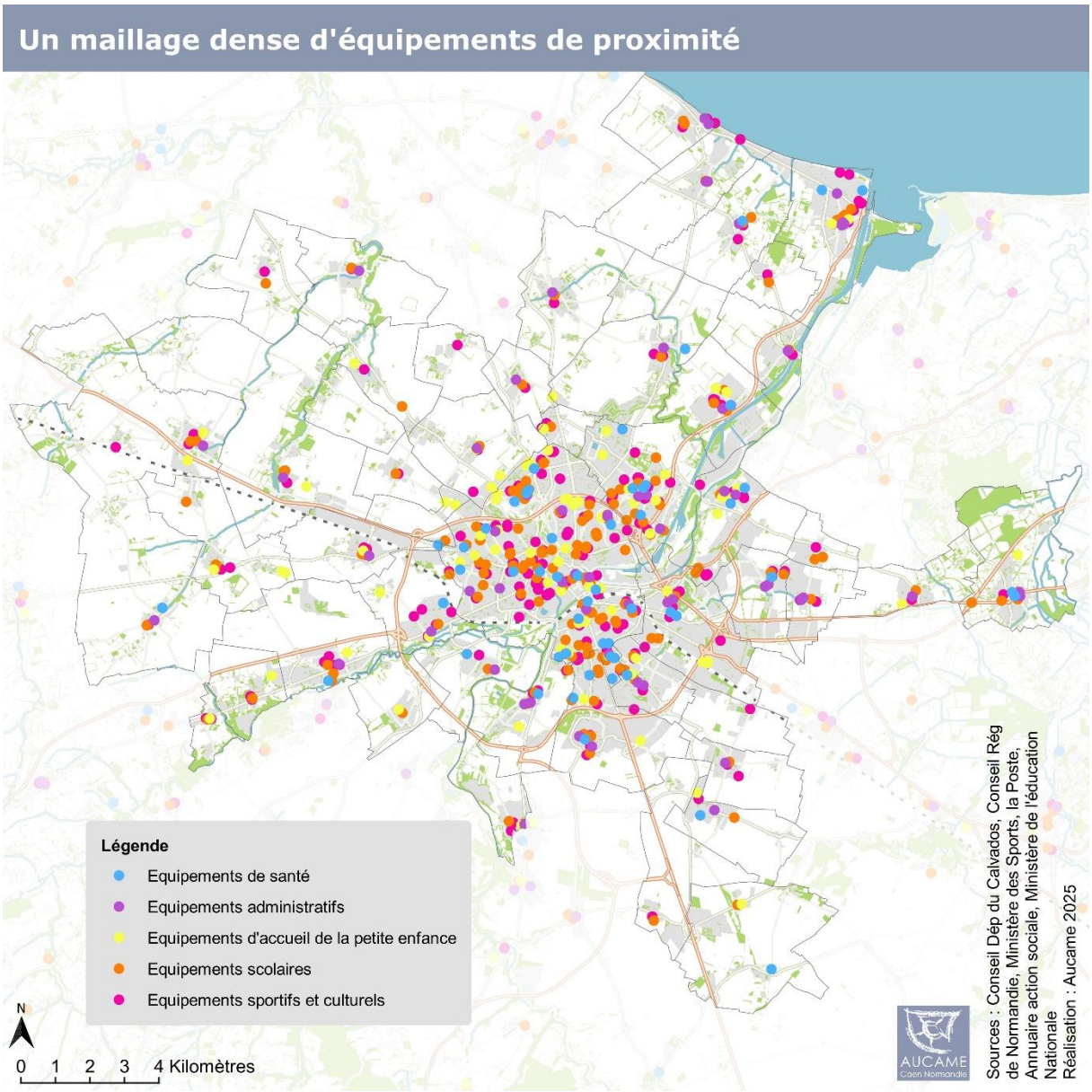
- La gamme de proximité regroupe des services qui sont présents dans le plus grand nombre de communes. Elle se concentre sur seulement 28 services différents, mais aux implantations nombreuses (1,95 million de points d'accès). Y figurent par exemple les artisans du bâtiment, les boulangeries, les médecins généralistes, les terrains de grands jeux ;
- La gamme intermédiaire comprend, par exemple, les banques, les laboratoires d'analyses médicales ou les piscines ouvertes au public.

Caen la mer apparaît comme bien équipée relativement à d'autres agglomérations. Ainsi, en prenant les différents postes d'équipement proposés par l'INSEE à travers la BPE, la position de Caen la mer est plutôt favorable. Au global, le territoire dispose de plus de 32 équipements de proximité ou intermédiaires pour 1 000 habitants. La Communauté urbaine est en première position pour ces deux types de gamme par rapport aux agglomération voisines ou de taille comparable. Ce bon niveau d'équipements est vrai pour l'ensemble des équipements, signe d'une bonne diversité, avec quelques points fort dans la santé, les services et le commerce. Pour ces équipements, le positionnement de Caen la mer en tant que principal pôle urbain de l'ouest de la Normandie rejailli aussi sur les services,

commerces et équipements de moindre taille, au profit des habitants de Caen la mer. Le morcellement communal propre au Calvados explique aussi une partie de cette offre d'équipements forte, une partie de ces équipements se trouvant historiquement dans chaque commune.

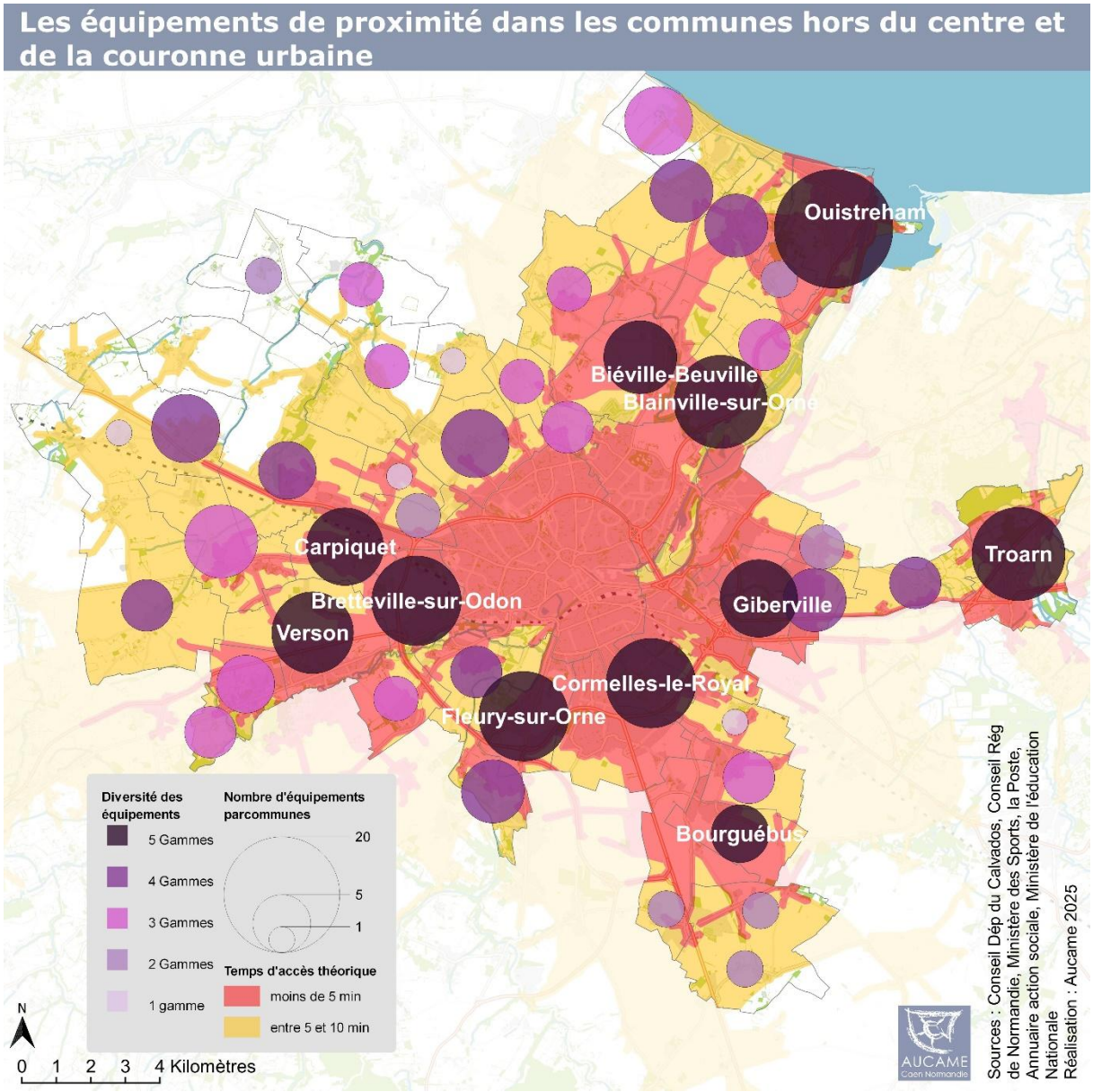
Cette richesse des équipements et services du quotidien constitue un réel atout pour les habitants du territoire en matière de cadre de vie et de fonctionnement quotidien et ainsi limiter les trajets quotidiens. Il constitue aussi un argument en termes d'attractivité pour de nouveaux arrivants.

5.2. Une bonne répartition des services et équipements



En plus de disposer d'un bon niveau d'équipements et de services du quotidien, Caen la mer profite d'une bonne répartition géographique de ces derniers. En effet, la plupart des communes dispose d'un minimum d'équipements et de services. Ces derniers sont logiquement plus nombreux dans le centre urbain métropolitain et dans les pôles d'agglomération. Cette bonne répartition peut être nuancé car les communes du nord-ouest disposent de moins d'équipements de santé ou ceux dédiés à la petite-enfance. Cependant, ces communes sont proches de Douvres-la-Délivrande, commune pôle (au sens du SCoT) disposant d'un bon niveau d'équipements et de services.

a. Des services et équipements relativement accessibles dans tout le territoire



Construite à partir d'une sélection d'équipements de la base Open Équipement 14, la carte présente les temps d'accès théoriques en voiture aux concentrations d'équipements, soit en moins de cinq minutes, soit en moins de dix minutes. Les équipements sont additionnés par commune, formant un cercle proportionnel en fonction du nombre total d'équipements. À l'intérieur de ce cercle, un gradient indique la diversité des équipements, c'est-à-dire la présence des cinq types d'équipements (diversité maximale) ou à l'inverse, un seul type d'équipements (aucune diversité). Les cinq catégories d'équipements ont été définies ainsi :

- Les surfaces alimentaires (à partir de 120 m²)
- L'enfance : crèches, RAM (relais assistantes maternelles), MAM (maisons d'assistantes maternelles), écoles maternelles et primaires
- Les équipements sportifs et culturels : bibliothèques, théâtres, cinémas, salles multisports, écoles de musique, écoles de danse et piscines

- Les équipements administratifs : bureaux de poste, CCAS et les « Point Info 14 »
- La santé : EHPAD, résidence-autonomie (ex foyer-logements) et maisons de santé

Les communes du centre métropolitain ont été exclues de l'analyse car leur niveau d'équipements est élevé et ceux-ci sont accessibles.

La bonne répartition géographique des services et des équipements permet à 80 % de la population d'y avoir accès théoriquement en moins de cinq minutes en voiture et à plus de 90 % en dix minutes en voiture. Il faut ajouter que la forte concentration des équipements et services du quotidien dans le centre urbain métropolitain permet également un accès convenable en transports en commun ou par des modes doux aux habitants du centre urbain.

Enfin, le quart nord-ouest dispose de moins d'équipements et services mais la présence du pôle de Douvres-la-Délivrande, extérieur à Caen la mer permet un accès rapide en voiture à ces équipements et services. De plus, sans proposer une gamme complète d'équipements à eux seuls, les communes historiques de Rots et de Bretteville-l'Orgueilleuse constituent aussi deux pôles d'équipements pour ce secteur nord-ouest.

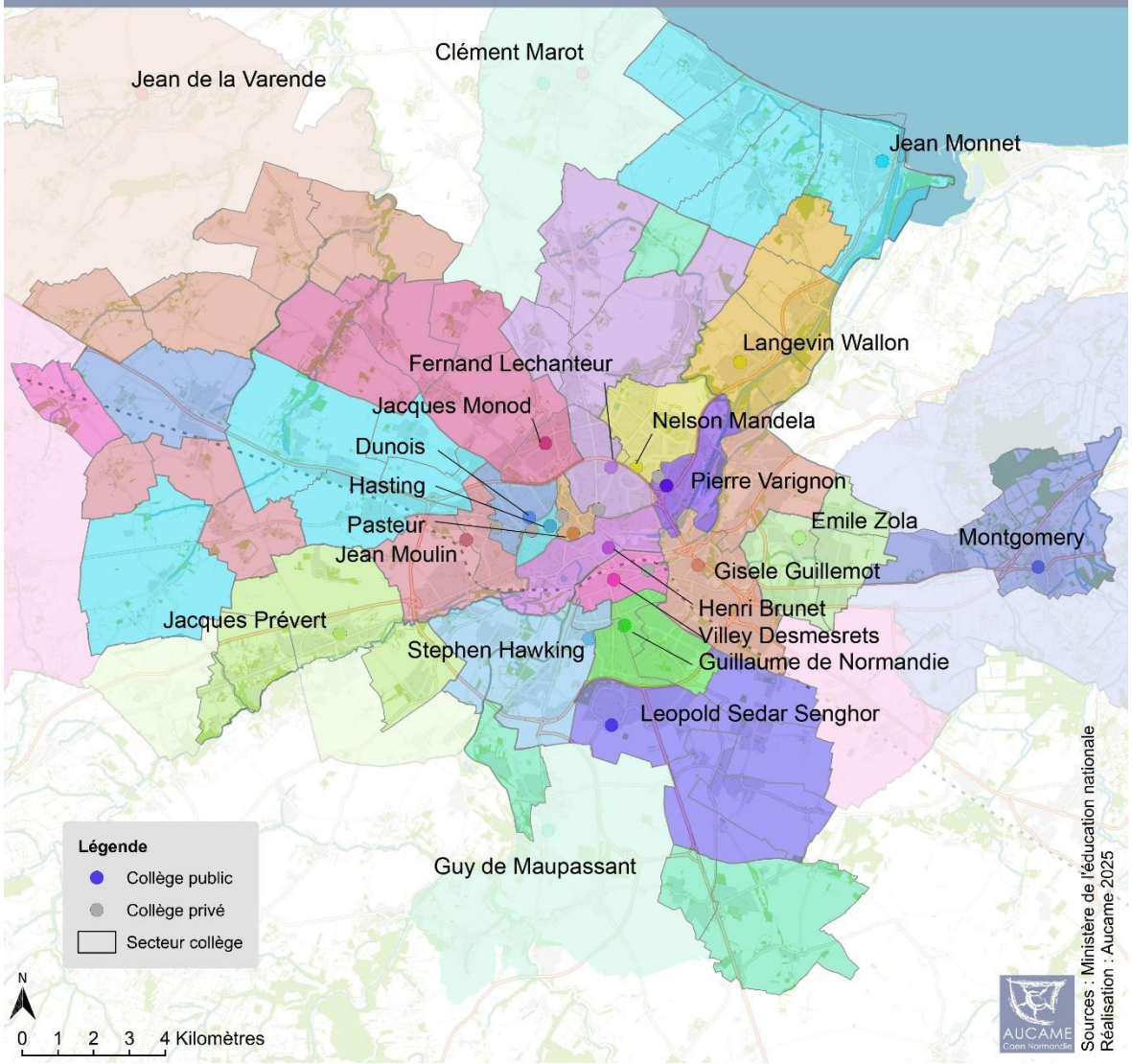
Le maintien de cette bonne répartition spatiale est important pour la qualité de vie des habitants et l'attractivité du territoire.

b. Mais une répartition en décalage avec les bassins de vie ou les limites administratives

Malgré une logique d'intégration communautaire des équipements et services encore en cours, les modes de vie des habitants et les mobilités qui en découlent ne s'articulent pas toujours avec le périmètre administratif de l'intercommunalité. L'usage des équipements et des services du territoire est tributaire parfois de logiques différentes de celles de l'intercommunalité, ce qui peut complexifier pour la Communauté urbaine l'organisation de la desserte de ces équipements et peut poser problème en termes de cohérence d'implantation et de complémentarités des différents équipements publics.

Par exemple, la carte scolaire fait fi du fonctionnement et des limites administratives des intercommunalités. Ainsi, une partie des collégiens de la Communauté urbaine dépend de collèges situés hors Caen la mer. De plus, pour une même commune, notamment pour les communes nouvelles, les enfants d'une même école primaire dépendent parfois par la suite de différents collèges (hors et dans la Communauté urbaine).

Localisation des collèges et leurs secteurs



c. *Une demande qui évolue*

Les projections démographiques pour le territoire indiquent un vieillissement de la population se traduisant par un volume de séniors plus important qu'actuellement. À l'inverse, le nombre de « jeunes » devrait diminuer. Ainsi, l'offre actuelle en équipements et services devra évoluer. Les besoins en équipements et en services dédiées à la jeunesse ne devraient pas augmenter ce qui implique moins de construction potentielle. Les équipements existants pourraient voir leurs usages actuels évolués. Les équipements et services dédiés aux séniors, notamment en hébergement et en offre de soins, devraient quant à eux augmenter en lien avec l'augmentation attendus de seniors. En plus de l'intensification des usages des équipements actuels, une augmentation du nombre d'équipements devrait se produire. La question de la réutilisation des équipements existants pour en

modifier l'usage est complexe et ne peut se faire qu'au cas par cas. Toutefois, elle est nécessaire puisque les possibilités de développer des équipements en extension se trouvera fortement limitée.

En matière d'évolutions de l'offre, deux tendances sont à observer. Visibles à Caen la mer, elles le sont tout autant sur le territoire national. Premièrement, il faut relever une tendance au regroupement d'équipements (pôle santé, Maison France Service, groupe scolaire…) pour atteindre un poids critique permettant un meilleur niveau de service à la population, au détriment d'une répartition géographique plus large des équipements. Deuxièmement, les établissements privés et de petites tailles se développent beaucoup, dans le secteur de la petite enfance (micro-crèches et crèches d'entreprises) et de la vieillesse, (création de maisons de retraites privées). Si le PLUI-HM n'a pas de prises avec le développement de cette offre, il faut quand même souligner que l'offre privée qu'elle soit à destination des jeunes ou des séniors est souvent plus onéreuse, excluant de faite ce qui n'ont pas les moyens de se l'offrir. Ainsi, le territoire doit permettre de maintenir dans le temps ce bon niveau d'équipement et de services.

Thue et Mue, Cheux



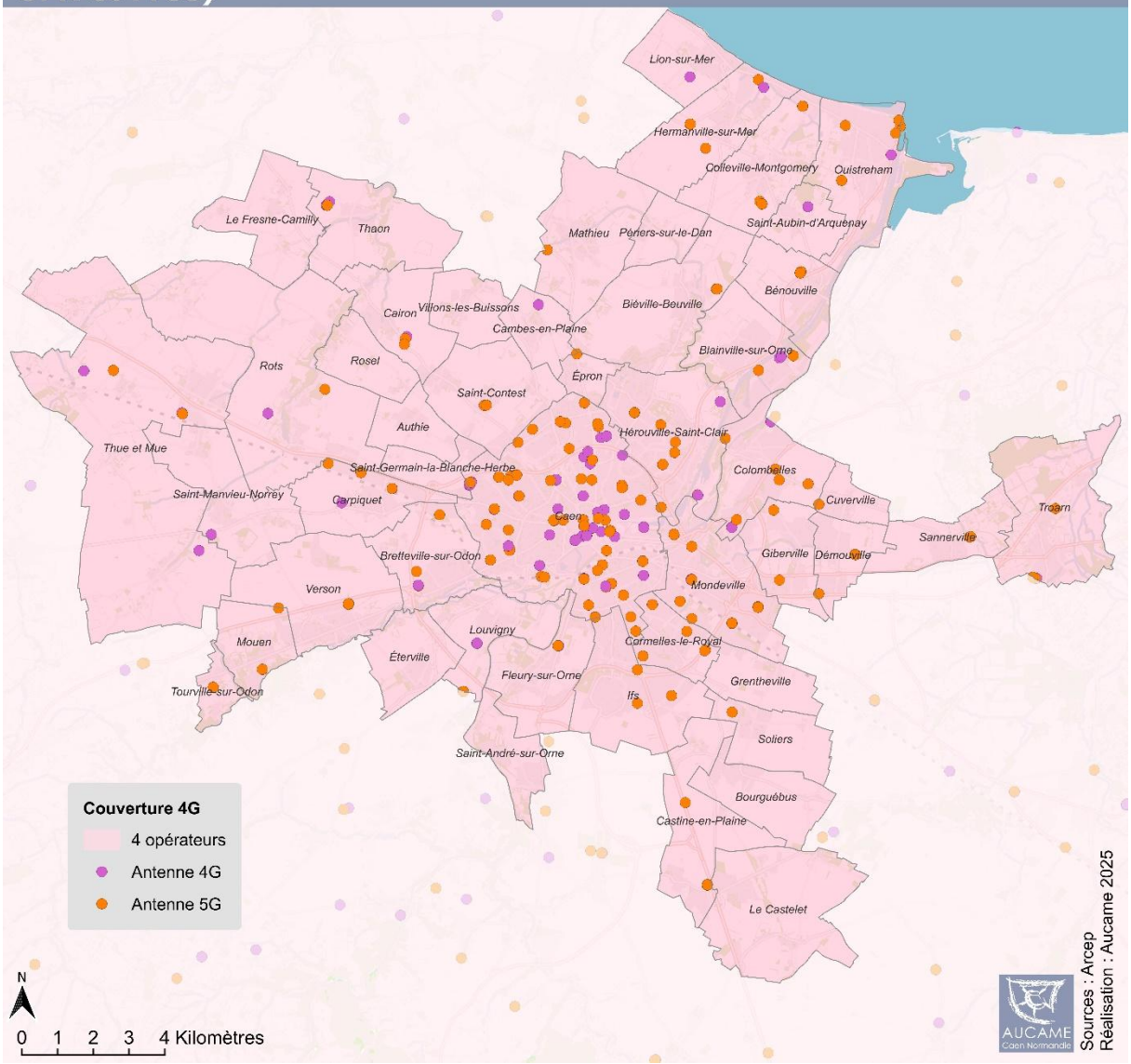
Les projets d'équipements recensés lors des ateliers territoriaux menés de février à mai 2022 confirment bien cette tendance, puisque les deux types de projets les plus fréquemment remontés sont la création de pôles de santé et de résidences pour personnes âgées.

5.1. Le haut débit théoriquement bien accessible en milieu urbain, qui achève son déploiement

La couverture numérique à très haut débit est devenue cruciale pour l'ensemble du territoire. Elle est dorénavant considérée comme un service faisant partie de l'offre d'équipement essentiel, tant pour les entreprises que pour les particuliers. En effet, la dématérialisation d'une partie des services publics, l'essor du e-commerce ou bien encore la progression de la pratique du télétravail depuis la crise sanitaire de la Covid-19 constituent autant d'usages qui nécessitent une connexion fiable à haut débit au réseau Internet.

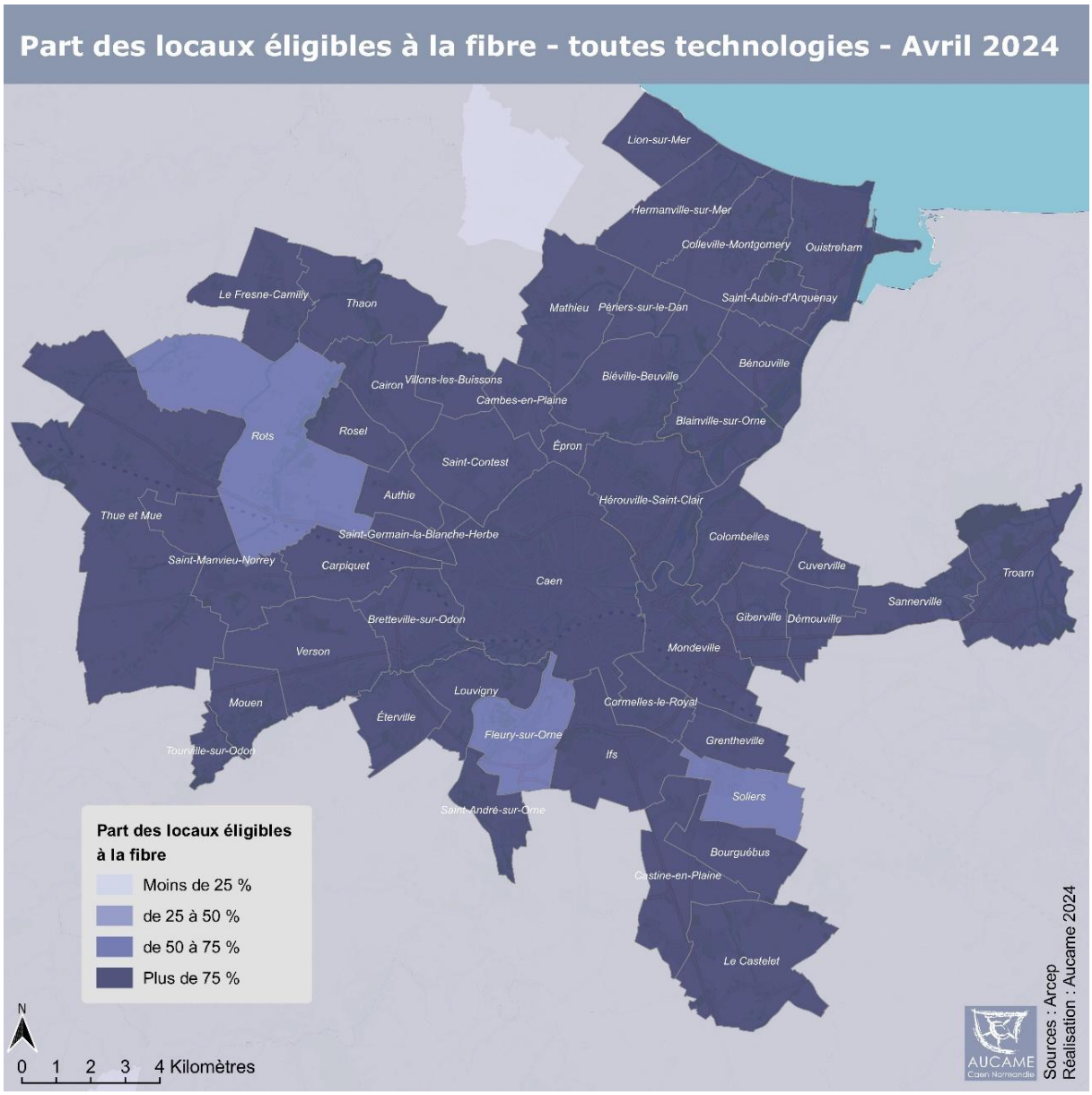
L'accès à l'internet mobile est théoriquement très satisfaisant dans l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine. Ainsi, Caen la mer dispose d'une couverture 4G complète par l'ensemble des opérateurs. Le déploiement de la 5G a démarré en 2021, principalement dans le centre urbain métropolitain. Au début de l'année 2022, 71 antennes étaient installées et dès 2024, la majorité des antennes du territoire étaient des antennes 5G

Couverture 4G théorique de Caen la mer (Bouygues, Orange, SFR et Free)



Pour l'accès à l'internet domestique, la situation est plus contrastée. L'accès au haut débit (ADSL) est très bon puisqu'il subsiste peu de zones blanches (zones sans accès) à Caen la mer. L'accès au THD est un enjeu important, pour l'attractivité résidentielle des communes avec le développement du télétravail en plus des besoins pour les loisirs, mais aussi pour l'attractivité économique avec l'accueil d'entreprise qui ont besoin d'un bon accès à internet. Toutefois, le déploiement de la fibre, hors du centre urbain, ne dépend pas du PLUi-HM ni même de la Communauté urbaine. Il dépend de « Fibre Calvados », un réseau public piloté par le Département du Calvados.

Le déploiement de la fibre est encore en cours, mais progresse rapidement. Entre 2021 et 2024, le nombre de communes bien couvertes sont passée de 34 à 45 et le contraste urbain / périurbain-rural est de moins en moins marqué. Ainsi, théoriquement, plus de 75 % des locaux de l'ensemble de la CU Caen la mer peuvent disposer d'un accès THD (il revient au ménage ou à l'entreprise de faire la démarche pour obtenir un abonnement mais l'accès opérationnel est fait). Seules les communes de Rots, Fleur-sur-Orne et Soliers n'atteignent pas ce taux de couverture.



Dans le détail, l'accès au THD est parfois moins effectif et dépend de logique de développement par « plaques » (hors des logiques de périmètre communal) qui impliquent des « trous dans la

raquette ». De nombreux élus ont aussi souligné le décalage entre l'accessibilité théorique à la fibre d'une commune et la réalité de l'éligibilité des locaux.

6. La mobilité au cœur du fonctionnement de l'agglomération

Synthèse

La mobilité des biens et des personnes est essentielle au bon fonctionnement de l'agglomération caennaise puisqu'elle permet de faire le lien entre les différents secteurs et fonctions (résidentiel, activité, étude, loisirs…) du territoire. L'importance du périmètre de l'agglomération conjugué à un fort étalement urbain et une logique de zonage des fonctions font que les habitants sont amenés à beaucoup se déplacer. On estime ainsi à un peu moins d'1,2 millions les déplacements quotidiens réalisés par les habitants et les personnes fréquentant la Communauté urbaine.

La concentration de population et des fonctions urbaines font que les déplacements sont très polarisés par les communes du centre urbain métropolitain, et dans une bien moindre mesure, par les pôles périurbains et ruraux.

Les comportements de mobilité diffèrent selon le type de territoire habité :

- Un usage de la voiture ultra majoritaire dans les territoires périurbains et ruraux
- Une pratique de la marche plus importante sur le cœur de l'agglomération et le littoral
- Un usage des transports collectifs principalement sur l'agglomération là où l'offre est présente et pertinente

Avec 54 % des déplacement, dont 42 % en tant que conducteur, l'usage de la voiture est fort dans le territoire, s'appuyant sur une forte motorisation des ménages et un réseau routier dense et performant. Cependant, ce réseau est de plus en plus sollicité et peut connaitre des épisodes de congestion, notamment sur le périphérique qui concentre une grande partie des flux. Ce fort usage de la voiture génère aussi des difficultés de stationnement autour des grands équipements caennais (Gare, Université, CHU…). Enfin, outre son impact environnemental, ce fort usage de la voiture pose aussi des questions sociales en termes de vulnérabilité économique face aux prix des carburants et d'accès à la mobilité pour les personnes ne pouvant utiliser la voiture. Toutefois, les données de la dernière enquête de mobilité tendent à montrer que l'usage de la voiture commencent à diminuer sur le territoire au profit des autres modes.

Le territoire bénéficie d'une bonne couverture géographique de la population par les transports collectifs qui s'appuie sur le réseau urbain (Twisto), le réseau des bus interurbain (Nomad Car 14) et une halte ferroviaire en plus de la gare de Caen. Ces transports collectifs assurent environ 9 % des déplacements. Cette offre est très intense sur le cœur de l'agglomération mais bien moindre sur les territoires périurbains et ruraux, et notamment pour les communes pôles. Un temps diminué par la crise sanitaire de la Covid19, les réseaux locaux de transports collectifs connaissent un regain d'attractivité prometteur en cette année 2023.

La marche, avec 32 % des déplacements, représente le second mode de déplacement de l'agglomération, mais cette pratique dépend fortement de la densité urbaine et de la qualité des aménagements. De nombreux secteurs d'entrée de ville, de parcs d'activité ou de grands équipements ne sont pas conçus pour être pratiqués ou facilement accessibles à pied.

En complément, le vélo ne représente pour le moment que 3 % des déplacements, mais les données de la dernière enquête de mobilité montrent un doublement de l'usage au cours des dix dernières années, aussi bien dans les territoires urbains que ruraux. Le maillage cyclable est déjà relativement

important au cœur de l'agglomération malgré des discontinuités et l'agglomération s'est dotée d'un schéma cyclable pour le développer dans l'ensemble du territoire.

La gare de Caen constitue le principal lieu d'intermodalité du territoire, permettant l'échange entre le train, le réseau urbain, le réseau Nomad Car 14, et le stationnement vélo et voiture. Mais d'autres lieux d'échanges se développent sur le territoire, par le biais d'une politique de P+R (parking relais, permettant d'emprunter le réseau de transports collectifs) et de parking de covoiturage. Entre les différents transports collectifs, un important travail d'intégration tarifaire et de billettique uniformisée a déjà été réalisé.

Enfin, la mobilité des marchandises, et notamment les livraisons des particuliers ou l'approvisionnement des entreprises représentent une part importante du trafic routier, mais à des horaires en décalage avec les heures de pointes. Dans quelques secteurs très ténus, les livraisons peuvent être difficiles, mais cela relève généralement d'un aménagement de voirie peu propice. Cependant, l'essor du e-commerce et des livraisons à domicile continue de modifier la structure du trafic de marchandise en se substituant à des déplacements de clients en magasin. Comme pour le transport de personnes, le transport de marchandises va devoir s'adapter aux impératifs de décarbonation des déplacements.

Les enjeux

- La bonne desserte et l'accessibilité multimodale des grands pôles d'emploi et des zones touristiques
- La compétitivité des transports alternatifs à la voiture, notamment dans une logique intermodale
- La performance des liaisons entre les polarités rurales du territoire et le centre urbain métropolitain
- La desserte des espaces périurbains et ruraux avec des alternatives à l'autosolisme en tenant compte des différents bassins de vie
- L'adaptation des infrastructures et de l'offre de transport aux évolutions technologiques (fin progressive des véhicules thermiques, services numériques à la mobilité…)
- Le vieillissement de population et la prévention des formes d'isolement afférentes
- La vulnérabilité énergétique des ménages dépendants de l'automobile
- L'acceptabilité et l'accompagnement dans les changements de comportements de mobilité
- La poursuite de la diminution de la place et de l'usage de la voiture sur le territoire pour un meilleur partage de la voirie
- La réduction des impacts et nuisances des déplacements de personnes et de marchandises
- La mise en cohérence des aménagements urbains et de l'offre de mobilité

6.1. Les pratiques de déplacement des habitants dominées par l'usage de l'automobile

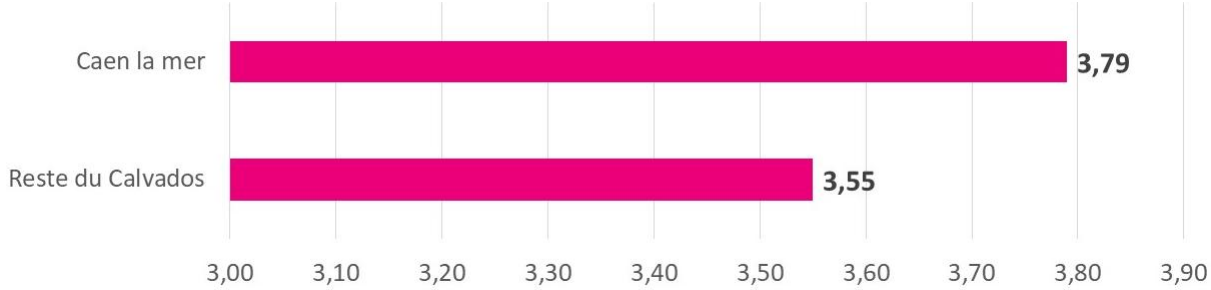
Sur le territoire de Caen la mer, les lieux de résidence, de travail, d'étude ou de loisirs sont bien souvent déconnectés. C'est la mobilité des personnes et des biens qui permet de faire le lien entre ces espaces. L'étude de ces mobilités est révélatrice du fonctionnement du territoire et de la façon dont il a été aménagé.

a. Une population très mobile

L'analyse des pratiques se base ici sur les données de l'enquête de mobilité certifiée CEREMA réalisée en 2022 par Caen la mer à l'échelle du Calvados, seules données permettant d'avoir une vision exhaustive de la mobilité (tous modes et tous motifs).

Les habitants[20] de Caen la mer effectuent quotidiennement 955 000 déplacements. Si l'on ajoute à cela les déplacements des personnes extérieures au territoire, c'est un peu moins de 1,2 millions de déplacement que le volet mobilité du PLUi-HM devra organiser chaque jour.

Comparativement aux autres territoires du Calvados, les habitants de la Communauté urbaine apparaissent relativement mobiles. On comptabilise en moyenne 3,79 déplacements par jour et par habitant quand pour le reste du Calvados, le taux de mobilité est seulement de 3,55.



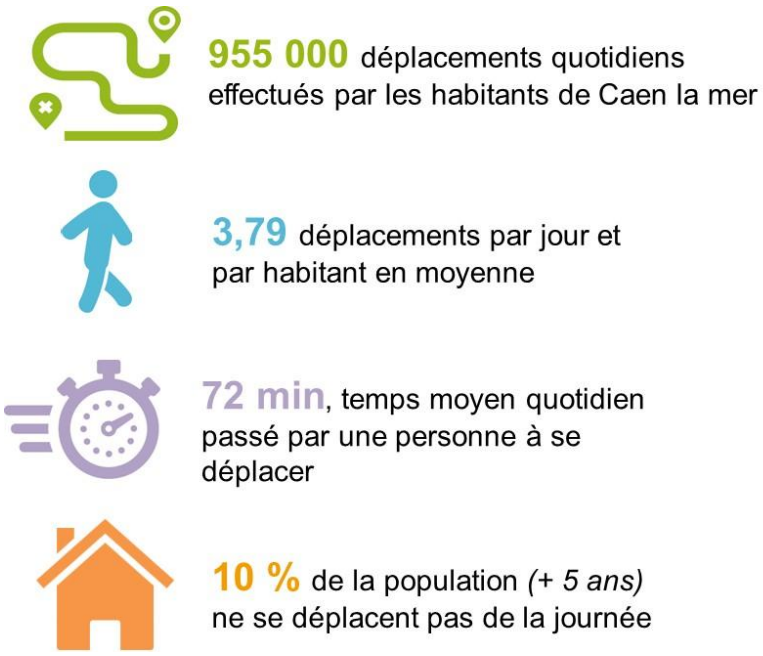
Nombre moyen de déplacements par jour et par personne, source EMC² Calvados 2022 (5 ans et +)

En revanche, tout comme la tendance observée à l'échelle nationale, la mobilité des habitants de Caen la mer au cours de ces dix dernières années a diminué, passant de 4,14 en 2011 à 3,83 déplacements journaliers par habitant de 11 ans et plus en 2022, liée notamment aux nouvelles organisations du travail (télétravail) et surtout au vieillissement de la population.

Les personnes de Caen la mer passent en moyenne 72 min de leur temps quotidien dans les transports pour une distance totale effectuée de 28 km.

Malgré cette forte mobilité, 10 % de la population de Caen la mer ne quitte pas son domicile au cours de la journée. Il convient de comprendre les déterminants de cette immobilité afin de savoir si celle-ci est plutôt voulue (télétravail, livraison à domicile, diminution des besoins de déplacements, etc.) ou subie (précarité financière, coût de l'énergie, absence de moyen de locomotion, inaptitude à la conduite, etc.).

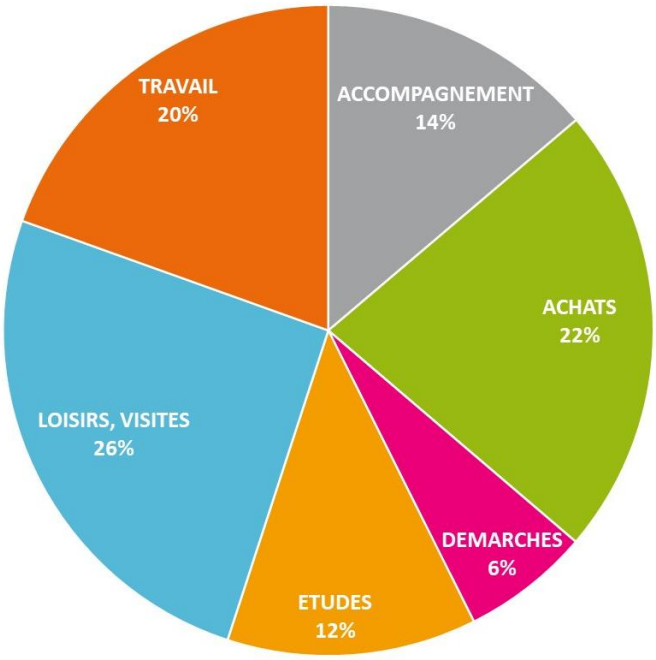
[20] La majeure partie des données EMC² présentée ici concerne les personnes de 5 ans et plus résidant sur le territoire. En revanche, les comparaisons temporelles ne peuvent se faire que sur un échantillon de population de 11 ans et plus, conforme à la méthodologie de l'enquête 2011.



Les grands chiffres de la mobilité des habitants de Caen la mer, source EMC² Calvados 2022 (5 ans et +)

b. Des motifs de déplacement variés

Bien que structurant pour le choix du mode de déplacement, la mobilité pour motif travail ne représente qu'un cinquième des déplacements quotidiens faits par les habitants de Caen la mer.



Motifs de déplacement des habitants de Caen la mer, source EDGT Calvados 2022 (5 ans et +)

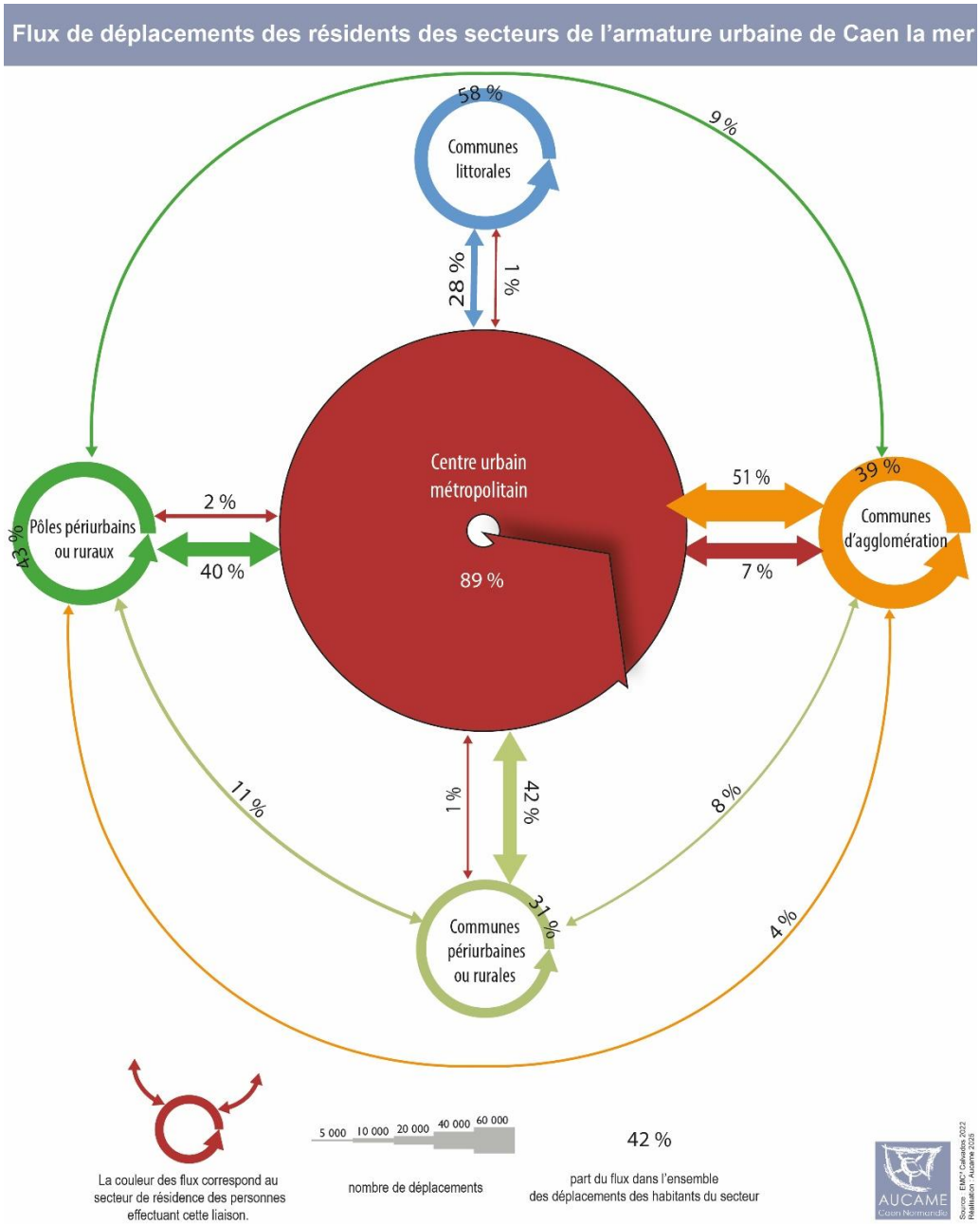
À l'inverse, près de la moitié des déplacements est liée à des motifs récréatifs type achats, loisirs, visite à un proche, etc. Cette forte proportion de déplacement non contraint s'avère intéressante puisque la dynamique de report modal (changement de mode de déplacement de la voiture vers un autre mode)

est plus facilement observée pour ce type de motif que pour les motifs dits contraints (travail, accompagnement des enfants, études, etc.).

Cette répartition des motifs n'est pas propre au territoire caennais mais est aussi observée à l'échelle du département dans les mêmes ordres de grandeur. En effet, la répartition des motifs de déplacement est avant tout liée à la composition socio-démographique du territoire, et surtout à l'occupation de sa population (actifs, retraités, étudiants, etc.)

c. Des déplacements fortement polarisés par le cœur de la Communauté urbaine

L'analyse des flux de déplacements entre les communes de la Communauté urbaine, classées selon les secteurs de l'armature urbaine simplifiée du SCoT, illustre parfaitement le fonctionnement au quotidien du territoire.



Le territoire de Caen la mer est avant tout polarisé par le cœur de l'agglomération qui concentre la majeure partie de l'emploi et des grandes fonctions métropolitaines.

Ainsi, le centre urbain métropolitain (Caen, Ifs, Colombelles, Mondeville et Hérouville Saint-Clair) concentre 74 % des déplacements des habitants de la Communauté urbaine (déplacements ayant soit pour origine ou destination le centre urbain) et les habitants de ce secteur restent en grande majorité à l'intérieur de celui-ci (82 % de leurs déplacements). De même, les flux entre le centre urbain métropolitain et les autres secteurs de l'armature urbaine sont parmi les flux les plus importants du territoire.

Cette géographie centripète des déplacements est la conséquence des années de métropolisation et de développement périurbain du territoire, concentrant lieux d'emplois et de consommation sur l'agglomération dense en parallèle d'une dispersion de plus en plus lointaine des secteurs d'habitat.

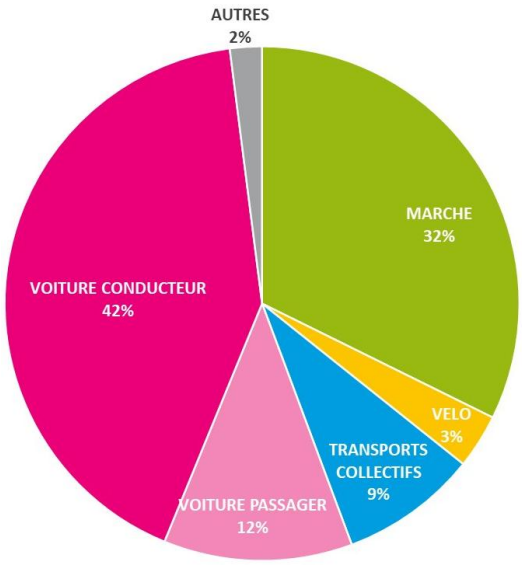
En dehors du cœur de l'agglomération, on observe deux logiques distinctes de fonctionnement :

- Pour la couronne urbaine autour du cœur de l'agglomération et les communes rurales ainsi que périurbaines, la polarisation du centre urbain métropolitain est très forte puisque les flux de déplacements des habitants de ces secteurs sont plus importants vers le centre urbain métropolitain qu'à l'intérieur même de leurs secteurs de résidence.
- À l'inverse, les communes littorales bénéficient d'une plus grande « autonomie » que les autres secteurs puisque les déplacements internes à ces communes sont plus nombreux que ceux vers le cœur de l'agglomération.

On notera le rôle prépondérant des pôles périurbains et ruraux pour leurs communes environnantes, en attestent les déplacements non négligeables des communes rurales et périurbaines vers ces pôles.

d. Parts modales : une forte utilisation de la voiture…

L'usage de la voiture est majoritaire sur le territoire de la Communauté urbaine, 54 % des déplacements des habitants de Caen la mer sont faits avec ce mode. Représentant près d'un tiers des déplacements, la marche est également bien représentée pour se déplacer sur le territoire et s'explique par l'importance des espaces urbains denses.



Répartition modale des déplacements des habitants de Caen la mer, source EMC² Calvados 2022 (5 ans et +)

À l'opposé, les transports collectifs sont moins utilisés localement au quotidien (9 %). Le vélo ne représente lui que 3% des déplacements quotidiens.

La méthodologie de réalisation d'une enquête de mobilité certifiée CEREMA (EMC²) est standardisée ce qui présente l'avantage de pouvoir comparer les résultats des enquêtes menées par les différentes agglomérations de France.

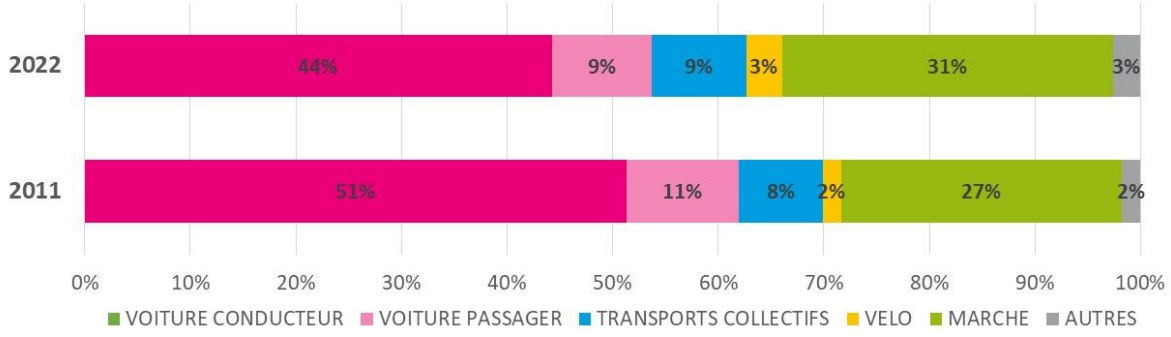
Si l'on s'intéresse aux enquêtes réalisées sur des territoires de taille et de physionomie similaire, et dont la date d'élaboration est proche de celle de Caen, on observe que l'usage de l'automobile apparaît un peu plus fort sur la Communauté urbaine Caen la mer que pour ses alter ego (cf. Angers Loire Métropole avec 52 % de part modale voiture, Grand Reims avec 51 % ou Tours Métropole Val de Loire avec 52 %). L'ancienneté des enquêtes réalisée sur les métropoles régionales voisines, réalisées ante COVID, rend la comparaison avec les résultats caennais moins pertinente.

Date d'enquête	Intercommunalités	Part modale voiture
2022	**CU Caen la Mer**	**54 %**
2023	Clermont Auvergne Métropole	51 %
2022	CU Angers Loire Métropole	52 %
2021	CU Grand Reims	51 %
2021	Saint-Etienne Métropole	54 %
2020	Métropole Aix Marseille Provence	52 %
2019	Tours Métropole Val de Loire	52 %
2018	CU Le Havre Seine Métropole	56 %
2017	Métropole Rouen Normandie	57 %

Part modale de la voiture pour les habitants de Caen la mer et des EPCI de comparaison, source : enquêtes de mobilité certifiées CEREMA

En revanche, la dynamique d'évolution de l'usage de l'automobile dans Caen la mer apparaît très positive. En effet, celle-ci a fortement diminué au cours de ces dix dernières années, perdant près de 10 points. Cette baisse de l'usage automobile a été profitable au vélo puisque la part modale de ce dernier a doublé dans le même temps, passant de 1,7 % à 3,4 %, sous l'impulsion notamment du dernier plan de déplacements urbains (maison du vélo, aménagements cyclables, services vélo, etc.).

Les transports collectifs ont également progressé mais de seulement un point au cours de ces dix



Evolution de la répartition modale des déplacements des habitants de Caen la mer entre 2011 et 2022
Source EMC² Calvados 2022 (11 ans et +)

dernières années. On peut noter que l'enquête a été réalisée juste après le dernier pic épidémique de

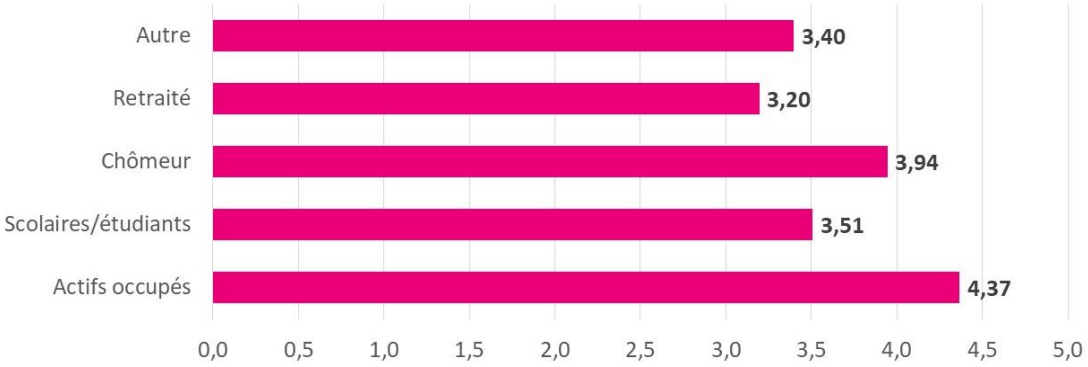
la COVID19, début 2022. Les modes collectifs de déplacements ont été plus impactés que les autres et pour lesquels il a fallu un peu plus de temps pour retrouver leurs publics.

Le grand gagnant de cette nouvelle répartition modale est finalement la marche dont la part modale a grimpé de près de cinq points. Elle semble quelque peu le reflet d'une évolution des modes de vie (télétravail, consommation en circuit court, etc.) post pandémie qui laisse place à plus de proximité et donc de possibilité de recours à la marche. En outre, le vieillissement de la population n'est pas étranger à cette hausse de la pratique de la marche au détriment de l'automobile, celle-ci étant beaucoup utilisée par les actifs occupés.

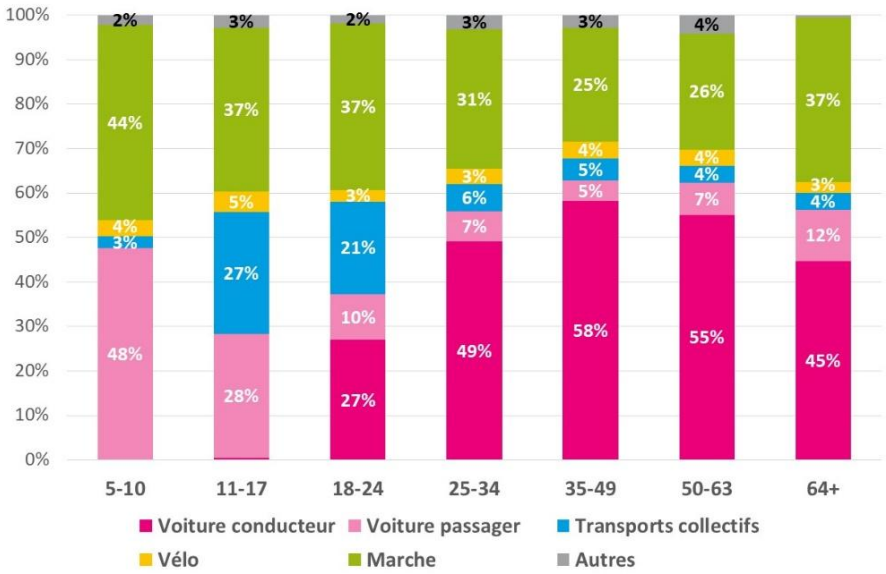
e. ….mais des besoins et des pratiques de déplacement qui diffèrent selon les territoires

Même si la population est relativement mobile et utilise majoritairement la voiture sur l'ensemble du territoire, les pratiques ne sont pas les mêmes pour tous les habitants du territoire.

En effet, la demande de déplacement dépend avant tout des caractéristiques socio-démographiques de la population (âge, composition et occupation des personnes des ménages). Ainsi, une famille composée de deux personnes en activité avec des enfants aura plus de motifs de se déplacer (pour le travail, l'accompagnement des enfants, les courses, etc.) qu'un ménage de retraités.



Nombre moyen de déplacements par jour et par personne selon l'occupation de la personne, source : EMC² Calvados 2022 (5 ans et +)

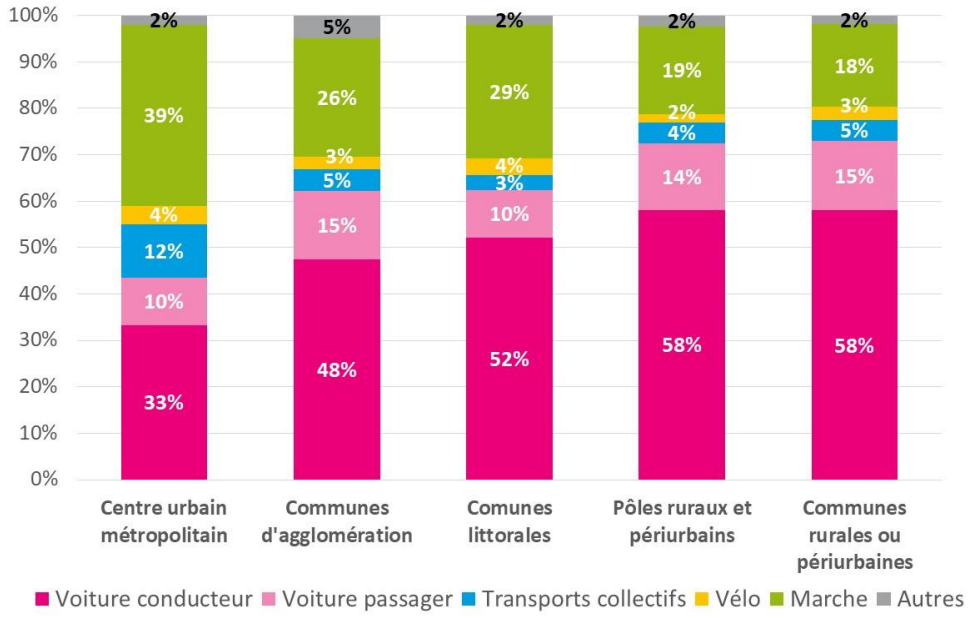


Répartition modale des déplacements selon les tranches d'âge de population de Caen la mer, source : EMC² Calvados 2022 (5 ans et +)

En outre, l'âge est également un facteur déterminant. Il joue à la fois sur la capacité physique et cognitive de se déplacer, et conditionne l'accès à certains modes de déplacement. Une population jeune, qui n'a pas l'âge requis pour le permis ou les moyens financiers de posséder un véhicule, est captive des transports collectifs, de la marche ou du vélo pour se déplacer seule contrairement à une population plus âgée. Les personnes très âgées ne possèdent plus forcément la totalité de leurs facultés pour utiliser un véhicule routier, et même se déplacer tout simplement, d'où une mobilité décroissante.

Le lieu de résidence fait également parti des éléments conditionnant les pratiques de déplacements. Ainsi, la pratique de la marche est plus importante dans le centre urbain métropolitain et sur le littoral, là où la densité urbaine et la mixité fonctionnelle sont plus importantes, et donc les distances de déplacements plus faibles à parcourir. La présence d'aménagements adaptés sécurisant l'usage de la marche est également propice à encourager sa pratique.

Les transports collectifs sont deux fois plus utilisés dans le cœur de l'agglomération, là où la densité du tissu urbain facilite le déploiement d'une offre conséquente et pertinente, et donc favorise leurs usages. À l'opposé, les communes rurales et périurbaines ont un usage très important de la voiture faute d'alternatives pertinentes.



Répartition modale des déplacements selon l'espace de résidence dans Caen la mer, source : EMC² Calvados 2022 (5 ans et +)

En matière d'évolution, l'ensemble des territoires a connu un recul de l'usage de l'automobile ces dix dernières années mais celui-ci est particulièrement marqué sur les territoires plus urbains que ce soient sur le centre urbain métropolitain, la couronne urbaine ou les communes littorales. À l'inverse, la voiture reste une solution incontournable pour les communes rurales ou périurbaines avec une baisse bien moins importante.

La dynamique d'évolution de la marche semble être le négatif de celle de l'automobile puisque ce mode a cru de façon importante sur tous les territoires les plus urbains et moins sur les communes plus rurales. Autre constat intéressant, la progression du vélo semble toucher tous les territoires (à l'exception des pôles ruraux ou périurbains) et ce dans des proportions à peu près similaires, le vélo devenant une solution de mobilité crédible quel que soit le type de commune.

	Voiture conducteur	Voiture passager	Transports collectifs	Vélo	Marche	Autres
Centre urbain métropolitain	-9 pts	-2 pts	2 pts	2 pts	6 pts	1 pt
Communes d'agglomération	-6 pts	-2 pts	-2 pts	1 pt	7 pts	2 pts
Communes littorales	-8 pts	0 pt	0 pt	2 pts	6 pts	1 pt
Pôles ruraux ou périurbains	-1 pt	2 pts	1 pt	-1 pt	-2 pts	0 pt
Communes rurales ou périurbaines	-1 pt	-2 pts	0 pt	2 pts	2 pts	0 pt
Total	**-7 pts**	**-1 pt**	**1 pt**	**5 pts**	**5 pts**	**1 pt**

Évolution des parts modales des déplacements des habitants de chacune des strates de l'armature urbaine entre 2011 et 2022, sources : EMC² Calvados 2022 et EDGT Calvados 2011 (11 ans et +)

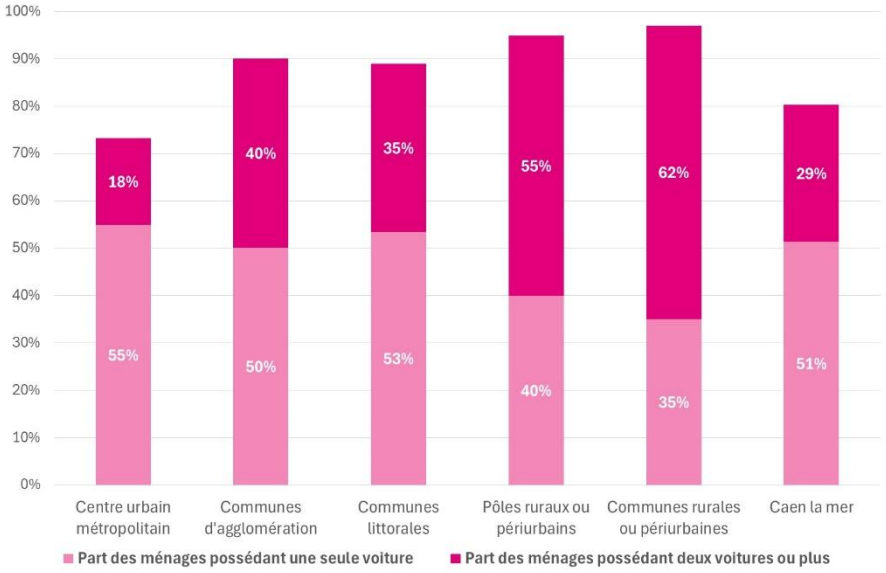
f. Une motorisation importante des ménages à l'échelle de Caen la mer

Le fort usage de l'automobile sur le territoire s'explique notamment par le fait que les ménages disposent facilement d'un ou plusieurs véhicules routiers pour se déplacer. 80 % des ménages de Caen la mer possèdent au moins une voiture, et près d'un tiers sont mêmes bimotorisés. Caen la mer est parmi les agglomérations qui présentent le plus haut taux de motorisation des ménages en 2021.

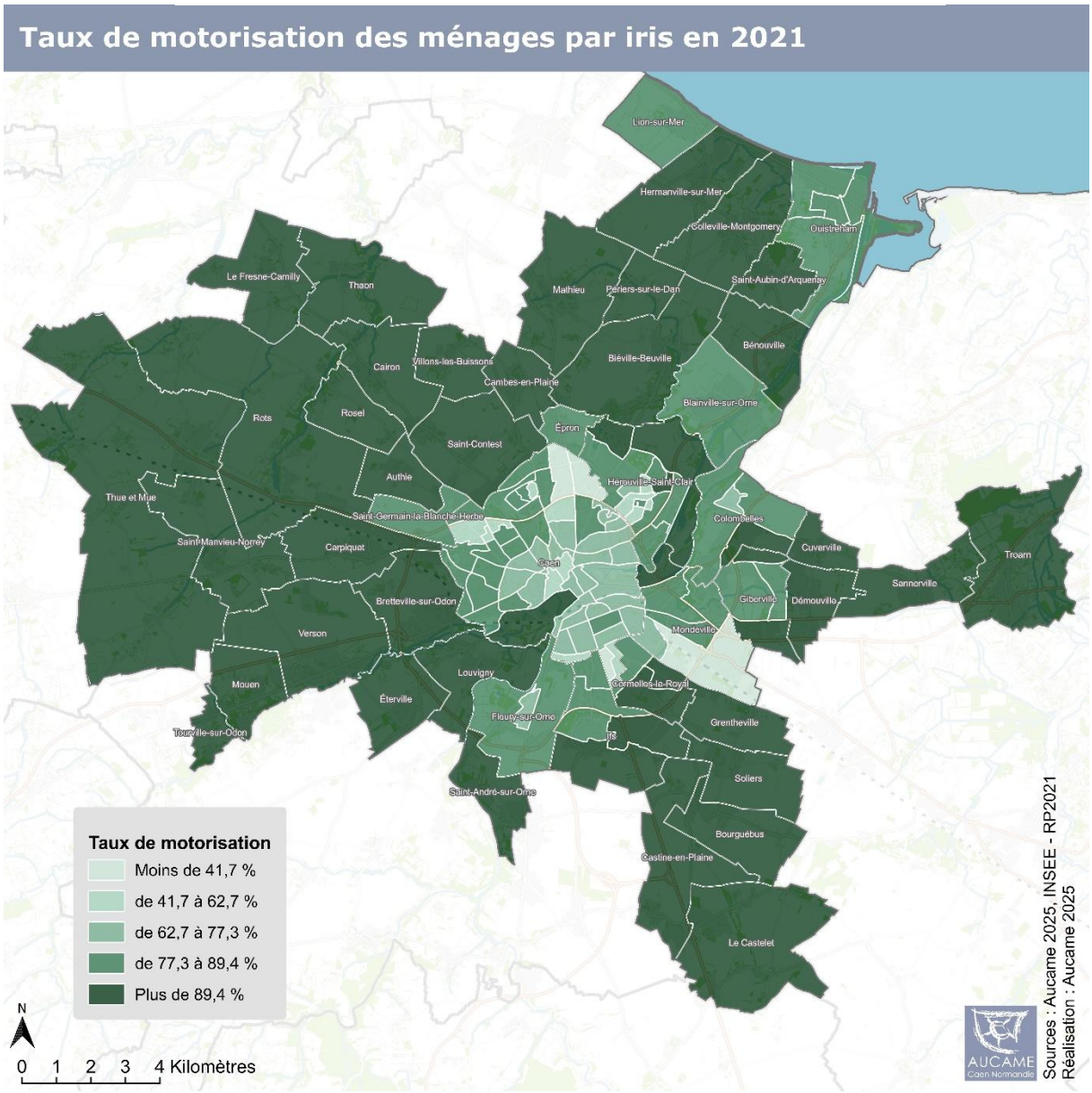
Intercommunalités	Taux de motorisation des ménages en 2021
CU Caen la Mer	**80 %**
Clermont Auvergne Métropole	80 %
CU Angers Loire Métropole	80 %
CU Grand Reims	79 %
Saint-Etienne Métropole	78 %
Métropole Aix Marseille Provence	78 %
Tours Métropole Val de Loire	77 %
CU Le Havre Seine Métropole	76 %
Métropole Rouen Normandie	76 %

Taux de motorisation des ménages en 2021, source INSEE RP 2021

Néanmoins, on observe des disparités fortes entre les différents secteurs de l'agglomération. Ainsi, sur les secteurs périurbains et ruraux, quasiment tous les ménages sont motorisés et la multi motorisation y est majoritaire. À l'inverse, plus du quart des ménages du centre urbain métropolitain ne disposent pas d'un véhicule à domicile. Des situations très hétérogènes sont cependant observées à l'échelle même du cœur de l'agglomération. Ainsi l'hypercentre de Caen, d'Hérouville Saint-Clair et les quartiers « politique de la ville » sont très peu motorisés alors que pour l'ouest caennais, plus des trois quarts des ménages disposent au moins d'une voiture.



Motorisation des ménages de Caen la mer selon le secteur de résidence en 2021, source INSEE RP 2021



g. Un verdissement du parc automobile de Caen la mer ?

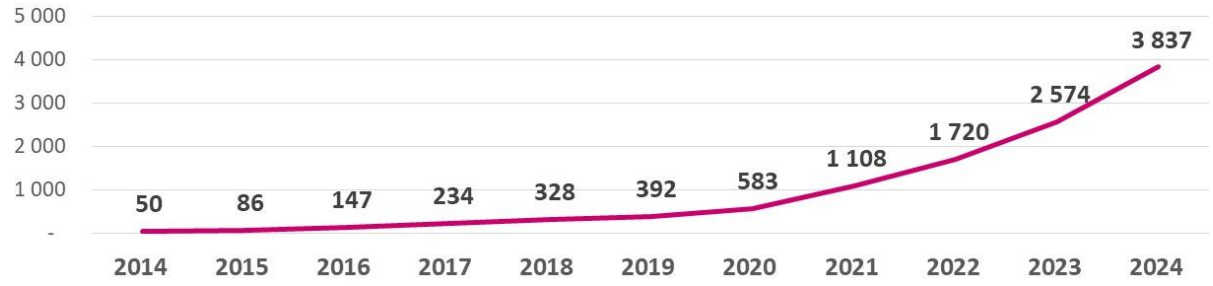
Le parc automobile de Caen la mer à 95 % composé de véhicules thermiques classiques. La part du parc propulsée à l'électricité ou l'hydrogène demeure encore très faible, représentant à peine 2 % du parc automobile, bien qu'elle soit supérieure à celle des hybrides rechargeables.

	Nombre	Part
Thermique classique	149 995	95%
Thermique hybride rechargeable	2 435	2%
Électrique et hydrogène	3 837	2%
Gaz	1 163	1%
Inconnu	7	0%
Total	**157 437**	**100%**

Motorisation des véhicules automobiles composant le parc de Caen la mer en 2024, source : SIV MTE

Cette donnée est stratégique aujourd'hui face à la volonté de l'État d'accélérer la décarbonation du transport de marchandises et de personnes. À ce titre, la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 prévoit la fin des ventes de véhicules thermiques neufs d'ici 2040. En outre, les agglomérations de plus de 150 000 habitants qui respectent les seuils réglementaires de qualité de l'air, mais avec une concentration régulièrement supérieure à la valeur recommandée par l'OMS, sont des territoires de vigilance où le déploiement des zones à faibles émissions (ZFE) doit restreindre a minima la circulation des véhicules ne rentrant pas le cadre des vignettes CRIT'AIR (dits véhicules non classés). Caen la mer est concernée par ces deux dispositions.

Même si la part des véhicules thermiques demeure très importante, le parc de Caen la mer montre clairement aujourd'hui des signes de mutation. En effet, le nombre de véhicules électriques et hydrogènes composant ce parc a été multiplié par 10 ces six dernières années avec une réelle accélération depuis le début des années 2020.



Évolution du parc automobile électrique et hydrogène de Caen la mer, source : SIV, MTE

La part du parc classée Crit'Air 3 ou mieux est de 91 % aujourd'hui quand il n'était que de 66 % il y a 10 ans.

	2014		2024	
	Nombre	Part	Nombre	Part
Crit'Air E	49	0%	3 837	3%
Crit'Air 1	10 555	7%	58 705	37%
Crit'Air 2	33 725	24%	56 465	36%
Crit'Air 3	48 976	35%	27 512	17%
Crit'Air 4	19 068	13%	7 004	4%
Crit'Air 5	6 749	5%	1 271	1%
Inconnu	1	0%	1	0%
Non classée	22 312	16%	2 642	2%
Total général	**141 435**	**100%**	**157 437**	**100%**

Classification des véhicules automobiles composant le parc de Caen la mer en 2024 selon la vignette Crit'Air, source : SIV MTE

L'une des problématiques pour développer l'usage du véhicule électrique réside aussi dans le déploiement d'un réseau d'avitaillement suffisant. Le Syndicat d'énergie du Calvados (SDEC) dispose aujourd'hui de cette compétence. Selon le dernier schéma national recensant les infrastructures de recharges pour véhicules électriques en France (2024), on recense 180 stations de recharges sur l'espace public de Caen la mer appartenant au réseau du SDEC, qui est l'EPCI le mieux doté du département. De même, les stations présentes dans Caen la mer sont parmi les plus utilisées, notamment celles situées dans le centre-ville de Caen, avec un taux d'occupation supérieur à 30 %. Des points de recharges privés ont également été installés sur le territoire, à l'image de la station Tesla à Bretteville-sur-Odon. On recense 314 stations privées en sus des 180 stations du SDEC.

Le Schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicule électrique (SDIRVE), adopté par le SDEC en 2023, prévoit l'installation de 348 nouveaux points de charge dans Caen la mer d'ici à 2027 dont 21 % de charge rapide.



Voiture électrique connectée à une borne de recharge électrique du SDEC

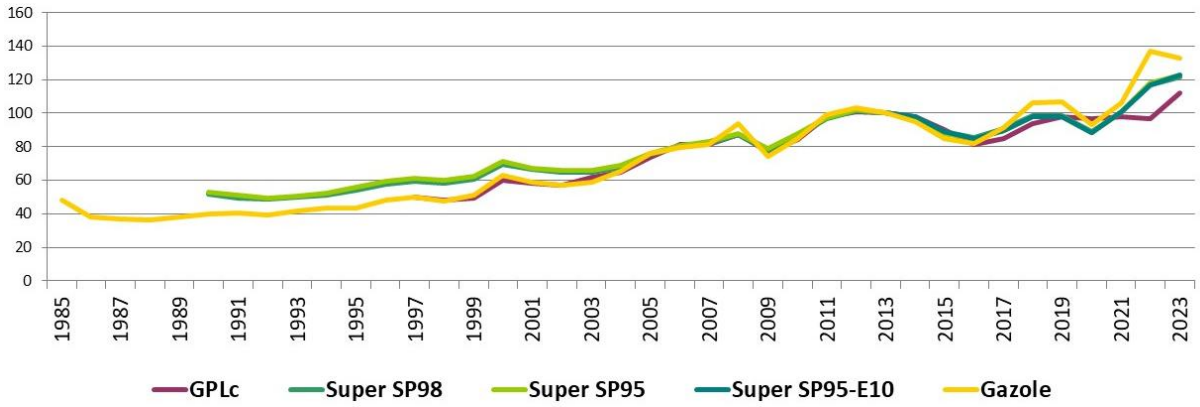
Enfin, concernant l'hydrogène, la Région Normandie souhaite devenir une région pionnière en la matière à travers la définition d'un plan d'actions baptisé Normandie Hydrogène et dont la mobilité apparaît comme une priorité. À ce titre, la Région a lancé le projet Eas-HyMob (Easy Access to Hydrogen Mobility) dont l'objectif est de mailler le territoire régional en stations hydrogènes.

h. La prévention des fragilités sociales et de l'isolement

Il existe une certaine corrélation entre les revenus des ménages et le taux de motorisation. Cela est notamment vrai pour les quartiers « politique de la ville » ou certains quartiers de centre-ville. Il devient donc nécessaire de proposer dans ces secteurs des solutions de mobilité pour assurer le droit à la mobilité de ces populations et prévenir l'isolement social.

Le vieillissement de la population est aussi un facteur important en ce qui concerne la mobilité. La capacité à se déplacer de manière complétement autonome tend à décliner avec l'âge. La localisation de cette population sur le territoire, dont les projections démographiques montrent qu'elle risque de fortement s'accroître d'ici à 2040, est donc à prendre en compte dans la définition des offres de services afin de permettre à chacun de se déplacer.

En outre, sur certains quartiers, généralement en périphérie des grandes centralités, on observe une possession automobile relativement importante des ménages sans que ceux-ci apparaissent parmi les ménages les plus aisés. Dans le contexte de crise énergétique que l'on connaît aujourd'hui et face à la très forte hausse des prix du carburant, ces ménages, qui pour certains sont dépendants de l'automobile faute d'alternative pertinente, se retrouvent dans une situation croissante de vulnérabilité énergétique. Au vu de la carte des niveaux de revenu dans l'analyse socio-démographique du territoire, le potentiel de ménages en situation de vulnérabilité énergétique (fort usage de l'automobile et revenus plus faibles) semble être plus grand pour les territoires du sud et de l'est de l'agglomération.



Évolution des prix moyens annuels des différents carburants TTC (base 100 = 2013), source : MTE

6.2. Une offre de mobilité complète mais hétérogène sur le territoire

a. Le réseau routier

Un réseau routier local dense et performant offrant une bonne accessibilité au cœur de Caen la mer

Le fort usage de la voiture s'explique notamment par l'importance du réseau routier desservant la Communauté urbaine. La particularité de ce réseau est d'être l'un des plus denses de France comparativement à la taille de l'aire urbaine.



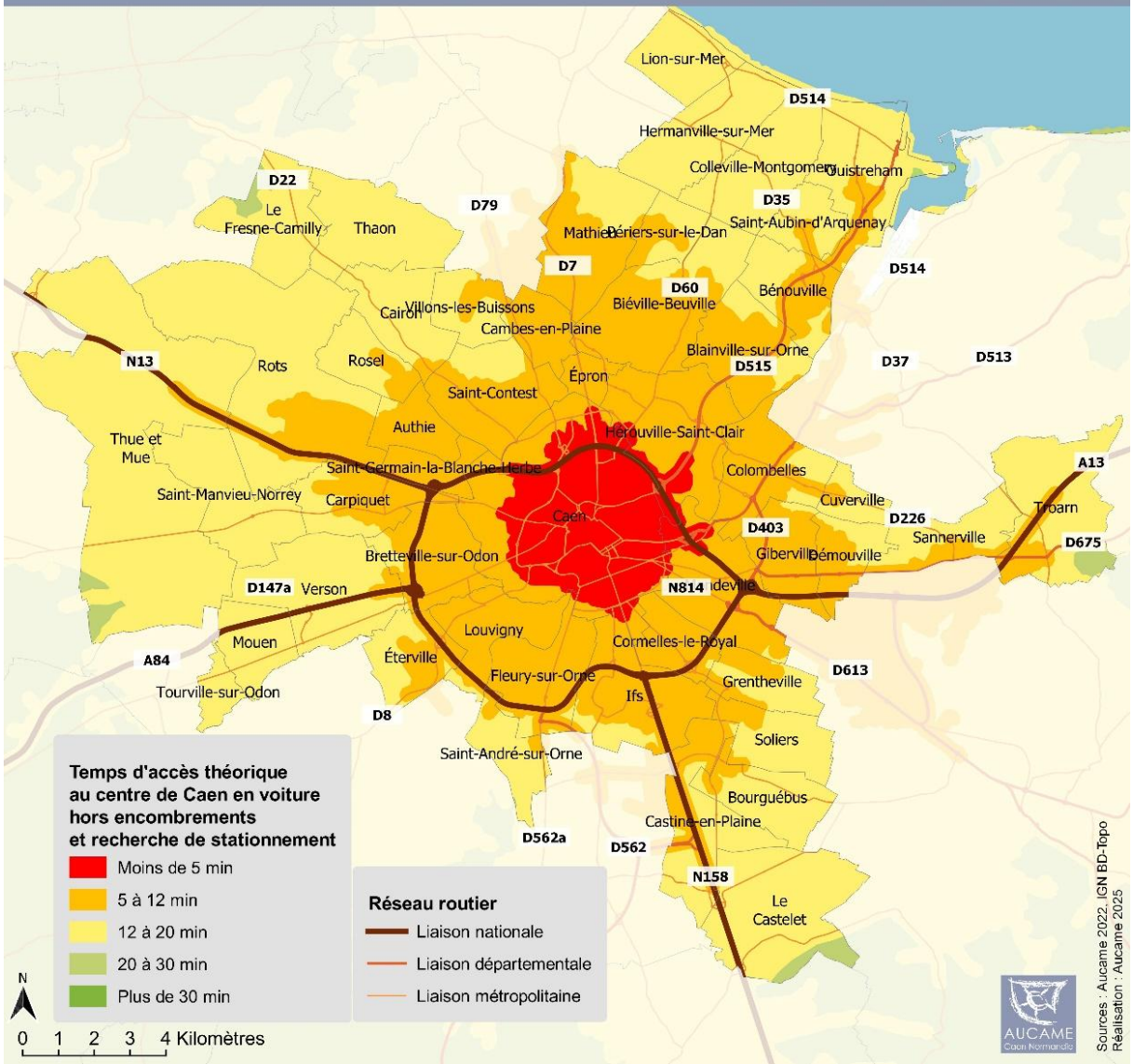
Le réseau routier caennais est également bien structuré et organisé en étoile autour du cœur de l'agglomération. On peut analyser ce réseau selon les trois niveaux suivants :

- un réseau national composé de voies rapides, quasiment toutes gratuites, assurant le transit mais jouant aussi le rôle de collecteur pour les territoires plus lointains de la Communauté urbaine ;

- un réseau de grandes pénétrantes départementales, de plus ou moins grandes importances, réparties tout autour de l'agglomération et qui assurent le trafic d'échanges entre le cœur de l'agglomération et le reste du territoire mais aussi avec les EPCI voisins ;
- un réseau de distribution au sein de l'agglomération dense qui assure le transit et les échanges avec le cœur de l'agglomération, composé de grandes entrées de ville « routières » qui se connectent à l'ouest sur une demie-ceinture de boulevards urbains, et qui se connectent à l'est sur une anneau de circulation située en hypercentre, autour du Château et des quais de l'Orne.

L'ensemble de ce réseau est connecté et s'articule autour du périphérique (N814). Celui-ci joue donc un rôle moteur pour l'organisation du trafic routier, cumulant à la fois du trafic de transit, d'échanges mais aussi de desserte locale.

Hiérarchisation et performance du réseau routier



Cette densité et cette organisation du réseau routier sont les garants de la bonne accessibilité de la métropole caennaise et du cœur de l'agglomération. À titre d'exemple, plus de 86 % de la population de Caen la mer se trouve aujourd'hui à moins de 15 mn en voiture du centre-ville de Caen (hors

congestion et recherche de stationnement). Cette bonne accessibilité voiture du centre urbain métropolitain a ainsi encouragé le phénomène de périurbanisation et explique le fort usage de la voiture par les habitants de la Communauté urbaine.

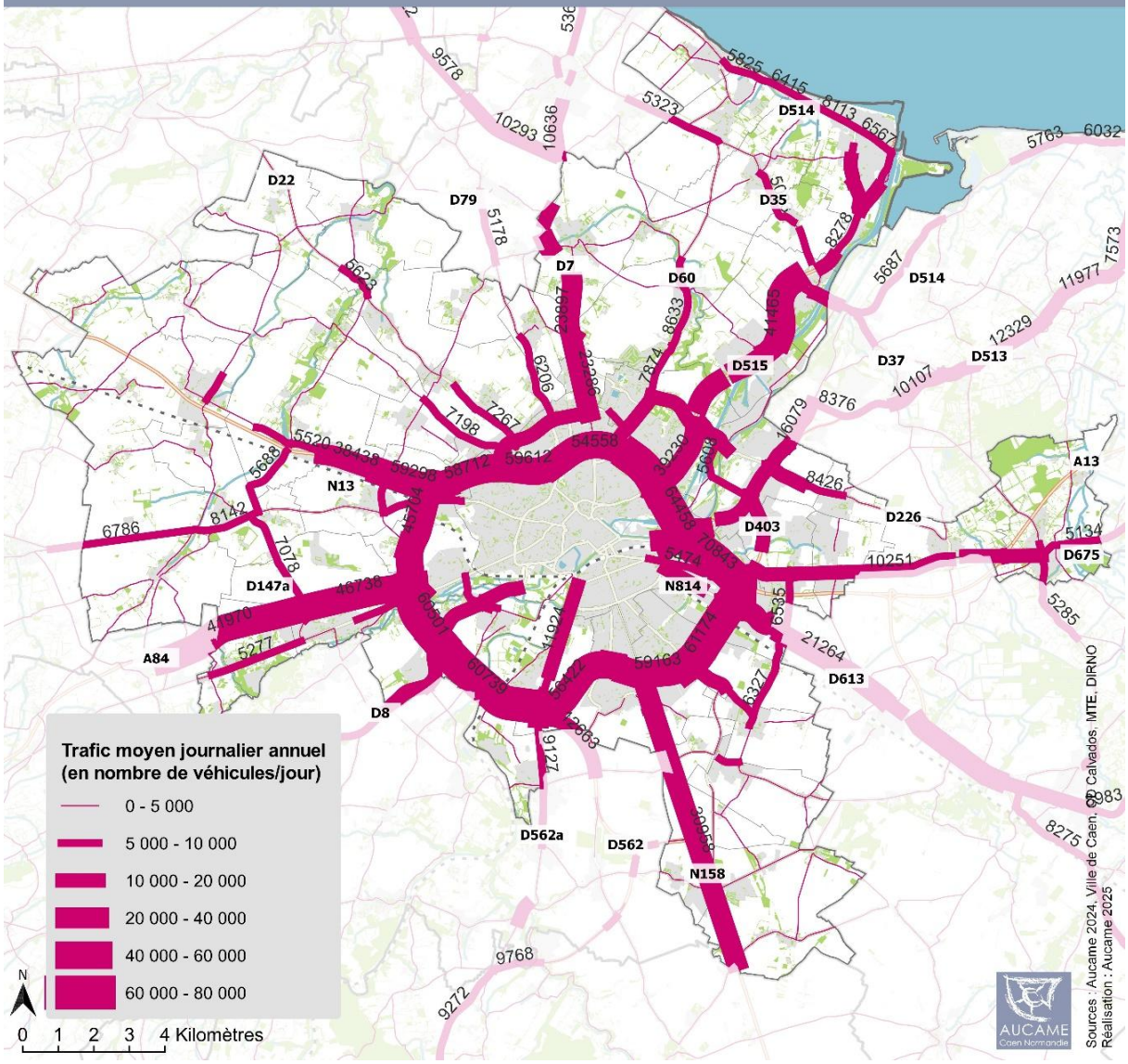
Mais un réseau de plus en plus sollicité

Le fort usage de l'automobile sur le territoire n'est pas sans conséquence sur la charge du réseau routier.

L'ensemble des grandes radiales connaît un trafic relativement important, notamment à l'approche de l'agglomération caennaise : entre 30 000 et 50 000 véhicules par jour pour les infrastructures nationales et 15 000 à 40 000 véhicules par jour pour les pénétrantes départementales principales situées à l'est et au nord de la Communauté urbaine. Pour les autres pénétrantes, le trafic est un peu moindre mais reste non négligeable, de 4 000 à 12 000 véhicules par jour.

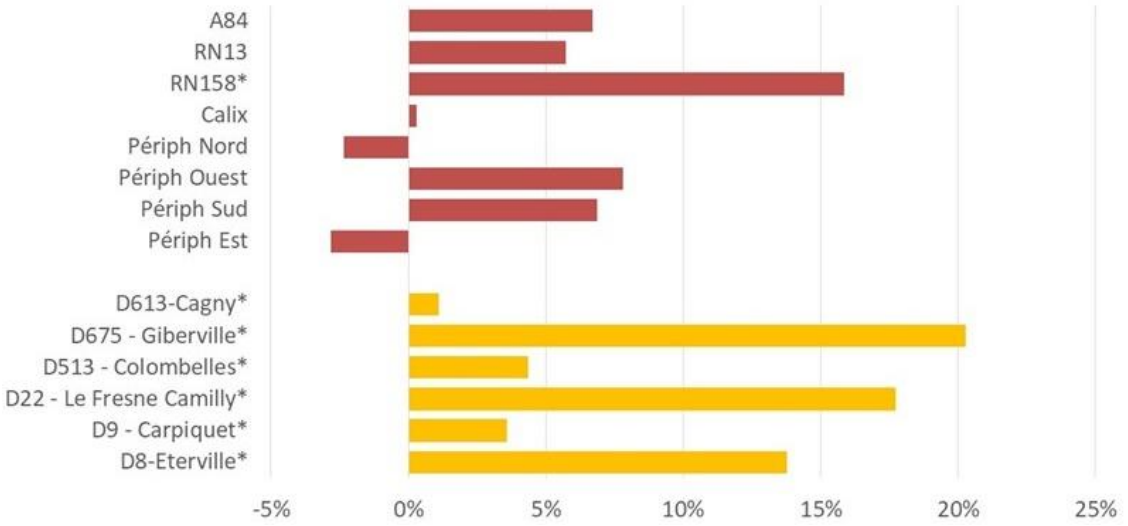
Pièce maîtresse du réseau collectant l'ensemble des trafics du territoire, la charge du périphérique varie selon les secteurs, entre 40 000 et 70 000 véhicules par jour, habituellement plus importante sur la partie nord et est de l'infrastructure.

Trafic routier sur les principaux axes de Caen la mer (2014-2023)



Les données de comptages post COVID19 ne sont pas suffisamment robustes pour analyser l'évolution du trafic routier sur les grands axes de l'agglomération, a fortiori sur des axes dont le trafic a été perturbé par des grands travaux à l'image de la sécurisation du boulevard périphérique nord.

Sur la base de données comparables ante COVID, le trafic sur le réseau routier national et de l'agglomération a globalement augmenté ces dix dernières années. Cette croissance est particulièrement forte sur l'ensemble des pénétrantes du réseau. Celles à l'ouest et au sud du territoire ont connu la plus forte évolution, pénétrantes desservant les secteurs où la périurbanisation a été importante ces dernières années. Cette hausse est également observée sur les parties sud et ouest du périphérique alors que le trafic a tendance à stagner voire légèrement diminuer sur les tronçons nord et est, là où l'infrastructure se trouve déjà en limite de capacité.



Évolution du trafic entre 2007 et 2018 sur le réseau routier principal de l'agglomération,
** Période d'évolution différente (11/18, 08/18, 08/18, 09/19, 06/17, 10/19, 10/18),*
sources Ministère de la Transition Écologique, DIRNO, CD14, Ville de Caen

Malgré ces hausses, la circulation sur le réseau routier principal de l'agglomération demeure fluide, le réseau bénéficiant dans son ensemble de réserves de capacités, y compris sur le périphérique, la Direction Interdépartementale des Routes du Nord-Ouest (DIR NO) précisant dans son bilan de trafic de 2019 que la congestion n'a globalement pas évolué de manière significative entre 2014 et 2019.

Toutefois, de manière ponctuelle, la charge apparaît relativement critique, c'est notamment le cas des pénétrantes D515, D405 ou D613. La situation la plus critique est celle du périphérique au nord et à l'est. Si le trafic y est globalement fluide, le moindre événement (travaux, accidents, etc.) entraîne la création immédiate de ralentissements voire de congestion, avec comme point névralgique le Viaduc de Calix et la traversée de l'Orne. Ce Viaduc doit faire l'objet de travaux de consolidation important afin de maintenir le bon fonctionnement de l'infrastructure.

Les traversées du Canal et de l'Orne doivent faire l'objet d'une vigilance particulière, en effet, le pont

Hérouville-Saint Clair, viaduc de Calix
Source : ©Maxence Gorréguès / Liberté Caen



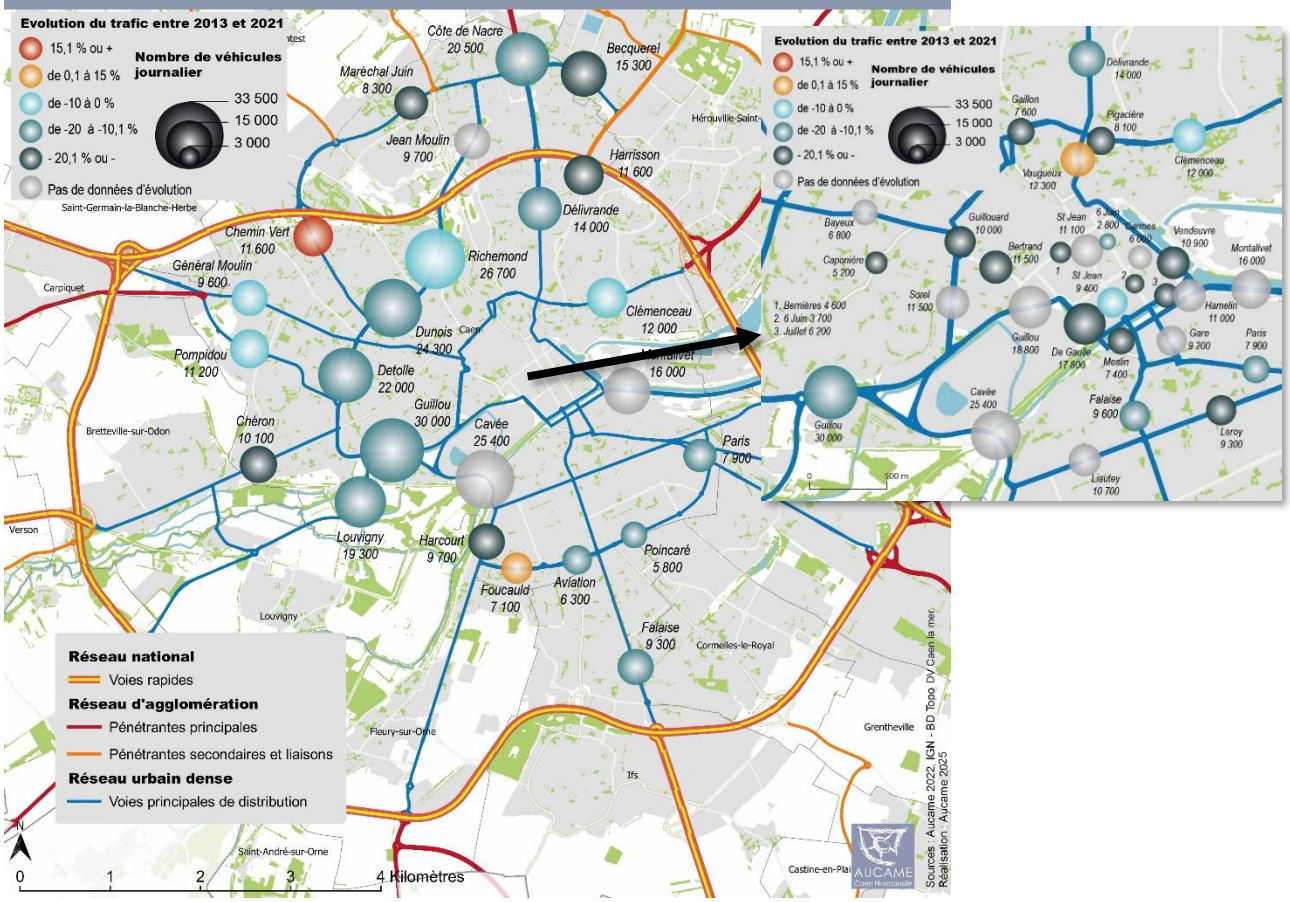
de Colombelles, interdit aux poids lourds, est lui aussi en limite de capacité. Les alternatives en dehors du Viaduc de Calix et de Colombelles sont peu nombreuses et nécessitent soit d'emprunter plus au nord le pont Pegasus Bridge à Bénouville ou passer par l'hypercentre de Caen.

Plusieurs projets d'infrastructures routières, portés par l'État, le Conseil départemental, la Communauté urbaine Caen la mer et Ports de Normandie existent sur le territoire. Ces projets visent à améliorer la fluidité de la circulation, à sécuriser les déplacements mais aussi à renforcer l'accessibilité de certains secteurs économiques et fiabiliser les points de traversées de l'Orne. Ces projets sont exposés dans la partie « Un territoire de projet ».

Un cœur d'agglomération apaisé

Les grandes entrées de ville ainsi que la demi-ceinture de boulevards urbains sont logiquement les axes routiers les plus fréquentés de l'agglomération dense (entre 15 000 et 30 000 véhicules par jour). L'anneau de circulation en hypercentre connaît également un trafic conséquent, aux alentours de 10 000 véhicules par jour, tout comme la rue Saint-Jean qui demeure l'axe principal de transit voiture du centre-ville de Caen.

Evolution du trafic routier sur les principaux axes routiers de Caen



L'évaluation du PDU de 2013 avait mis en exergue une baisse de trafic sur les principales entrées de l'agglomération entre 2013 et 2017, contrairement au périphérique. Les données de 2021 confirment cette tendance avec une baisse plus importante sur le réseau routier en hypercentre.

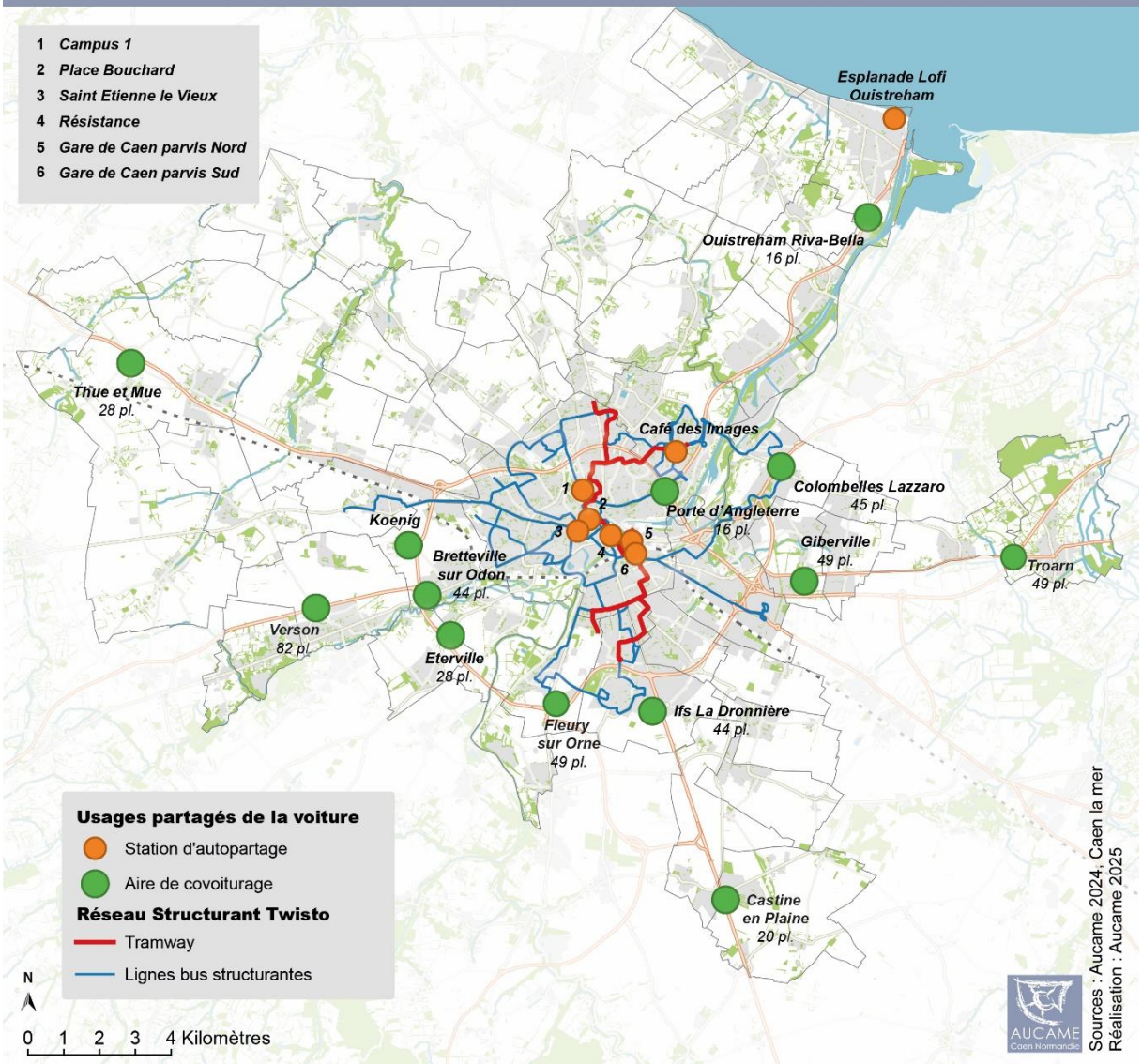
Comme souhaité par le PDU, on peut observer à travers ces données le rôle croissant joué par le périphérique dans l'organisation du trafic, préservant le centre d'agglomération du trafic de transit et permettant ainsi son apaisement. Maintenir le bon fonctionnement du périphérique est donc essentiel pour préserver le cœur de l'agglomération.

Cette diminution du trafic automobile en hypercentre va également dans le sens des projets menés par Caen la mer ou la Ville de Caen (piétonnisation boulevard Maréchal Leclerc, tramferrisation du TVR, etc.) qui ont diminué la place de la voiture en ville. La COVID19 a également entraîné une baisse de la mobilité qui s'observe encore sur les niveaux de trafic en 2021.

Un accompagnement des nouveaux usages de l'automobile

Avec un taux d'occupation de 1,4 personnes par véhicule, l'usage des véhicules routiers est peu optimisé sur le territoire et ne démontre pas une grande pratique locale du covoiturage.

Usages partagés de la voiture



Afin de favoriser cette pratique, Caen la mer a adopté son schéma directeur des aires de covoiturage en 2019. La philosophie de ce schéma est d'aménager des aires là où des pratiques dites « spontanées » ont déjà été observées sur le territoire. 13 aires ont été aménagées depuis, toutes à proximité d'une grande infrastructure routière ou d'un axe très fréquenté, pour un total de 470 places. Certaines aires, notamment celles situées à l'ouest du territoire, sont fortement utilisées, voire saturées.

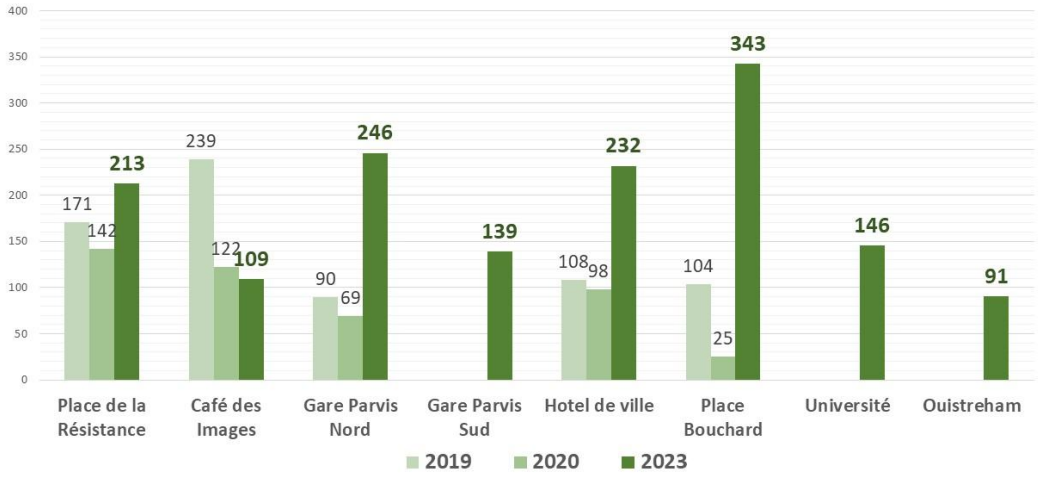
Installé historiquement en 2018 via un partenariat avec Renault Mobility, le service public d'autopartage de la collectivité a été intégré en juillet 2022 à la délégation de service public du réseau Twisto et est dorénavant baptisé Twisto Auto. Huit véhicules sont disponibles, principalement localisés en hypercentre de Caen (six voitures) mais aussi à Ouistreham et Hérouville Saint-Clair.

Il apparaît difficile de réaliser à l'heure actuelle un bilan de l'usage de ce service au regard des évolutions de gouvernance que ce dernier a connu en 2022 et de la crise sanitaire biaisant les résultats pour les années 2020 et 2021.

Sur les stations existantes depuis la mise en place du service en 2019, on notera tout de même une hausse de la pratique entre 2019 et 2023, notamment pour les véhicules présents dans l'hypercentre

de Caen. L'adossement du service au réseau de transports collectifs permet d'offrir potentiellement plus de visibilité au service.

On enregistre en 2023 plus 1 500 locations des véhicules d'autopartage Twisto Auto. Bien que ce service d'autopartage réponde aujourd'hui à un besoin, celui-ci pèse encore peu dans la mobilité automobile quotidienne constatée sur le territoire (plus de 500 000 déplacements).



Nombre de locations du service- d'autopartage de Caen la mer par station
Source : Caen la mer, Renault Mobility



Bretteville-sur-Odon



Caen

Aire de covoiturage, Twisto auto en libre-service : de nouveaux usages partagés de la voiture

b. Le stationnement automobile

L'analyse des questions de stationnement automobile est complétée par la partie 6.3 portant sur l'inventaire des capacités des parcs de stationnement et l'analyse de la mutualisation possible des usages de ces parcs de stationnement.

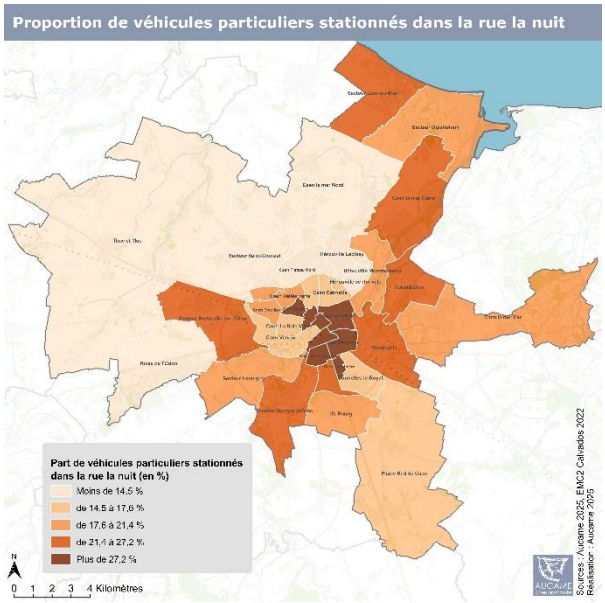
Des contraintes fortes de stationnement dans l'hypercentre de l'agglomération…

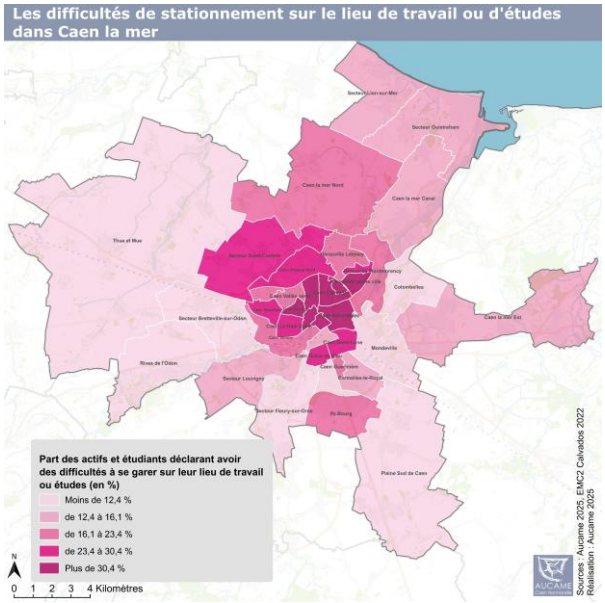
En moyenne, une voiture reste à l'arrêt 95% du temps, soit 23h sur 24. Au plus fort de la journée, seules 5% des voitures de l'agglomération sont en mouvement au même moment. Avec plus de 184 000 véhicules fréquentant chaque jour le territoire, l'ensemble de ce parc mis bout à bout couvrirait une

surface de 230 ha, soit l'équivalent de plus de trois fois la Prairie. La problématique de la demande de stationnement est particulièrement prégnante sur le territoire.

Concernant le stationnement résidentiel, pour la plupart des communes en dehors du cœur de l'agglomération, le stationnement se fait majoritairement dans les garages privatifs. En revanche, dans plusieurs quartiers centraux de Caen, une grande part du stationnement résidentiel se fait dans la rue où de nombreuses voitures restent immobiles toute la journée.

Concernant le stationnement pendulaire, les principales contraintes de stationnement se situent également à l'intérieur du centre-ville de Caen. En dehors de Caen, les difficultés de stationnement sont beaucoup moins fortes voire inexistantes.

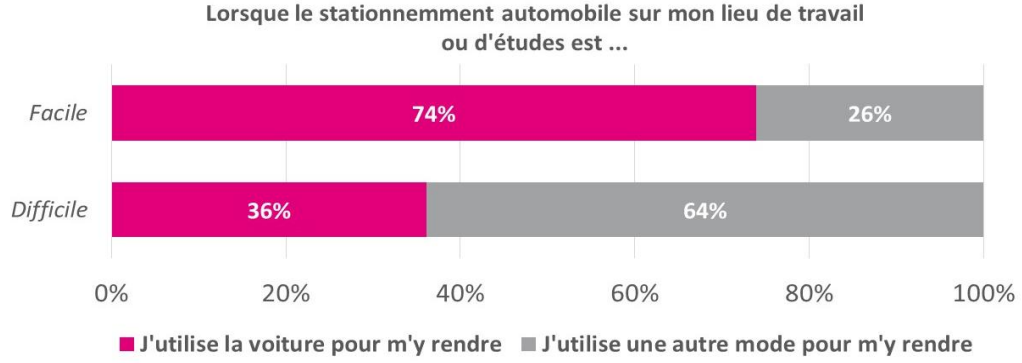




Le CEREMA a mis au point une méthode mesurant la contrainte de stationnement, c'est-à-dire la difficulté à obtenir une place de stationnement pour une voiture dans un espace donné. Celles-ci se basent sur plusieurs indicateurs de l'EMC².

La réalisation de cet exercice sur l'agglomération caennaise confirme que la principale contrainte de stationnement est circonscrite à l'hypercentre de Caen, là où la demande en stationnement public est la plus forte et les usages multiples (actifs, visiteurs, résidents).

Cette contrainte de stationnement est primordiale car elle influe sur le choix du mode de déplacements. Ainsi, les habitants de l'agglomération déclarant rencontrer des difficultés à se stationner sur leur lieu de travail sont deux fois moins nombreux à utiliser la voiture pour aller travailler. Le stationnement est donc un levier important et efficace d'une politique de report modal.



Lien entre difficulté de stationnement et usage de la voiture, source EMC² Caen la mer 2022

…mais des outils pour mieux réguler le stationnement public automobile

Pour faire face à la demande et à l'enchevêtrement des usages, la ville de Caen a règlementé le stationnement dans son centre-ville. En 2024, on dénombre 4 810 places de stationnement payant sur voirie dans le centre-ville de Caen et 455 places dans trois parcs en enclos. Ce stationnement payant vise à favoriser la rotation des véhicules sur une même place et ainsi maintenir l'attractivité commerciale du centre-ville. Toutefois, 884 places demeurent gratuites dans le périmètre de stationnement payant, généralement aux franges de ce dernier mais pas uniquement.

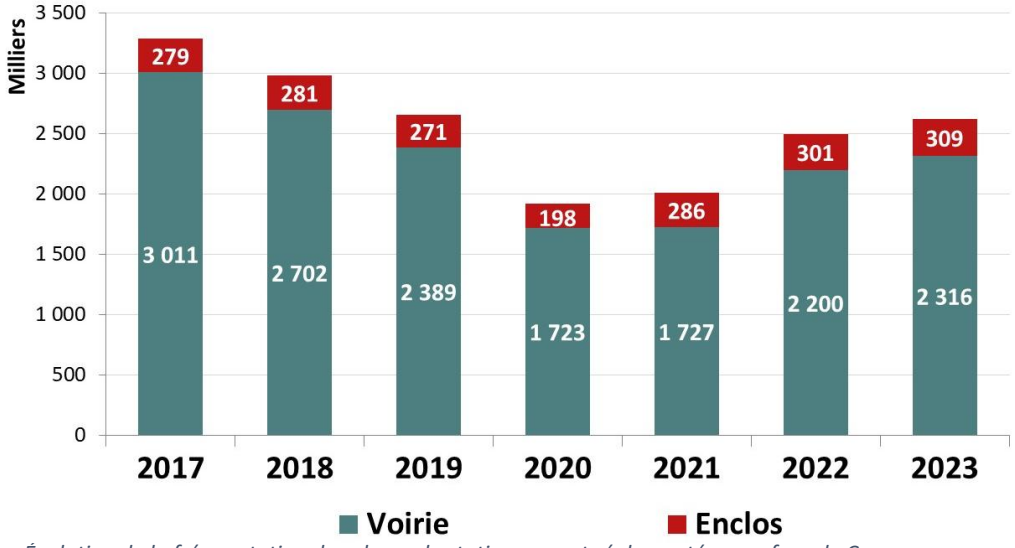
Outre le trafic automobile, la fréquentation des places payantes en voirie a baissé ces dernières



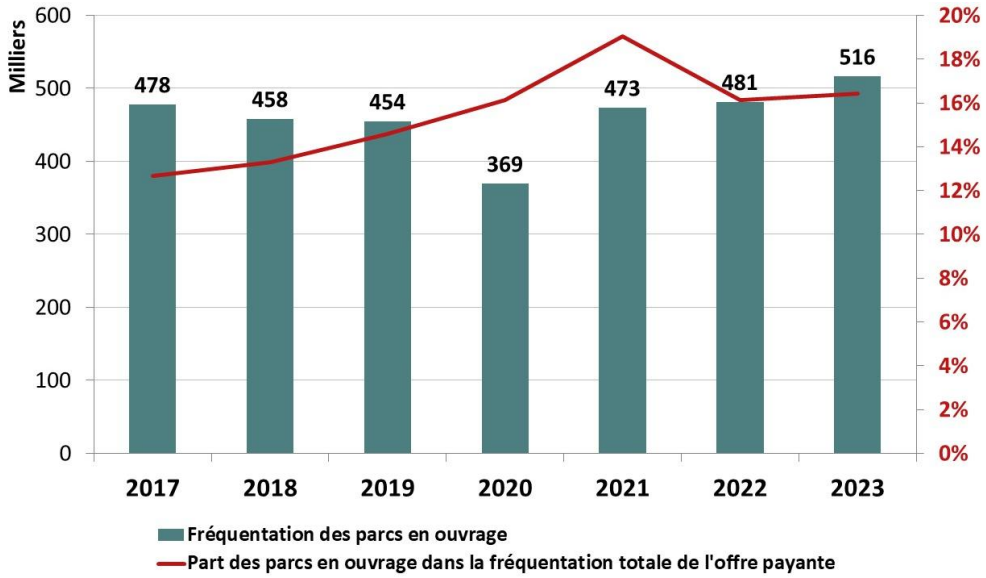
Périmètre du stationnement payant de la ville de Caen au 01/01/2024, source : extrait d'une présentation du Pôle stationnement, service mutualisé Ville de Caen / Caen la mer

années. Cette baisse s'explique en partie par les travaux importants dans le centre-ville de Caen liés à la tramferrisation (qui ont entraîné une diminution de l'offre) puis à la crise sanitaire de la Covid19. La tendance s'inverse en 2022 et repart à la hausse, du fait d'une sortie de crise sanitaire mais surtout du fait d'une augmentation de l'offre payante en voirie (+ 500 places). Cependant, cette fréquentation semble atteindre difficilement le niveau de 2019 malgré cette hausse de l'offre.

Une partie de cette fréquentation s'est également déportée sur les parcs publics en ouvrage de la Ville, proposant 1 815 places de stationnement (450 places supplémentaires en incluant le parc des Rives de l'Orne qui n'est pas sous maîtrise d'ouvrage de la commune). En effet, hormis 2020, la fréquentation des parcs en ouvrage et la part de ces derniers dans la fréquentation des places de stationnement payant ont globalement progressé ces dix dernières années.



Évolution de la fréquentation des places de stationnement réglementé en surface de Caen, source Ville de Caen / Caen la mer



Évolution de la fréquentation payante des parcs en ouvrage et part de ces derniers dans la fréquentation globale de l'offre de stationnement payant du centre-ville caennais,
sources rapports annuels de la DSP Construction et exploitation des parcs de stationnement, ville de Caen, Caen la mer

Des abonnements spécifiques permettent de répondre aux différents usages du stationnement dans le centre-ville de Caen :

- un abonnement résidentiel pour permettre le stationnement du véhicule sur voirie payante à proximité du domicile,
- un abonnement « Tout public » destiné notamment aux actifs afin d'organiser leur stationnement à la journée sur des secteurs bien précis
- un forfait pour les artisans et autres services à domicile afin de faciliter l'exercice de leurs activités en centre-ville.

Ces formules semblent bien répondre aux besoins avec un nombre croissant d'abonnements délivrés.

La ville de Caen a également mis en place des zones de stationnement à durée limitée dans les différents « pôles de vie » des quartiers de la commune (Avenue Clémenceau, Henry Chéron, Pierre Heuzé, etc.). Localisées à proximité des commerces et équipements de proximité, ces zones visent à favoriser la rotation accrue des véhicules sur ces places et faciliter le stationnement des chalands dont le besoin est de courte durée.

L'usage des zones de stationnement à durée limitée est également observé dans la moitié des communes de la Communauté urbaine. Elles sont généralement situées dans le centre-bourg des communes au niveau des commerces de proximité.

Deux types de réglementation sont observés : des zones plus étendues avec une durée maximale de stationnement de courte durée (1h30 à 2h), cela concerne plutôt les communes d'agglomération et les pôles du territoire (Mondeville, Hérouville Saint-Clair, Verson…), ou alors des zones avec un nombre très limité de places en arrêt minute (10 à 30 min maximum), ce type est plutôt utilisé par des plus petites communes avec une zone commerçante restreinte de centre bourg (Mouen, Bénouville, …).

Des difficultés de stationnement également observées à proximité des grands équipements de l'agglomération

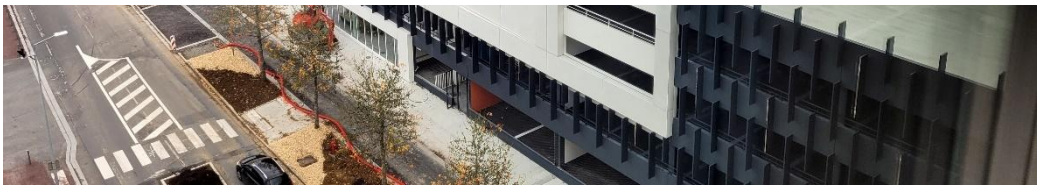
Finalement, les plus grandes difficultés de stationnement semblent s'être déportées en dehors de l'hypercentre. Les secteurs périphériques, à l'image d'Epopéa au nord de Caen, zone d'emploi et d'activité importante facilement accessible en voiture, font face à une désorganisation importante du stationnement et à la présence de nombreuses « poches sauvages ». Cette problématique est particulièrement vraie à proximité des grands équipements de l'agglomération (CHU, Université, gare), générateurs importants de déplacements.

Le stationnement automobile à la gare de Caen, premier pôle d'échanges du territoire, était historiquement compliqué, notamment au niveau du parvis nord avec un parcotrain en surface saturé. En 2024, un nouveau parcotrain en ouvrage a vu le jour afin d'augmenter la capacité de ce dernier tout en laissant l'emprise foncière libre derrière l'ancienne Maison du vélo, rue Rosa Parks, pour un nouveau projet immobilier. Si les besoins en stationnement moyenne et longue durée semblent aujourd'hui être satisfaits, le stationnement courte durée demeure problématique avec un dépose minute sous-dimensionné et un stationnement gratuit de (trop) courte durée.

Ainsi, on observe encore de nombreux véhicules stationnés en double-file le long de l'avenue Pierre-Mendès France aux heures d'arrivée et de départ de train. Si la bande cyclable qui servait de zone de stationnement a été transformé en piste cyclable bidirectionnelle côté gare pour sécuriser l'accès des cyclistes à la gare, le stationnement de ces véhicules en double-file demeure problématique pour la sécurité routière des lieux, notamment des piétons qui cherchent à traverser l'avenue pour accéder aux Rives de l'Orne et à l'arrêt Gare/Rive de l'Orne de la ligne 2 de tramway.



La desserte urbaine est assurée par les trois réseaux suivants : Twisto, Nomad Car 14 et Nomad Train



Nouveau parcotrain en construction à côté du parvis nord de la gare de Caen

Cette problématique des déposes-minutes a aussi été pointée du doigt par la Fédération des Taxis lors des ateliers diagnostic du volet mobilité du PLUi, notamment à proximité des grands équipements et secteurs hôteliers. Cette absence de dépose minute ne permet pas d'accueillir la clientèle dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Enfin, quelques communes balnéaires font aussi face à des problèmes de stationnement, notamment en haute saison touristique. La commune de Ouistreham dispose depuis 2016 de zones payantes de stationnement le long du littoral (payantes uniquement en haute saison) afin de favoriser la rotation des véhicules à la journée et l'accès à la plage pour un plus grand nombre. Les autres communes du littoral sont également confrontées à la nécessité d'organiser le stationnement en rétro littoral afin de préserver à la fois l'accessibilité du front de mer et la qualité des paysages et de l'espace public littoral.

c. Les transports collectifs

Une bonne couverture de la population par les transports collectifs

La desserte urbaine en transports collectifs du territoire est actuellement assurée par trois réseaux :

- le réseau de transports collectifs urbains Twisto géré par la Communauté urbaine,
- le réseau de transports collectifs routiers interurbains Nomad Car 14 organisé par la Région Normandie,
- le réseau ferroviaire Nomad Train, lui aussi géré par la Région Normandie.

Ainsi, grâce à la combinaison de ces trois réseaux, le territoire de la Communauté urbaine bénéficie d'une bonne couverture de sa population par les transports collectifs : 98 % de celle-ci vit aujourd'hui à proximité[21] d'un arrêt de transports collectifs.

Pour autant, la bonne couverture en transports collectifs du territoire ne garantit pas l'offre et le niveau de service apportés à la population.

[21] Est considérée à proximité, la population qui vit dans un rayon délimité autour d'un arrêt de transports collectif de 300 m pour les lignes urbaines normales ou interurbaines, 400 m les lignes urbaines structurantes, 500 m le tramway et 700 m le train.

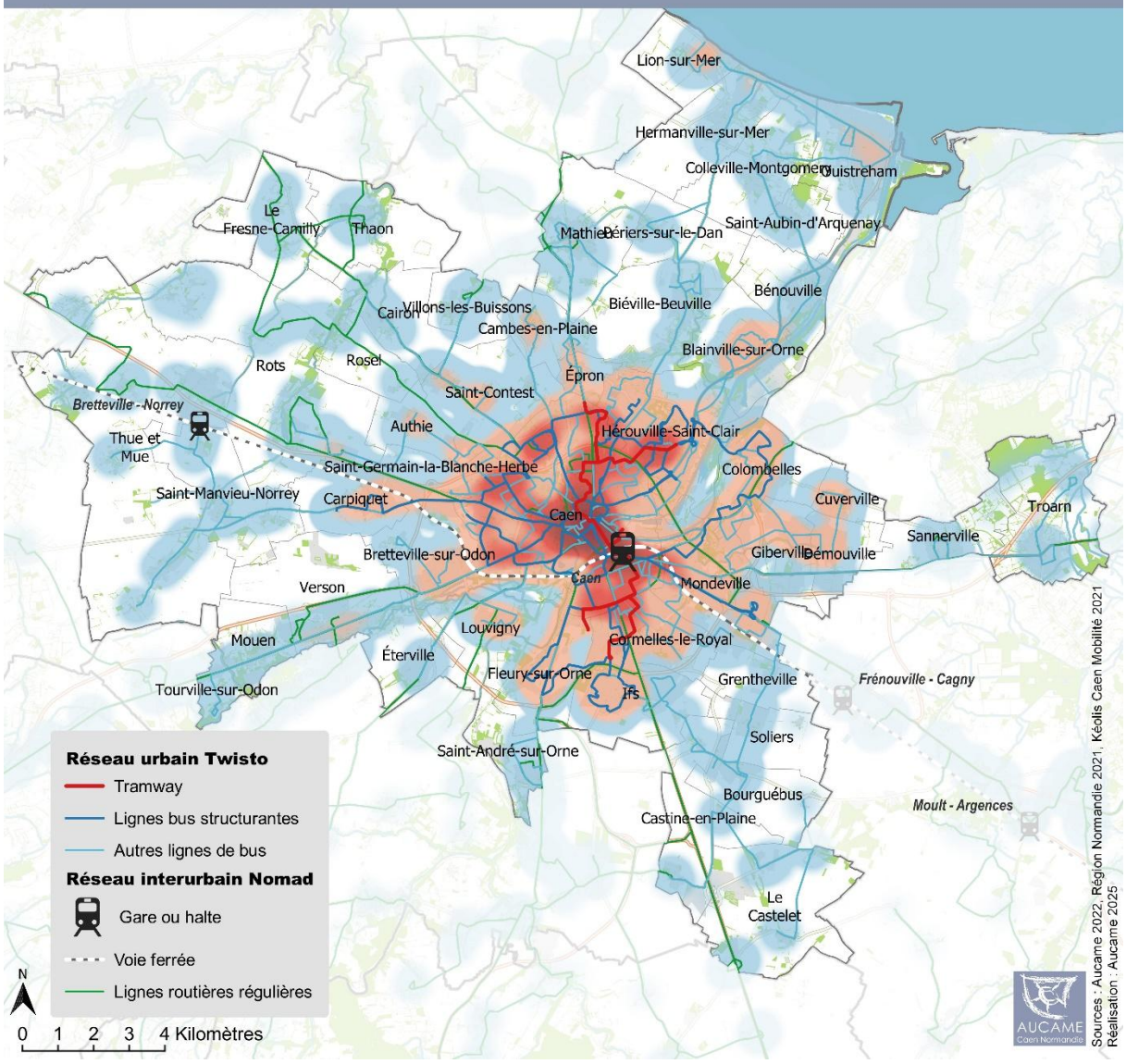
La carte de l'intensité de la desserte en transports collectifs (en nombre de services par arrêt, en ne prenant en compte que les lignes régulières) montre que le niveau d'offre est loin d'être homogène sur le territoire.

L'offre la plus dense est localisée dans le centre de Caen, le long du tracé du tramway et les secteurs à la conjonction de plusieurs lignes structurantes de bus. Ce résultat est logique au regard de la très forte densité urbaine de ces secteurs. Elle s'explique également du fait de la structure radiale des réseaux Twisto et NomadCar 14 dont la majeure partie des lignes converge vers le centre de Caen.

Bien moindre que dans le centre, le niveau d'offre dans les faubourgs de Caen et sur la première couronne urbaine reste tout de même conséquent. Ce secteur correspond peu ou prou à l'unité urbaine autour de Caen où la densité et la continuité du tissu urbain rendent encore pertinentes la bonne desserte de ces communes. Plusieurs de ces communes sont notamment desservies par une ligne structurante de bus.

Sur le reste du territoire, l'offre est beaucoup plus faible. Ce constat est particulièrement vrai pour les communes ayant plus récemment intégrées Caen la mer (territoires moins densément peuplés). La

Intensité de l'offre en transports collectifs



desserte régulière de ces secteurs est assurée en partie par les réseaux interurbains. Caen la mer est venue compléter plus récemment l'offre sur ces territoires par le déploiement de solutions dynamiques et zonales de transport à la demande, intitulées Twisto Flex et testées pour la première fois sur le secteur de Thue et Mue. Cette offre permet de se déplacer n'importe où à l'intérieur de la zone considérée et de rejoindre des arrêts de correspondance à l'entrée de l'agglomération dense desservie par les lignes fortes du réseau Twisto.

L'analyse de la desserte en transports collectifs des secteurs de l'armature urbaine corrobore ces observations. En effet, 93 % de l'offre quotidienne (en nombre de service quotidiens par arrêt) en transports collectifs est réalisée sur la partie agglomérée du territoire, avec une concentration très forte de l'offre sur le cœur de l'agglomération.

À contrario, 7 % seulement de l'offre quantitative quotidienne proposée sur le territoire concerne les espaces périurbains, ruraux et littoraux. La desserte des polarités de ces espaces apparaît particulièrement problématique. En effet, alors que ces dernières sont plus densément peuplées, équipées et qu'elles jouent un rôle structurant pour le fonctionnement de ces espaces, leur desserte en transports n'est pas plus importante que pour les autres communes rurales ou périurbaines.

	Répartition de l'offre quotidienne TC	Nb de services cumulés aux arrêts	
		Pour 1 000 habitants	Pour 1 000 habitants et emplois
Centre urbain métropolitain	80 %	417	250
Communes d'agglomération	13 %	241	162
Littoral	2 %	79	63
Pôle rural	2 %	59	42
Espace rural et périurbain	3 %	68	59
Caen la mer	100 %	298	195

Analyse de la desserte régulière en transports collectifs selon les secteurs de l'armature urbaine (offre en JOB), source GTFS ATOUMOD 2021

Un réseau Twisto restructuré et renforcé en 2019

Concomitamment à l'inauguration du tramway fer en juillet 2019, l'ensemble du réseau urbain Twisto a fait l'objet d'une restructuration. Le but de cette dernière était de renforcer le réseau structurant de bus, simplifier l'offre et offrir de nouvelles possibilités de trajet. Dans l'esprit du PDU, les lignes du réseau ont été mieux hiérarchisées afin de rendre le réseau plus lisible mais surtout d'offrir des solutions différenciées, adaptées aux besoins de déplacements et à la typologie des territoires desservies.

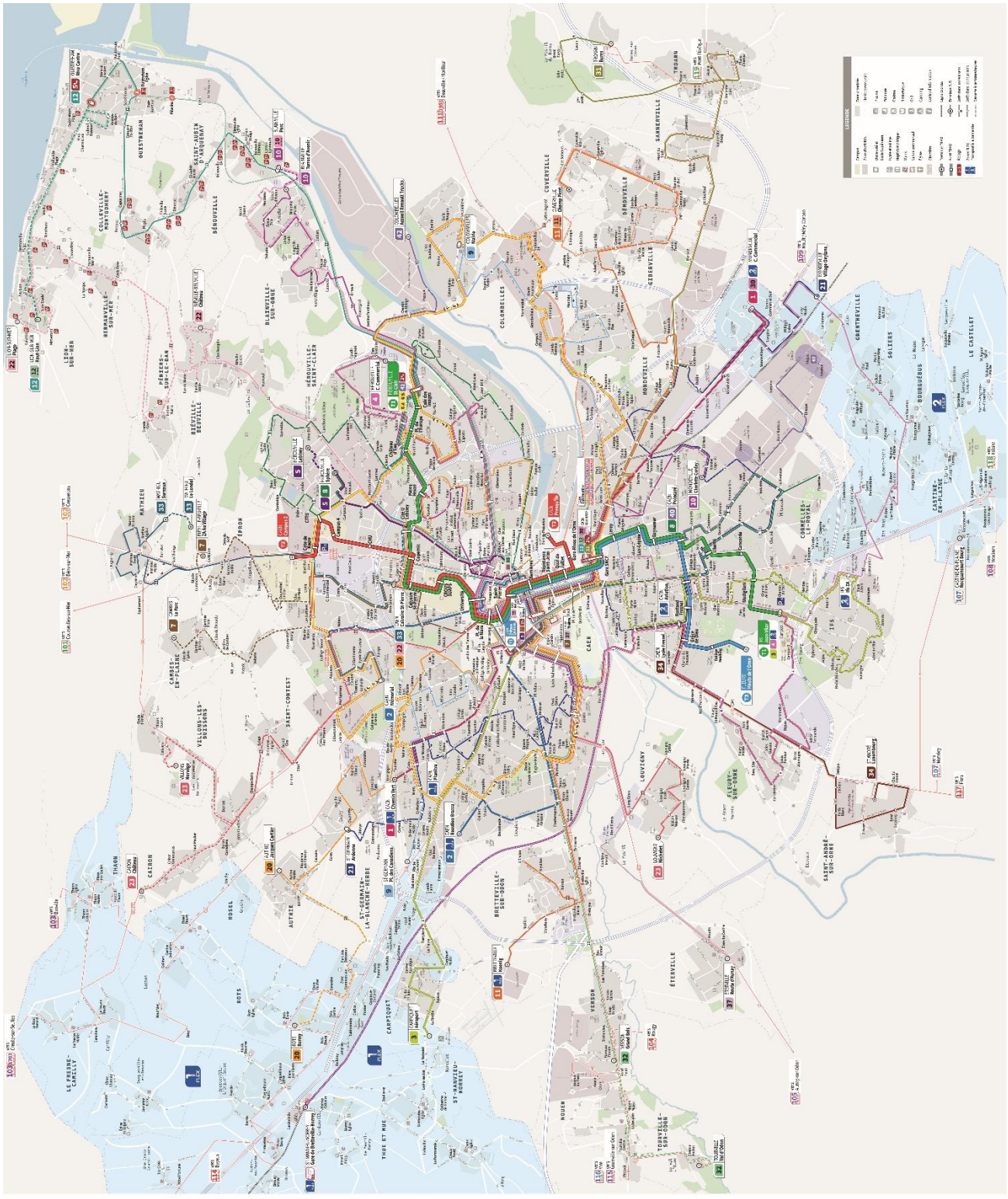
Celui-ci se structure dorénavant de la façon suivante :

- Un réseau structurant radial qui dessert les principales polarités de l'agglomération dense et un peu au-delà, le tout convergeant vers le cœur historique de l'agglomération. Il est composé des trois lignes de tramway, des cinq premières lignes du réseau de bus et d'une ligne circulaire permettant de faire des liaisons interquartiers au nord de l'agglomération dense.

- Un réseau de six lignes urbaines qui permet de desservir la première couronne de l'agglomération dense et les communes littorales, ainsi que de renforcer le maillage de l'agglomération dense. Trois de ces lignes se déclinent en mode express pour connecter rapidement et directement les communes importantes excentrées avec le cœur de Caen.
- Un réseau de proximité qui a vocation à connecter les territoires périurbains et ruraux au cœur de l'agglomération. Ce réseau est composé de deux lignes régulières, du service Twisto Flex (déployé pour l'instant sur deux zones) et de deux lignes à la demande (Résago).
- Une navette électrique gratuite desservant le centre-ville de Caen.
- Deux services à la demande (FLEXO PRO) desservant les grandes zones industrielles et d'activités du territoire.
- Un réseau de soirée (Flexo) et nocturne (Noctibus).
- Un réseau complémentaire desservant les établissements scolaires composé de 32 lignes.
- Un service à la demande adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite (Twisto Access).

Réseau Twisto	Numéro de lignes	Amplitude horaire	Fréquence
Lignes structurantes	Tramway T1, T2, T3	4h40-1h40	10 min
	1, 2, 3, 4, 5, 6	4h30-1h10	10 à 20 min
Lignes urbaines	7, 8, 9, 10, 10Ex, 11, 11Ex, 12, 12Ex	5h30-22h20	20 à 30 min
Lignes de proximité	20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 34, 37	5h20-22h00	30 à 70 min
Navette Centre-ville		7h30-20h	15 min

Caractéristiques de l'offre régulière un jour type de semaine, source Twisto 2024, Kéolis Caen Mobilités

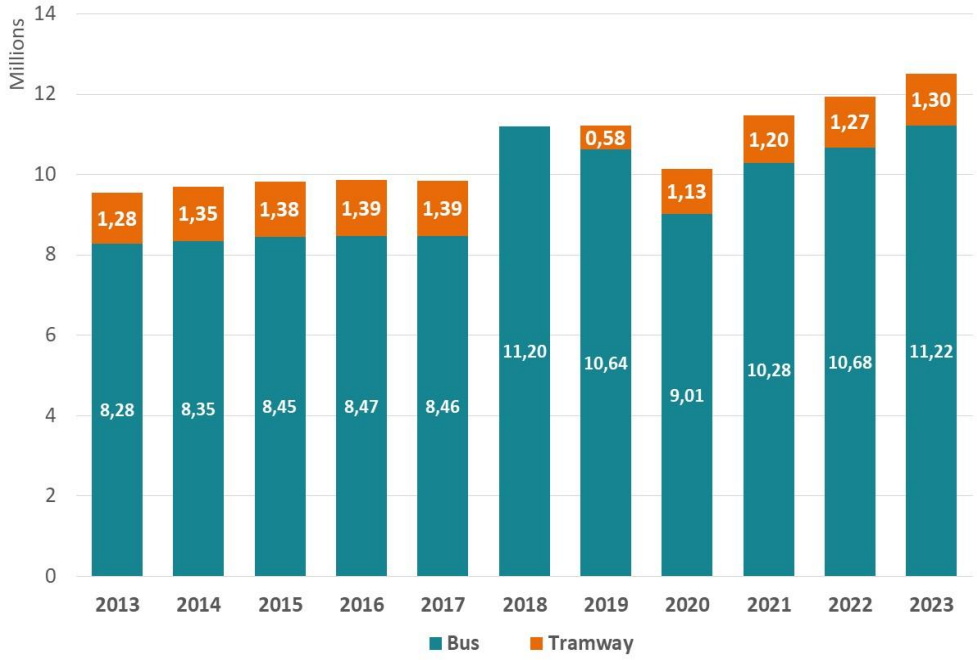


Plan du réseau Twisto, source Twisto 2024, Kéolis Caen Mobilités

Cette restructuration du réseau a été accompagnée par un renforcement de l'offre. En effet, depuis 2021, l'offre kilométrique réalisée est supérieure à ce que proposait l'ancien réseau (environ 25 % de plus) et cette offre ne cesse de progresser depuis. Cette nouvelle offre supplémentaire est surtout liée au renfort du réseau structurant Twisto, notamment le réseau de bus (un tiers d'offre en plus par

rapport à 2017) avec comme exemple la création d'une ligne circulaire structurante sur les quartiers nord de l'agglomération dense.

L'offre réalisée en 2018 et 2019 est plus importante que les autres années mais s'explique par la mise en place d'un réseau de substitution bus durant les travaux du tramway, et la nécessité de renforcer le nombre de services bus pour atteindre la même capacité de transport que le TVR avec un matériel bus moins capacitaire.

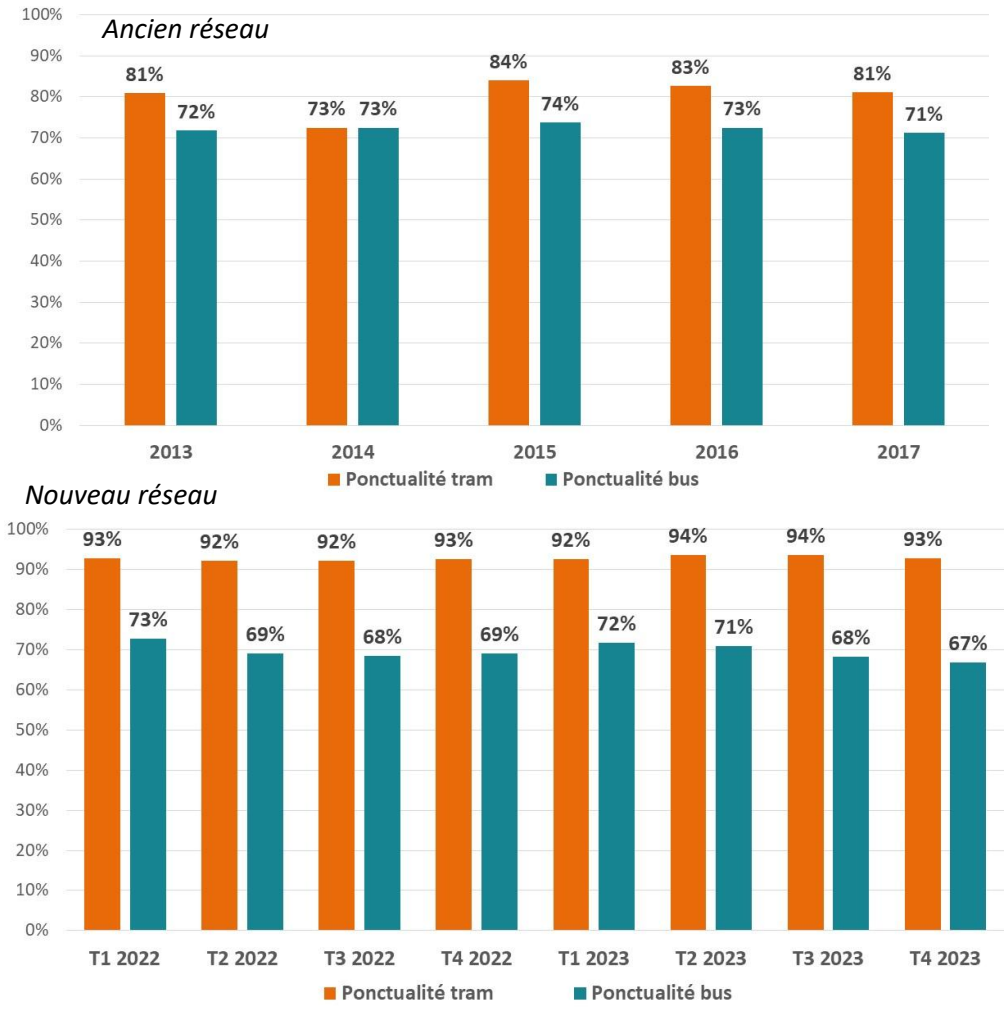


Offre kilométrique réalisée par le réseau Twisto, source Kéolis Caen Mobilités

Un service de transport collectif en site propre (TCSP) fiabilisé

L'abandon anticipé du TVR a été motivé par les problèmes de fiabilité de cette technologie : les pannes étant récurrentes et les rames pas toujours disponibles. L'objectif de cette tramferrisation (transformation du tramway sur pneus en tramway sur rail) était donc en premier lieu de sécuriser la fiabilité du réseau TCSP et assurer sa pérennité sur le long terme.

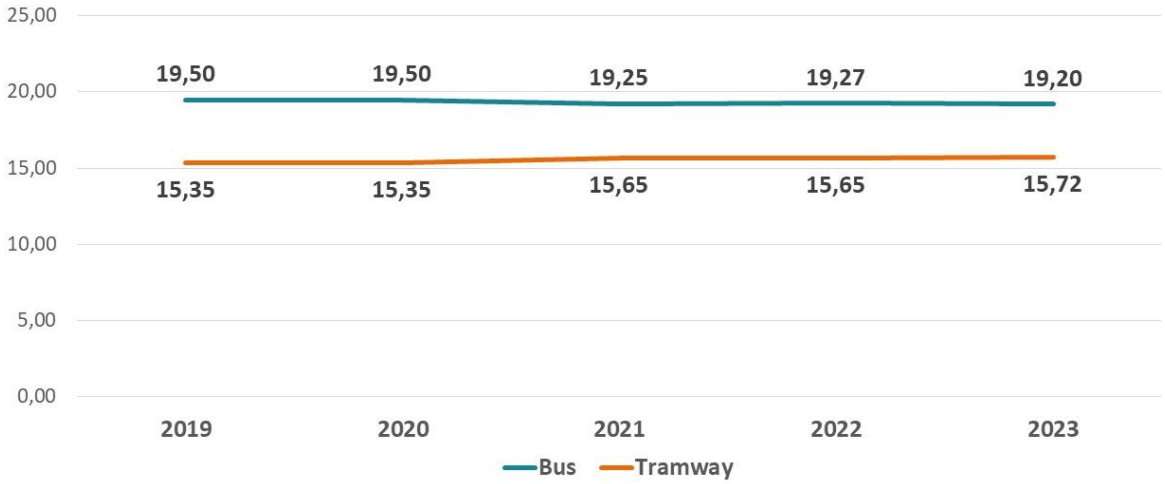
Le nouveau tramway fer semble avoir tenu ses promesses concernant cet objectif de fiabilisation. En effet, la disponibilité du nouveau matériel s'est améliorée avec le tramway fer et le taux de pannes critique a grandement diminué. De même, la ponctualité du nouveau tramway est en hausse par rapport au TVR avec plus de 90 % des tramway à l'heure sur les trimestres des deux dernières années contre une moyenne annuelle oscillant entre 73 et 84 % les dernières années d'exploitation du TVR.



Comparaison de la ponctualité des lignes du TVR et du tramway sur fer
source Rapports d'activités Keolis Caen Mobilités

En revanche, la ponctualité des lignes de bus ne semble pas s'être améliorée voire à même régressée. Ces lignes connaissent des difficultés de circulation récurrentes dans le centre d'agglomération, en l'absence de site propre ou d'aménagements de priorité. La mise en place du réseau de substitution de bus durant les travaux de tramferrisation et la piétonnisation du boulevard Maréchal Leclerc ont nécessité de réorganiser la circulation des bus en centre-ville, entraînant le traitement de certains points noirs (couloir bus rue de Bernières, aménagements en bas de la rue d'Auge et place de la Gare, etc.).

La vitesse commerciale du tramway est faible au regard des potentialités de ce mode de transport mais s'explique par la sinuosité du tracé, les nombreuses traversées routières, ainsi que les inters stations relativement courtes sur le tronc commun.



Évolution de la vitesse commerciale « graphiquée » du réseau Twisto (en km/h), source Rapports d'activités Kéolis Caen Mobilités

Une politique tarifaire particulièrement avantageuse pour les jeunes

La politique tarifaire proposée par le réseau Twisto a peu évolué ces dernières années. Elles proposent deux types de tarification : au voyage ou forfaitaire. Pour chacune des deux, le réseau propose plusieurs formules adaptées aux différents besoins (visiteurs occasionnels, groupe, famille, scolaire, etc.).

Pour faciliter la mobilité des personnes plus fragiles, le réseau de transports collectifs urbains propose également une tarification solidaire pour les tickets et les forfaits. Les remises sont plus importantes que pour les autres publics et vont même jusqu'à la gratuité. Les remises proposées dépendent du statut de la personne (bénéficiaires d'allocations sociales spécifiques, de l'aide médicale d'État, d'allocations liées au handicap, plus de 65 ans non imposables, etc.).

Un travail a également été fait ces dernières années sur la diversification et la dématérialisation des supports des titres de transport. Depuis 2018, les titres papiers magnétiques ont été remplacés par des billets sans contacts rechargeables avec des titres occasionnels ou l'achat de tickets par sms, et les abonnements ont migré sur la carte régionale Atoumod avec laquelle il est possible de charger l'ensemble des titres de transports présents en Normandie.

Enfin depuis l'été 2023, le réseau Twisto expérimente, avec la Syndicat mixte Atoumod, l'application de post paiement Fairtiq. Cette dernière permet d'emprunter plusieurs réseaux de transports en commun au cours d'un même voyage et sur une période donnée et calcule ensuite le tarif le plus adapté en fonction des trajets effectués.

Toutes ces dispositions contribuent à simplifier l'usage des transports collectifs mais aussi à faciliter l'emprunt de plusieurs réseaux, l'interopérabilité des titres et supports ne constituant plus un frein. Ces nouveaux dispositifs de dématérialisation semblent avoir rencontré leur public, les tickets SMS et le post paiement Fairtiq compte pour 12 % des validations en septembre 2024.

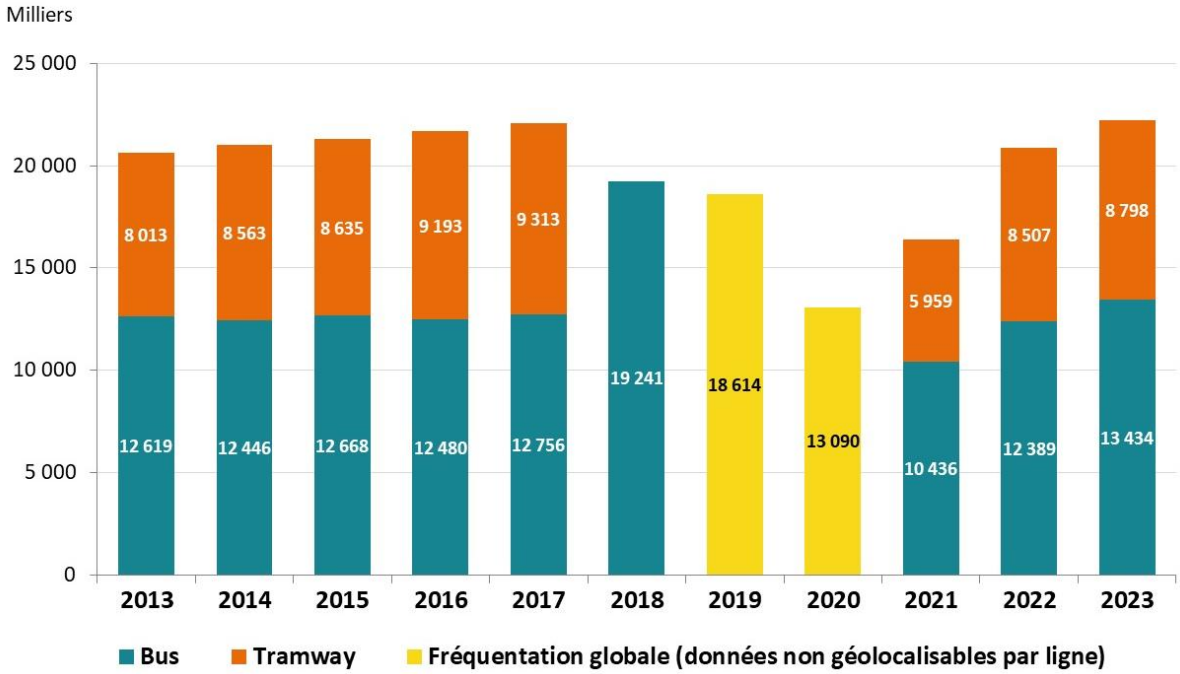
Un réseau Twisto renforcé qui semble porter ses fruits en termes de fréquentation, malgré des années compliquées par la COVID19

Alors que la fréquentation du réseau Twisto était sur une dynamique positive depuis 2013, celle-ci s'est rompue à partir de 2018. Cependant, les facteurs d'explications de ces résultats sont facilement identifiables.

Les années 2018 et 2019 sont avant tout marquées par les travaux de tramferrisation, le TVR est arrêté et un réseau de substitution bus est mis en place. Ce réseau transitoire engendre une baisse des validations, de l'ordre de 15 % par rapport à 2017.

Le début de la décennie 2020 est synonyme de pandémie mondiale liée à la COVID19. En 2020, la fréquentation chute de 30 % (de 42 % par rapport à l'ancien réseau) du fait notamment des restrictions de déplacements (confinements, couvre-feu, etc.).

La fréquentation a repris, depuis, une dynamique de croissance. En 2022, le nombre de validations sur le réseau Twisto atteint un niveau conforme aux années ante COVID. 2023 constitue même un record de fréquentation par rapport à ces dix dernières années avec plus de 22,2 millions de validations. Cette hausse de fréquentation est plus marquée pour le réseau de bus, concomitamment au développement de l'offre kilométrique bus.



Evolution de la fréquentation du réseau Twisto selon le type de ligne (les données 2019 et 2020 ne sont pas disponibles par ligne du fait du dysfonctionnement du système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur) source Rapports d'activités Keolis Caen Mobilités

Les derniers chiffres de fréquentation journalière du réseau confirment cette tendance haussière. On recense, en septembre 2024, plus de 100 000 voyageurs en moyenne par jour ouvré sur le réseau Twisto contre 95 000 en septembre 2017 meilleure année du précédent réseau.

Le tramway reste moteur pour la fréquentation du réseau avec 41 300 passagers par jour en septembre 2024, soit 41 % de la fréquentation totale du réseau, comme à l'époque du TVR. Le réseau structurant de bus a également un poids conséquent dans la fréquentation du réseau Twisto, comptant pour un quart des validations quotidiennes. La nouvelle ligne circulaire (n°6) et la ligne 1 sont les plus fréquentées du réseau de bus.

Réseau Twisto	Numéro de lignes	Nombre de validations journalières (JOB)	Part des validations en JOB
Lignes structurantes	Tramway T1, T2, T3	41 300	41 %
	1, 2, 3, 4, 5, 6	24 400	25 %
Lignes urbaines	7, 8, 9, 10, 10Ex, 11, 11Ex, 12, 12Ex	12 000	12 %
Lignes de proximité	20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 34, 37	4 400	4 %
Autres lignes		2 100	2 %
Ticket SMS et post paiement		11 800	12 %
Validations bus non localisées		4 100	4 %
Total		**100 100**	**100 %**

Réparation des validations moyenne journalières selon les lignes du réseau Twisto (JOB – journée ouvrable de base-septembre 2024), source : Base stats Arrêts 2024 – Caen la mer

Une nouvelle offre interurbaine unifiée en 2020

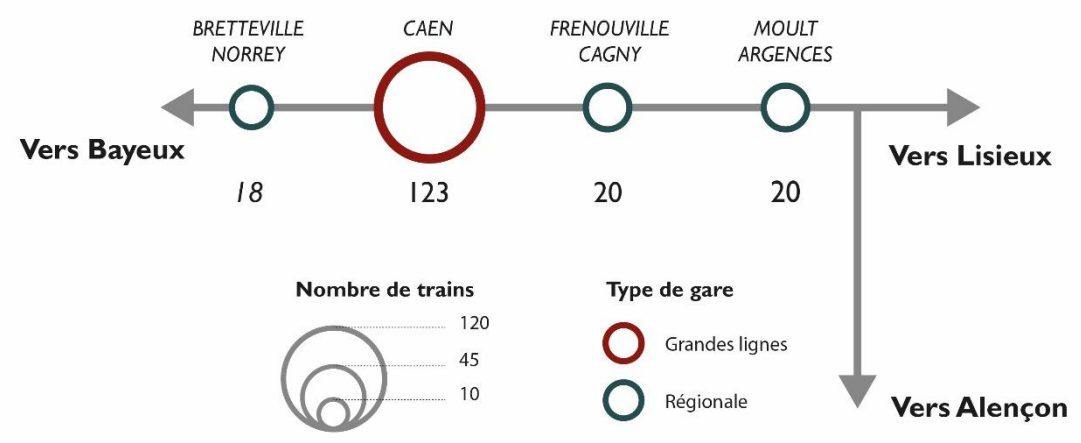
Depuis le 1er janvier 2017, la Région a récupéré l'organisation des transports routiers interurbains, autrefois départementaux. En outre, elle est devenue autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire normand plus connus sous le nom de trains Intercités et sous la responsabilité alors de l'État.

Profitant de ces divers changements, la Région Normandie a créé au 1er janvier 2020 un nouveau réseau de mobilité intitulé NOMAD et qui réunit l'ensemble des réseaux et services dont elle a la responsabilité : transports scolaires, routiers non urbains, ferroviaires, à la demande ou covoiturage.

- **Le réseau NOMAD Train**

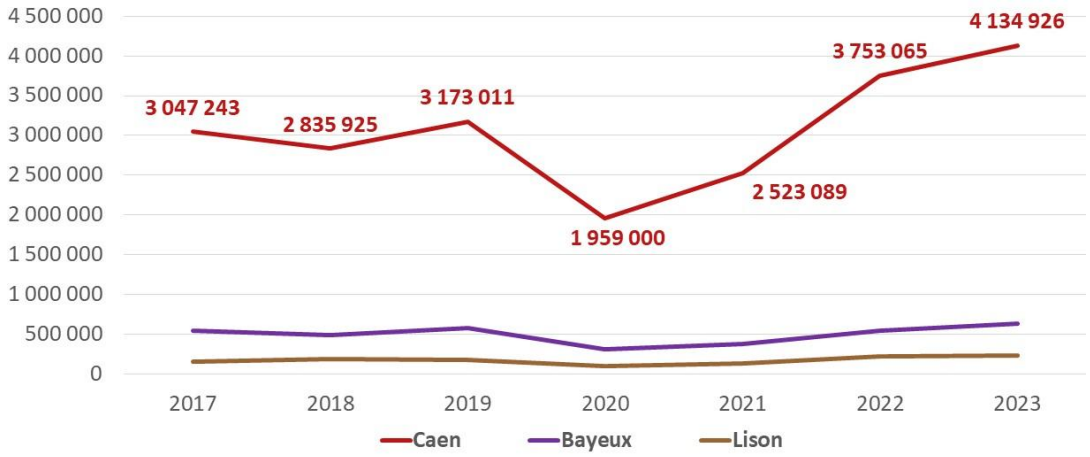
Le réseau NOMAD Train intègre le réseau TER normand et les anciennes lignes Intercités normandes. La gare de Caen est un des points centraux de ce réseau et le cœur du réseau de l'Ouest de la Normandie. Cinq lignes sont répertoriées au départ de la gare de Caen vers Cherbourg, Granville, Paris, Rouen et Tours.

Depuis l'extension de Caen la mer en 2017, un deuxième point d'arrêt ferroviaire est présent sur le territoire : la halte de Bretteville-Norrey. Il est possible de faire depuis septembre 2021 la liaison entre les gares de Bretteville et Caen avec un titre urbain Twisto. L'offre de train, cadencée, a été renforcée entre les deux gares avec 18 trains chaque jour depuis 2020 contre 15 auparavant. Le temps de parcours est bien plus intéressant qu'en voiture, de 9 min gare à gare en train contre 20 min en voiture.

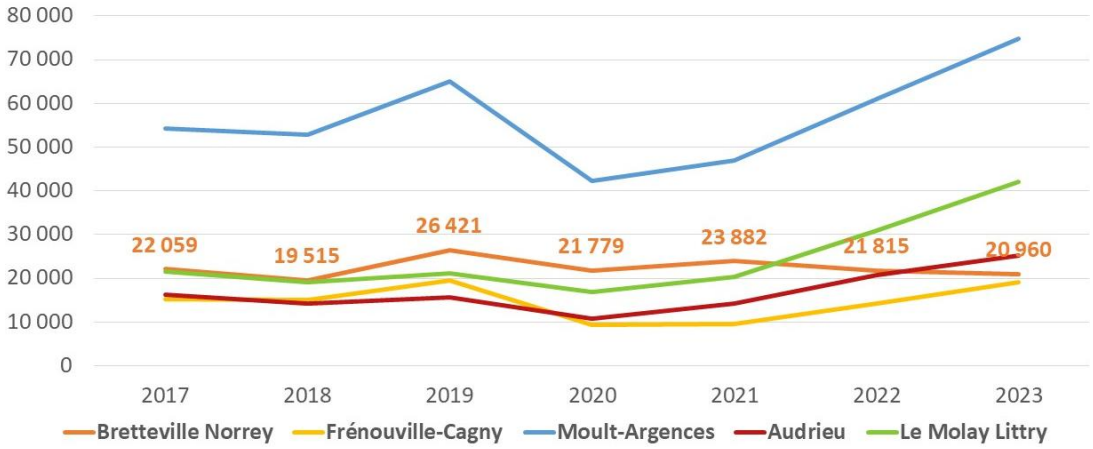


Offre ferroviaire quotidienne par gare située dans le SCoT Caen-Métropole, source Région Normandie 2024, fichier GTFS

Avec 4 millions de voyageurs annuels en 2023, la gare de Caen est, de loin, la plus fréquentée de l'ouest de la Normandie et la deuxième de la Normandie après Rouen (8 millions de voyageurs). À l'image du réseau urbain, la fréquentation de la gare de Caen a fortement progressé depuis les années COVID pour atteindre un nouveau record en 2023 avec plus de 4 millions de voyageurs, soit 1 million de voyageurs en plus que les années ante COVID.



Fréquentation des gares de la région caennaise (en nombre de voyageurs), source Open Data SNCF



Fréquentation des haltes de la région caennaise (en nombre de voyageurs), source Open Data SNCF

Plus de 20 000 voyageurs transitent annuellement par la halte de Bretteville-Norrey. Les chiffres SNCF de fréquentation annuelle de la halte de Bretteville-Norrey semblent être à la baisse contrairement aux autres points d'arrêt ferroviaires du bassin de vie. Pour autant, le nombre de passagers quotidiens utilisant le train depuis Bretteville-Norrey avec un titre Twisto est à la hausse depuis la mise en place du service selon les données de la Communauté urbaine, démontrant l'intérêt de l'intégration tarifaire. Il se pourrait que les données SNCF ne prennent plus en compte les passagers urbains réguliers utilisant dorénavant un abonnement Twisto et ne traduisent plus réellement la dynamique de fréquentation de la halte de Bretteville.

Le SCoT de Caen-Métropole entend promouvoir le train comme mode de déplacements du quotidien au sein de la métropole caennaise, sur un axe Bayeux-Caen-Lisieux. L'infrastructure actuelle, avec deux voies électrifiées, dispose en effet de réserves de capacité permettant d'accentuer le trafic. Une étude a récemment été lancée par la Région Normandie et la Communauté urbaine pour étudier la desserte de l'aire métropolitaine caennaise et la faisabilité d'implanter deux nouvelles haltes ferroviaires au sein de l'agglomération caennaise. Ces études constituent un préalable à la labélisation possible d'un service express métropolitain que pourrait solliciter les deux Collectivités auprès de l'État.

En dehors de la tarification Twisto spécifique entre Caen et Bretteville-Norrey, la Région Normandie propose différentes formules d'abonnement pour favoriser l'usage du train appelé TEMPO. Là aussi une tarification plus avantageuse pour les scolaires et les moins de 26 ans est proposée. Des abonnements combinant trains et réseaux urbains sont également possibles.

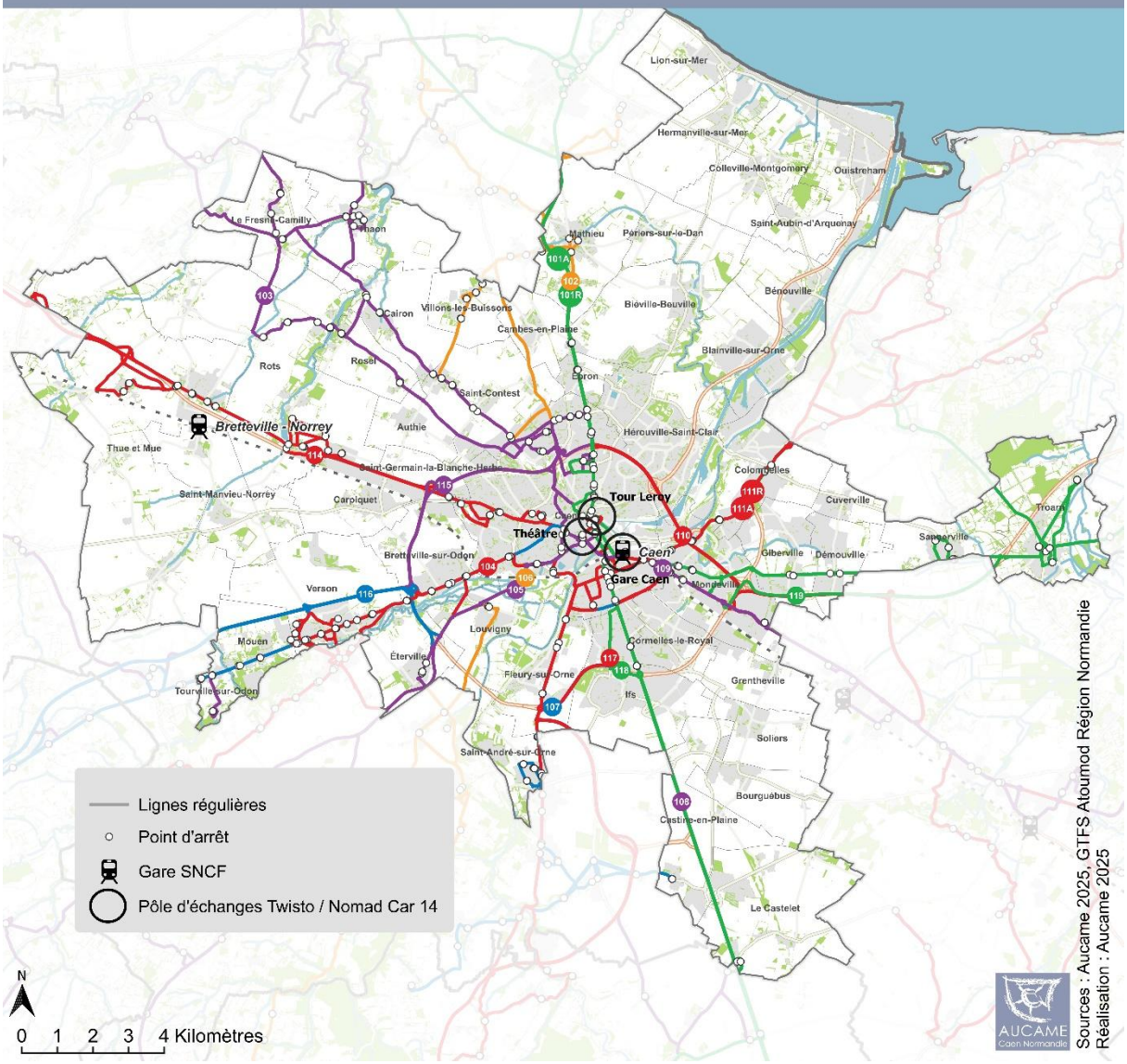
Enfin, le Code des Transports précise à l'article L1214-2 que le plan de mobilité vise à assurer « les conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ». À ce jour, il n'existe plus de passages à niveau en activité sur le territoire intercommunal.

- **Le réseau Nomad Car 14**

Le réseau de transports collectifs routiers interurbains, autrefois connu sous le nom de Bus Verts, est géré dorénavant par la Région Normandie et s'intitule depuis Nomad Car 14. Une convention entre les autorités organisatrices des transports collectifs urbains (Caen la mer) et des transports interurbains (Normandie) autorise le réseau interurbain à desservir le ressort territorial des transports urbains pour des trajets de type urbain selon la tarification du réseau urbain.

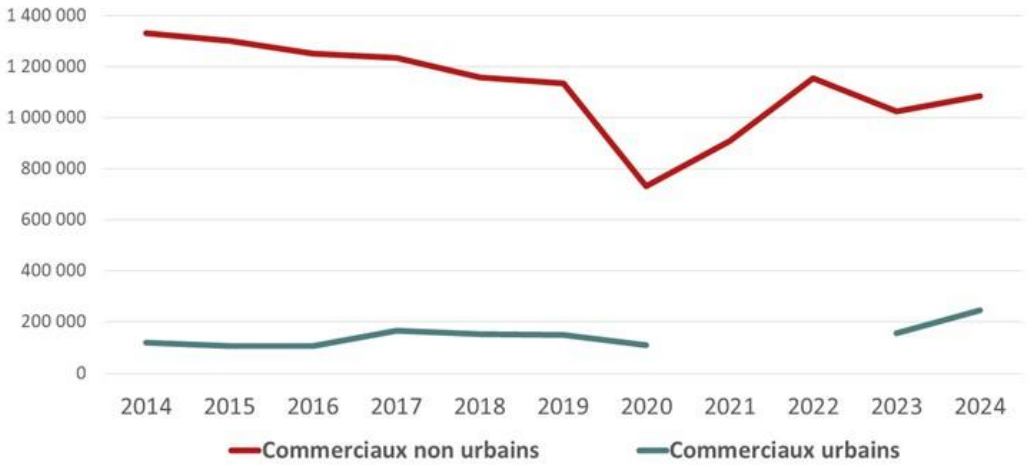
Le réseau Nomad Car 14 est organisé en étoile dans Caen la mer. 17 lignes régulières et plusieurs lignes scolaires desservent le territoire, dont une grande majorité converge vers le cœur de l'agglomération. Trois grands points de convergence et d'échanges avec le réseau Twisto peuvent être identifiés : Gare SNCF/routière de Caen, pôle Tour Leroy dans le centre de Caen et le pôle Théâtre de Caen.

Lignes NOMAD CAR 14 desservant Caen la mer



Le réseau Nomad Car 14 est utilisé avant tout par les scolaires. Pour autant, 36 % de la clientèle est non scolaire (donnée 2019), un des plus hauts taux parmi l'ensemble des réseaux interurbains français.

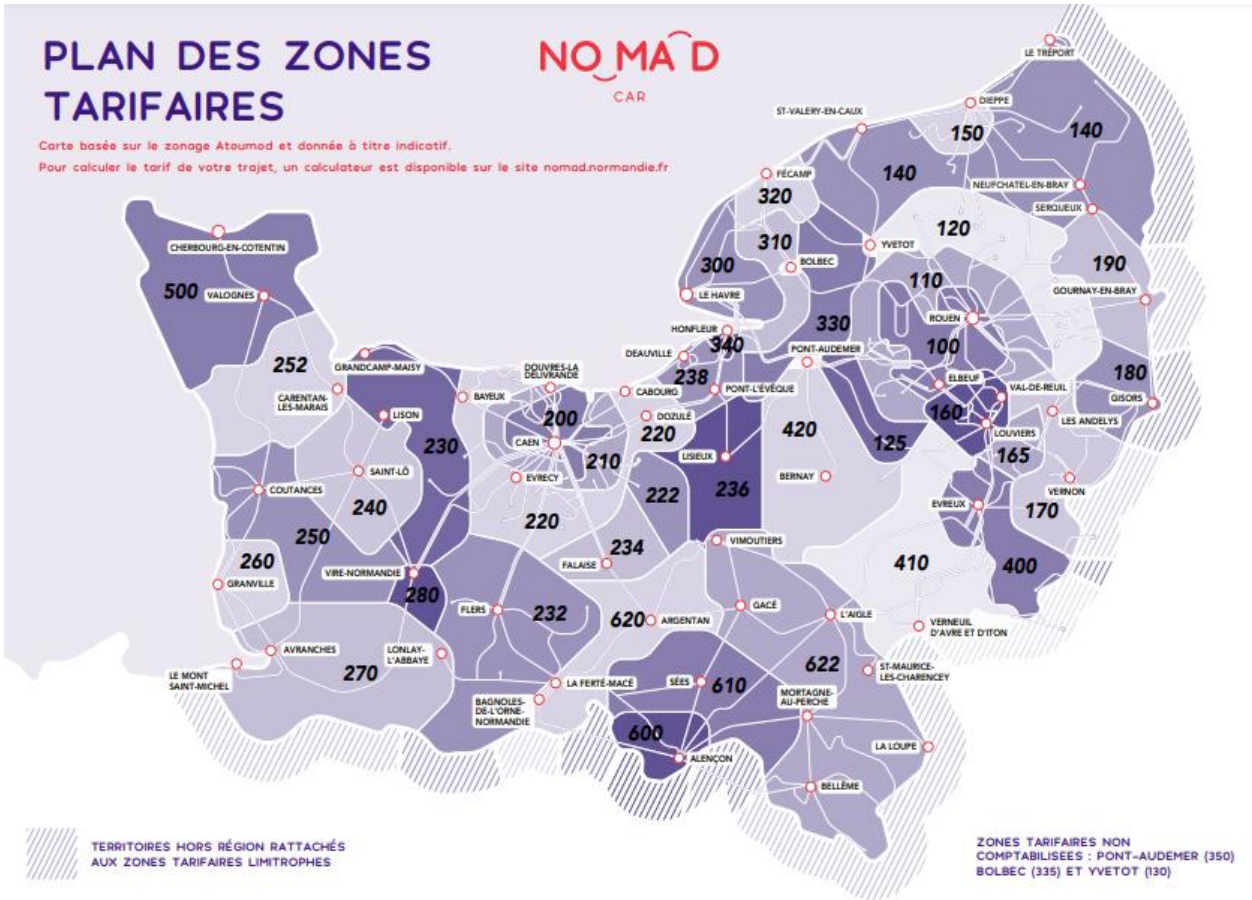
On compte 1,3 millions de validations commerciales en 2024 sur le réseau NOMAD CAR 14 dont près de 20 % par des passagers urbains. Le nombre de passagers urbains transportés par le réseau NOMADCAR14 a augmenté ces dix dernières années, notamment depuis 2017 suite à l'extension du périmètre de la Communauté urbaine. Cela argue aussi du rôle structurant de NOMAD CAR 14 dans la desserte de Caen la mer.



Fréquentation du réseau NOMAD CAR 14 (en nombre de validations totales et nombre de validations de passagers urbains), source Rapports d'activités Kéolis Calvados

Depuis 2023, l'ensemble des réseaux interurbains Nomad Car ont fait l'objet d'une harmonisation à l'échelle de la Région. Cette tarification est zonale et dépend de la distance parcourue.

Un système à l'unité ou d'abonnement (hebdomadaire, mensuel ou annuel) est proposé avec des tarifs plus avantageux pour les moins de 26 ans et les personnes à faible revenu, ainsi qu'un abonnement spécifique pour les scolaires.



Source : Région Normandie, réseau NomadCar

d. Les aménagements et services cyclables

Un maillage cyclable progressif du territoire

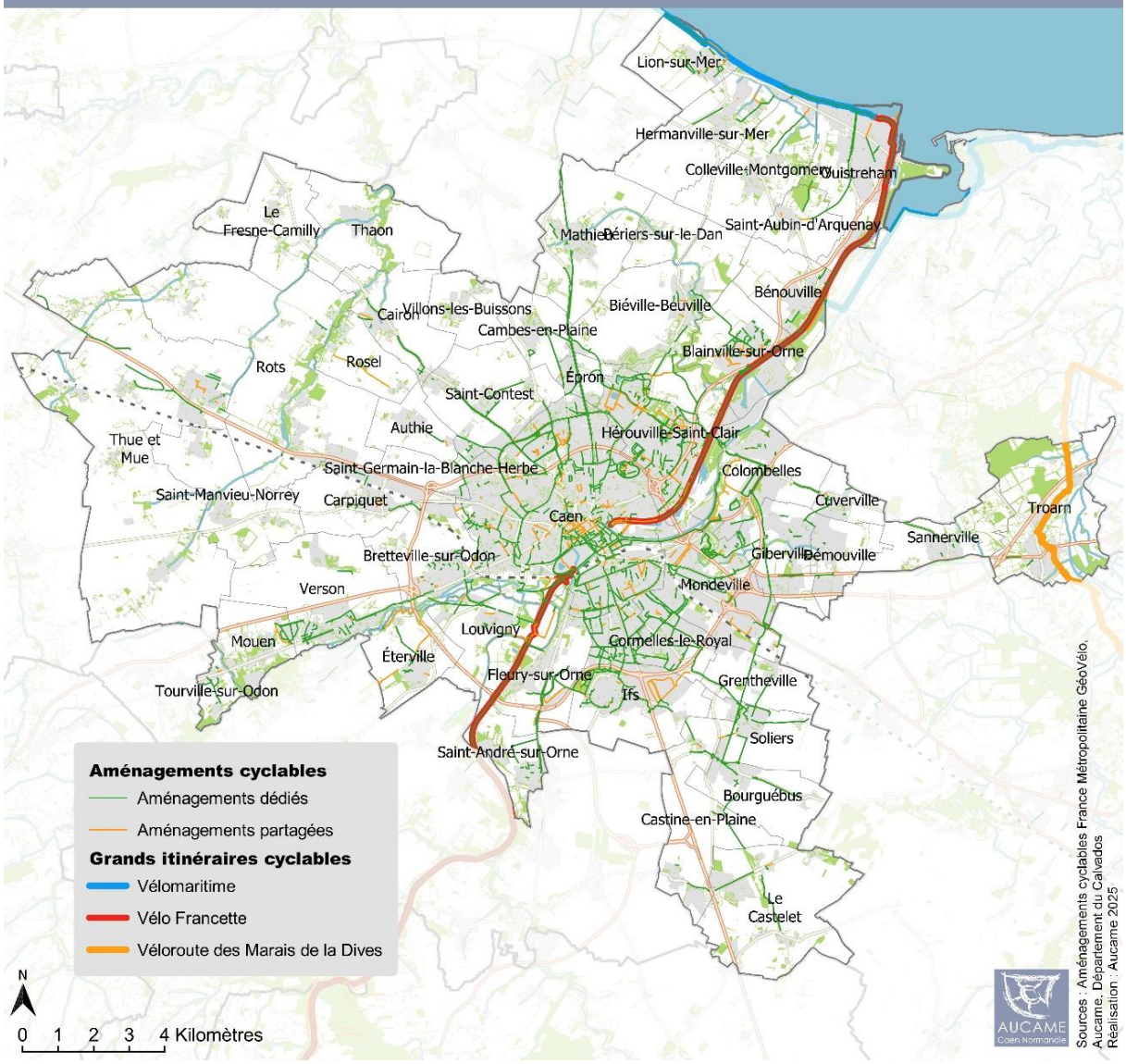
Le maillage cyclable du territoire de Caen la mer demeure encore partiel. En effet, une grande partie des aménagements cyclables sont localisés dans l'agglomération dense et dans une moindre mesure sur le littoral. À contrario, sur les territoires périurbains et ruraux, les aménagements cyclables sont très peu présents, voire quasiment absents, notamment en ce qui concerne les secteurs nord et ouest de la Communauté urbaine.

D'un point de vue touristique, le territoire est traversé par trois grands itinéraires cyclables :

- La Vélomaritime ou EuroVélo 4. Itinéraire d'intérêt européen, il relie Kiev à Roscoff en passant par le littoral de la Manche et donc la Côte de Nacre.
- La VéloFrancette. Itinéraire d'intérêt national, il part de Ouistreham et se termine à La Rochelle en empruntant localement les voies vertes de la Vallée de l'Orne.

- La Véloroute des Marais de la Dives. Itinéraire départemental, il traverse du nord au sud le Calvados, partant de Cabourg pour rejoindre Vimoutiers dans l'Orne, en passant par le pôle périurbain et rural de Troarn.

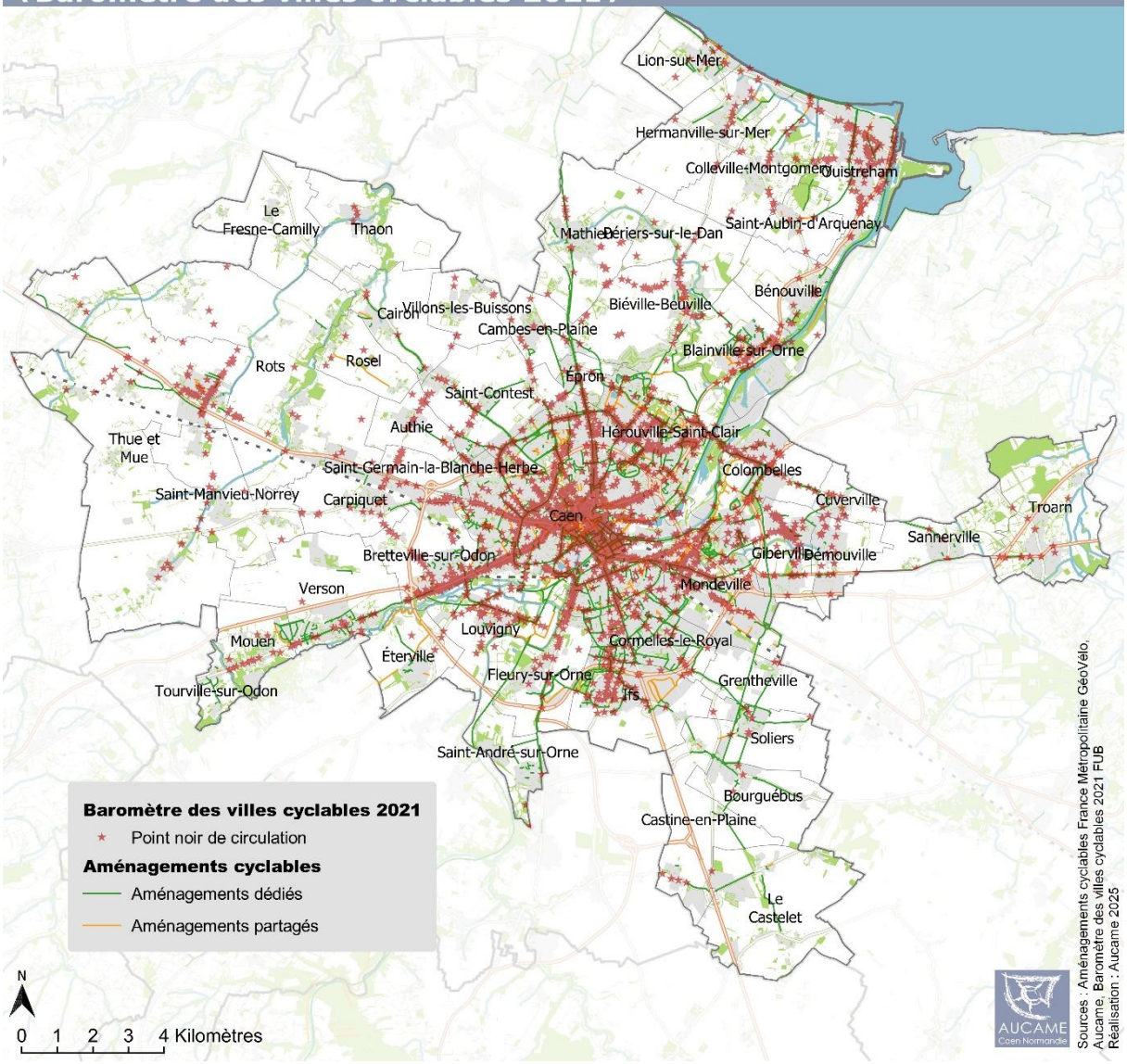
Aménagements favorisant la pratique du vélo



En dehors du cœur de l'agglomération et des grands itinéraires (VéloFrancette et VéloMaritime), les aménagements sont relativement ponctuels et ne permettent pas des continuités d'itinéraires. Une autre problématique du territoire est qu'il existe peu de franchissements sécurisés pour les cycles des grandes infrastructures routières. La question se pose notamment pour le périphérique afin de permettre les liaisons cyclables entre le cœur de l'agglomération et les secteurs périurbains et ruraux.

Les résultats du dernier Baromètre des villes cyclables (2021) corroborent ces observations. Parmi les secteurs problématiques à aménager, les répondants ont identifié les points de traversée des grands axes (échangeur Pierre Heuzé, échangeur de Blainville sur Orne, etc.), mais aussi la traversée des principaux carrefours routiers (rond-point Lazzaro à Colombelles, les carrefours de la rue d'Auge, Côte de Nacre, etc.) et plus généralement les grands axes routiers de l'agglomération dense (avenue Henry Chéron, rue de Bayeux, avenue Clémenceau, rues Saint-Jean et 6 Juin, rue de la Délivrande, etc.) avec comme point de cristallisation les axes autour du Château.

Difficultés de circulation des vélos dans Caen la mer (Baromètre des villes cyclables 2021)



	Linéaire (km)
Aménagements dédiés	**610**
Voie verte	310
Piste cyclable	202
Bande cyclable	61
Double-sens cyclables	37
Aménagements partagés	**35**
Couloir bus + vélo	6
Aménagements mixtes	29
Total	**645**

Linéaire d'aménagements cyclables à Caen la mer (décembre 2024), sources GéoVélo, Aucame

Le groupement Géo Vélo propose depuis 2015 une base de données des aménagements cyclables en France Métropolitaine issue des données Open Street Map et traitées selon le schéma national des aménagements cyclables. Selon cette source, en décembre 2024, on recense 645 km de linéaires d'aménagements propices à la pratique du vélo dans Caen la mer. Une grande majorité de ce linéaire (95 %) est composé d'aménagements dits séparés (pistes cyclables, voie verte, etc.) afin d'assurer une meilleure sécurité de circulation des vélos. Un quart de ce linéaire est situé sur la commune de Caen.

Afin d'étendre et renforcer son maillage cyclable, la Communauté urbaine s'est dotée en 2019 d'un nouveau schéma cyclable. Il vise avant tout à relier l'ensemble des communes du territoire, notamment avec le cœur de l'agglomération. La priorisation des aménagements à réaliser se fait selon deux critères : la vitesse de circulation des véhicules routiers et l'importance du trafic routier. Ce schéma est aujourd'hui en cours de mis en œuvre.

En outre, la Communauté urbaine entend aménager des itinéraires structurants afin de favoriser une circulation facile et rapide des cycles au sein de l'agglomération dense. La collectivité a amorcé la création d'un « périphérique vélo », boucle de 15 km à haut niveau de service autour du centre-ville de Caen, dont la moitié ouest est aujourd'hui aménagée.

Des solutions de stationnement vélo diversifiées sur la ville de Caen

Circulation et stationnement constituent deux volets indissociables d'une politique cyclable efficace.

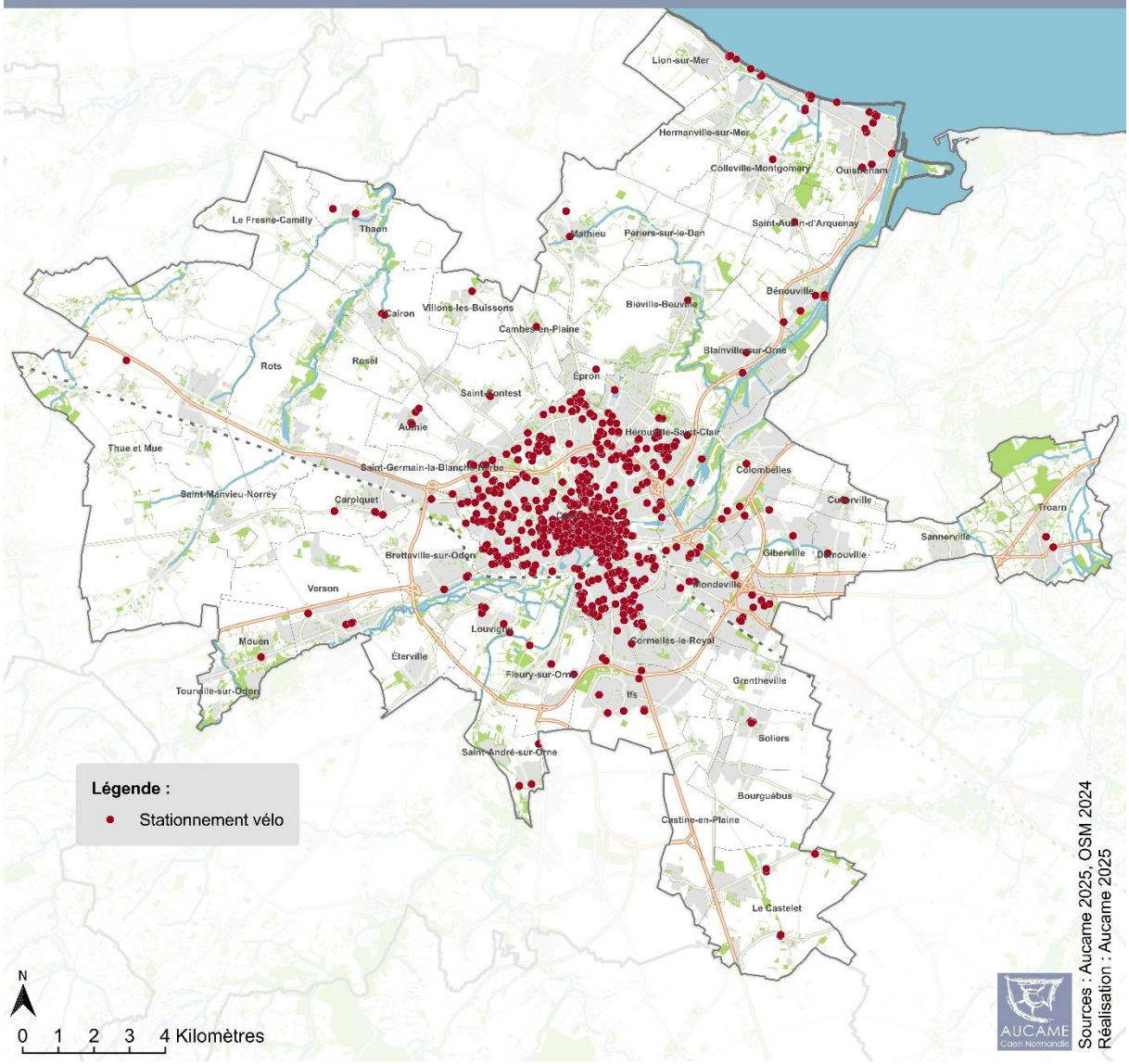
Concernant le stationnement privé, le Code de la Construction et de l'Habitation précise les obligations de dotation en stationnement sécurisé des vélos lors de la construction de bâtiments à vocation résidentielle, industrielle ou tertiaire ou lors de la rénovation des espaces de stationnement de ces bâtiments (Articles L113-18 à L113-20 et R113-11 à R113-17). Les bâtiments accueillant un service public ainsi que les gares et pôles d'échanges sont soumis à ces mêmes obligations.

D'après les données de la communauté Open Street Map, on recense en 2024 plus de 860 zones de stationnement pour vélo à l'échelle de la Communauté urbaine dont 77 % rien que sur la commune de Caen. Pour ceux dont la capacité est connue (92 % des zones), ces parkings offrent une capacité totale de stationnement de 5 850 vélos.

La grande majorité de ces arceaux est localisée dans le centre de l'agglomération et notamment dans l'hypercentre de Caen. Les pôles de vie et commerciaux des quartiers « Politiques de la ville » de Caen, les centres-bourgs des autres communes équipées de l'agglomération ainsi que le littoral sont aussi dotés en termes d'infrastructures de stationnement cyclable.

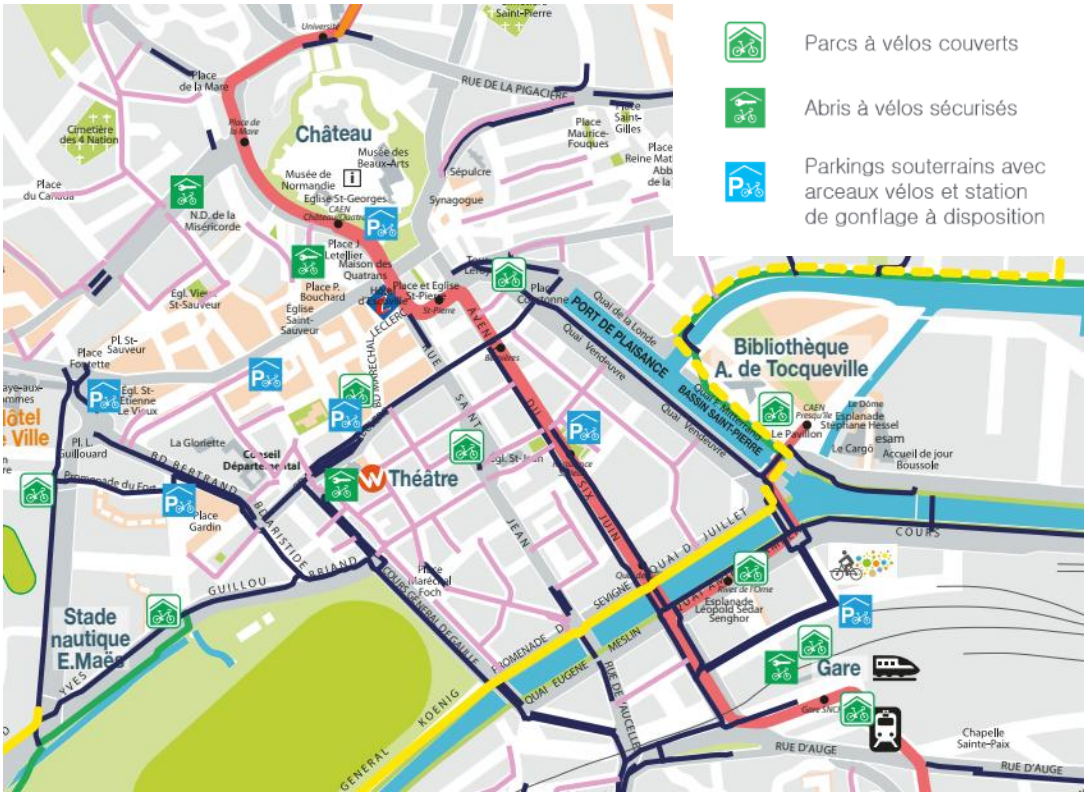
Une attention particulière a également été portée sur l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo puisque l'ensemble des stations du nouveau tramway a été équipé d'arceaux vélos (au nombre de 145).

Infrastructures de stationnement vélo



On distingue plusieurs types d'usage du stationnement vélo. De cette typologie découlent des besoins différents de stationnement (courte, moyenne ou longue durée ; pendulaires, visiteurs, résidentiel, etc.) et donc des aménagements adaptés (localisation, abris, sécurisation, etc.).

La collectivité a bien pris en compte ces besoins spécifiques, 11 abris vélos sont présents en centre-ville et à proximité des grands équipements culturels et sportifs du territoire pour protéger des intempéries les vélos stationnés en moyenne et longue durée. En complément, Caen la mer propose six parcs de stationnement vélos abrités et sécurisés (300 places) dans les principaux pôles d'échanges du réseau Twisto (Théâtre, Gare de Caen, Ifs Jean Vilar, Quatrans, Place de la Mare et Zénith/Palais des sports). Les deux derniers parcs installés, Gare de Caen dans le parcotrain et Zénith, sont deux parcs de grande capacité (respectivement 154 places et 105 places) et sont accessibles à tous, sur simple réservation par une application dédiée.



Zoom sur les emplacements de stationnement vélo dans le centre-ville de Caen, source : Plan cyclable de la Ville de Caen, 2022

Enfin, une vocation multimodale a été donnée aux parcs publics souterrains de stationnement de la ville de Caen puisqu'ils sont également équipés d'arceaux vélos et d'une station de gonflage.



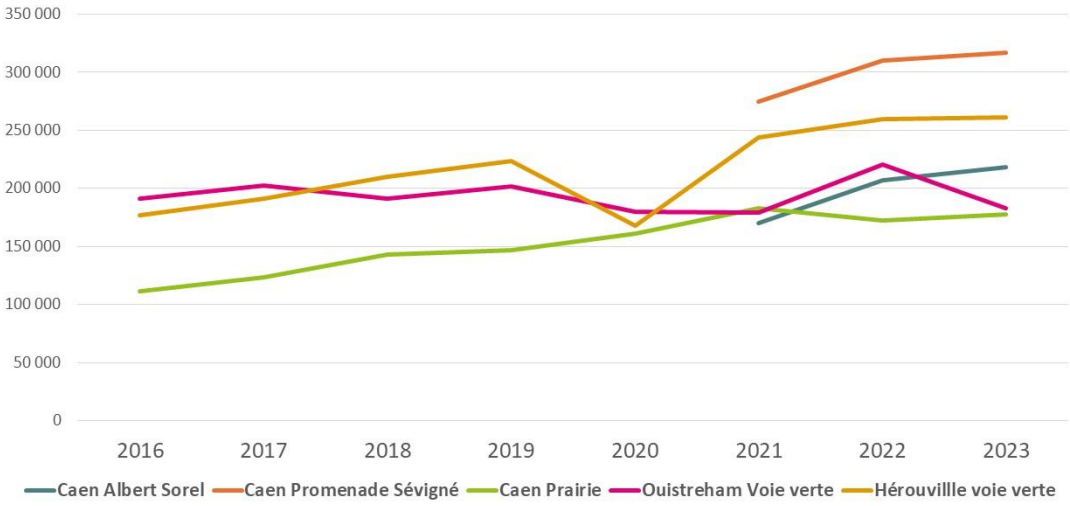


Abris de stationnement vélos

Un usage du vélo en forte hausse

Les données de la dernière enquête de mobilité ont montré que l'usage du vélo au quotidien avait doublé à l'échelle de l'agglomération. Elles corroborent les analyses réalisées ces dernières années avec les données de comptages mesurées sur les aménagements cyclables.

Plusieurs compteurs permanents ont été installés sur les grands itinéraires cyclables de Caen la mer. Ils montrent globalement une hausse du trafic vélo depuis leurs mises en place respectives. On atteint une fréquentation totale de 317 000 vélos en 2023 sur la Promenade Sévigné, axe le plus fréquenté, soit une moyenne journalière de près de 900 cyclistes.

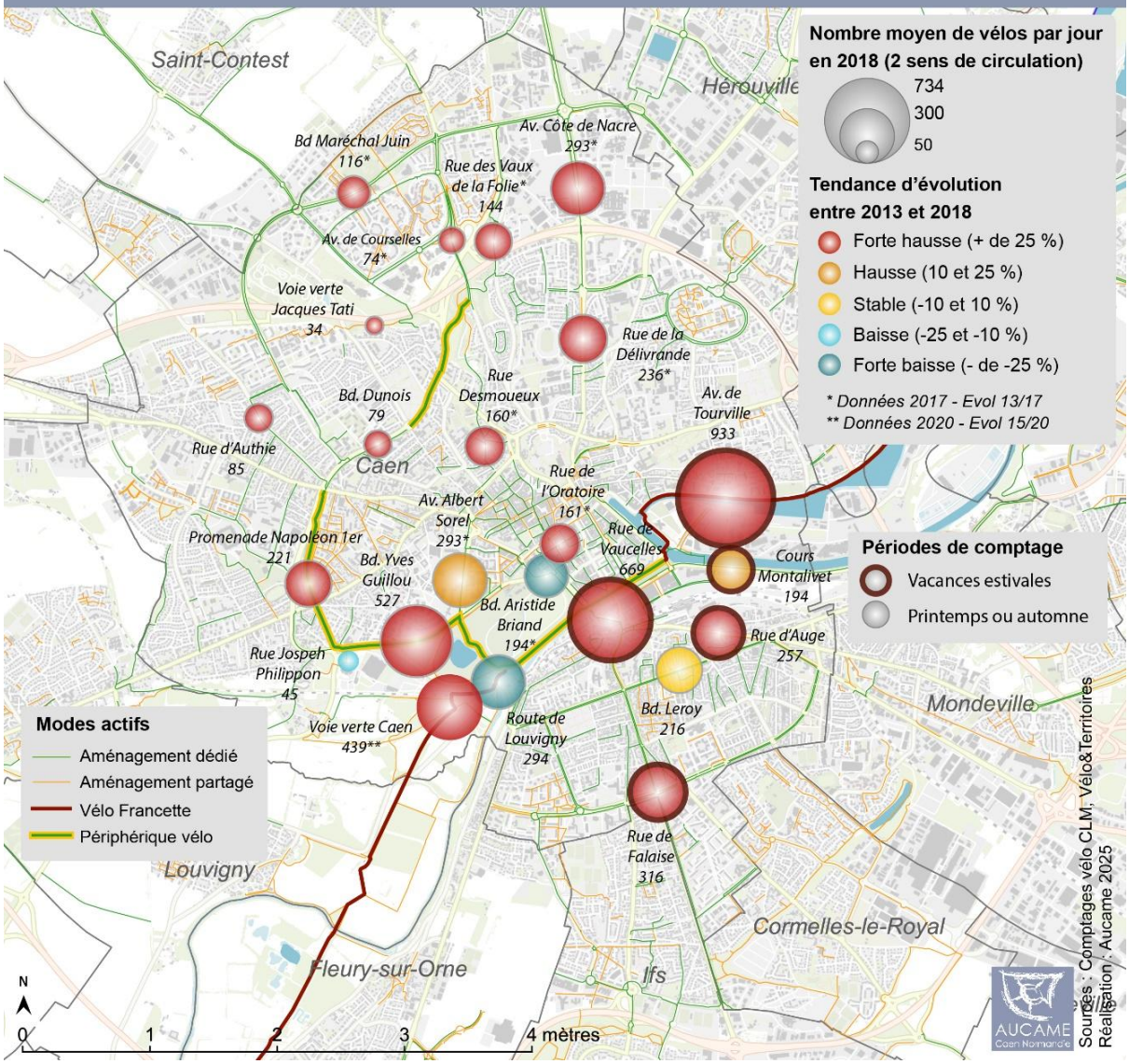


Trafic moyen journalier vélo sur les totems permanents de comptage présents dans l'agglomération, source Ville de Caen, PNF Vélo et territoires

Si la progression du trafic vélo semble avoir été boostée depuis la crise sanitaire de 2020, celle-ci n'a fait qu'accentuer un phénomène qui était déjà observé sur l'agglomération. En effet, dès 2013, la Ville de Caen menait des campagnes de comptage ponctuelles sur certains itinéraires vélo. Celles-ci révèlent une progression de plus de 25 % du trafic vélo sur la majeure partie des points de comptages entre 2013 et 2018. Cette forte hausse est à la fois observée sur les comptages faits durant les périodes estivales et axes touristiques, témoignant donc d'une hausse de la pratique loisirs, mais aussi pour les campagnes ayant eu lieu le reste de l'année, illustrant aussi une hausse de la pratique dite « quotidienne » ou « utilitaire » du vélo.

À ce titre, une étude sur l'évolution des pratiques des cyclistes, réalisée en 2024 par l'Aucame sur la base des données des dernières enquêtes de mobilité, a conclu sur une forme de « normalisation » de son usage, celui-ci est aujourd'hui utilisé comme un mode de déplacement comme un autre et n'est plus associé à un public ou des motifs spécifiques.

Evolution du trafic vélo sur les principaux axes de Caen



Des services vélos pour accompagner l'essor de la pratique

Caen la mer a également mis en place une politique servicielle autour du vélo depuis une dizaine d'années, pour favoriser sa pratique au-delà de la simple problématique de sécurisation des parcours. En 2013, sous l'impulsion du Plan de déplacements urbains, une maison du vélo a vu le jour, à proximité de la gare de Caen. Cette maison du vélo, reconnue aujourd'hui comme une référence à l'échelle nationale, fédère les associations cyclables du territoire, elle propose également des ateliers d'aide à la réparation, des ateliers de remise en selle, de l'information autour de la culture et des événements locaux liés aux vélos, ainsi que des services de location de vélo et de gardiennage.

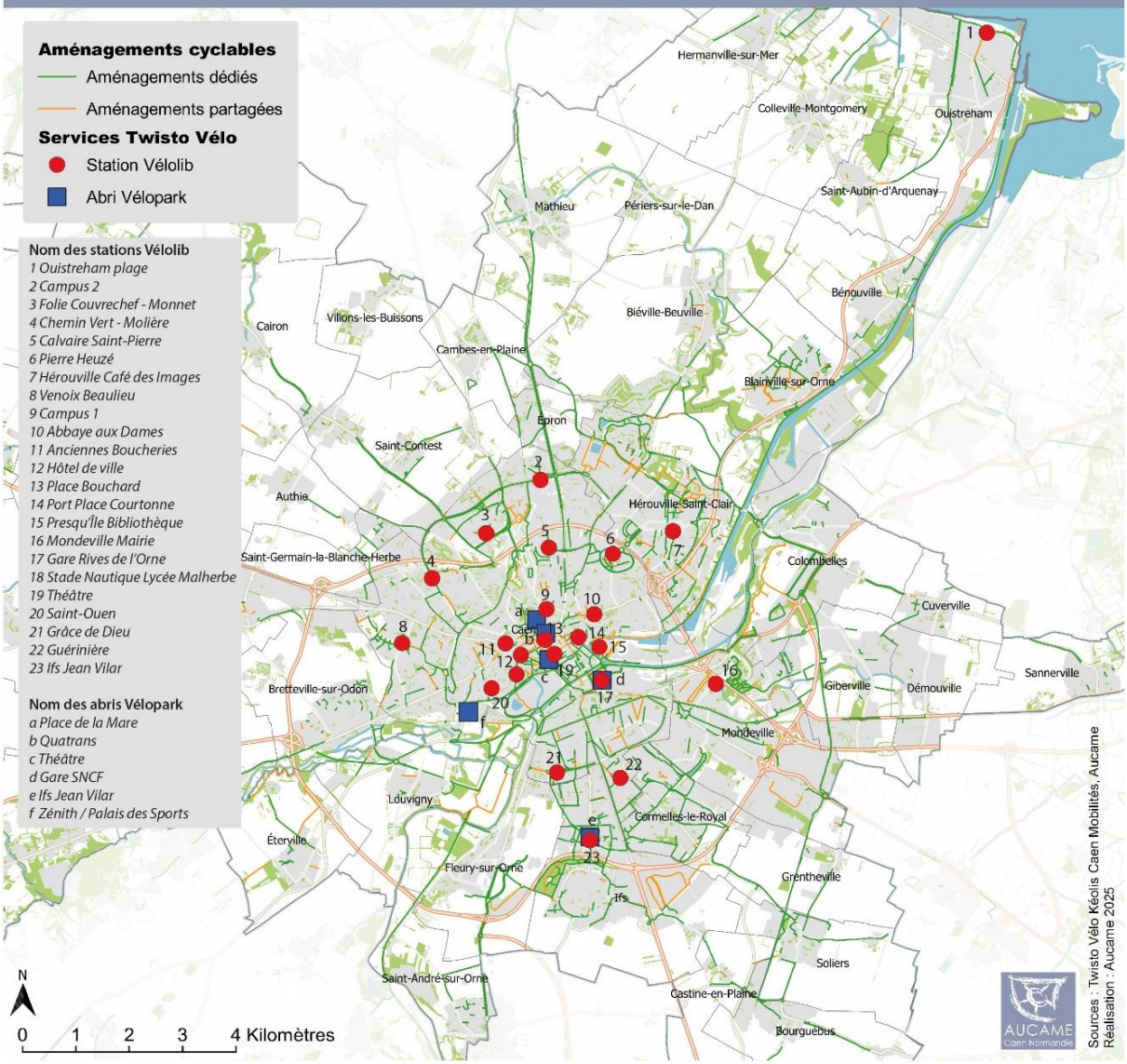
Depuis 2018 et la nouvelle délégation de service public du réseau de transports urbains, Caen la mer propose également trois services de location ou de stationnement sécurisé des vélos, gérés par l'exploitant du réseau Twisto :

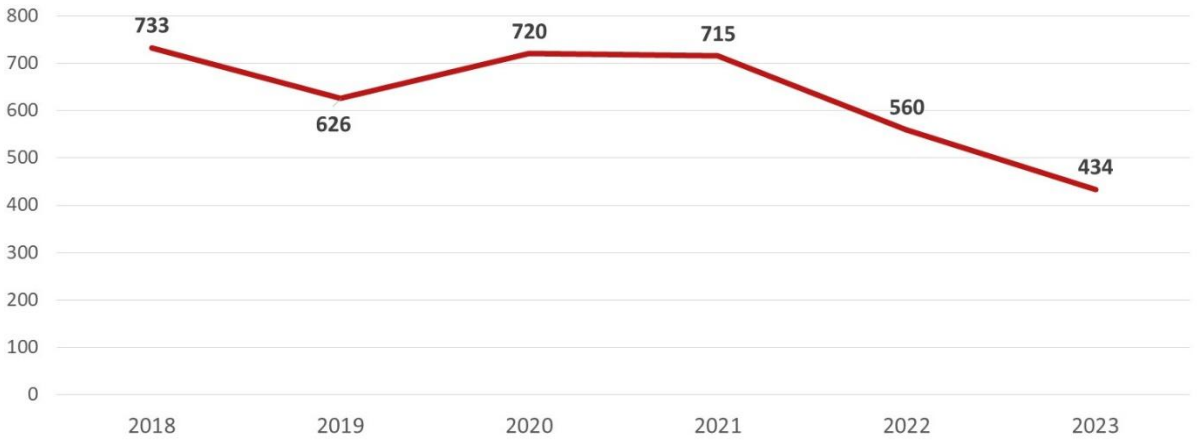
- **Vélolib**, système de vélos en libre-service avec 230 vélos à assistance électrique répartis sur 21 stations. Les stations sont localisées dans l'hypercentre de Caen, les quartiers « politique

de la ville », les sites universitaires ainsi que dans les centres des autres grandes communes (dont une sur la côte à Ouistreham).

- **Véloloc**, 400 vélos à assistance électrique disponibles pour de la location moyenne et longue durée.
- **Vélopark**, box de stationnement abrités et sécurisés de vélos. Six abris sont aujourd'hui proposés dans les principaux pôles d'échanges du réseau Twisto (Théâtre, Gare de Caen, Ifs Jean Vilar, Quatrans, Place de la Mare et Zénith/Palais des sports) dont les deux derniers (gare et zénith) en date sont des parcs de grande capacité (259 places au total) accessibles à tous sur réservation en ligne par carte bancaire (*cf. partie sur le stationnement vélo*).

Localisation des stations Vélolib et Vélopark

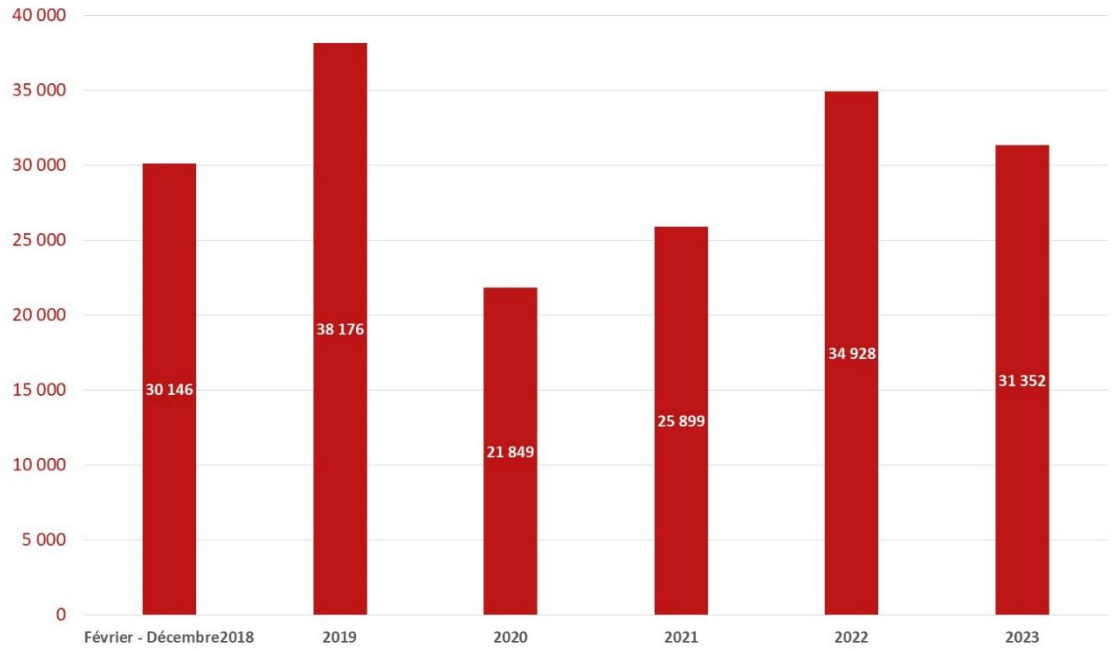




Évolution du nombre d'abonnés du service Véloloc, sources Keolis Caen Mobilités

Le service Véloloc a rencontré un succès immédiat, celui-ci a fait l'objet d'une liste d'attente à ces débuts cumulant plus de 1 000 clients, obligeant l'opérateur a proposé une offre unique de plus courte durée (trois mois de location). Mi 2021, l'offre commerciale a été revue en allongeant les durées de location de trois à six mois ou un an. Mécaniquement, le nombre de locations a diminué alors que le nombre de mois de location a, lui, augmenté, limitant de fait le turnover.

En outre, la multiplicité des aides financières à l'acquisition de vélos a grandement dopé le marché du cycle avec une explosion des ventes ces dernières années. Ce constat peut aussi expliquer l'érosion progressive de l'usage des services de location moyenne et longue durée, un constat plutôt positif puisque l'objectif premier de ce service consistait à permettre aux personnes d'expérimenter l'usage au quotidien du vélo (notamment à assistance électrique) avant l'acquisition en propre.

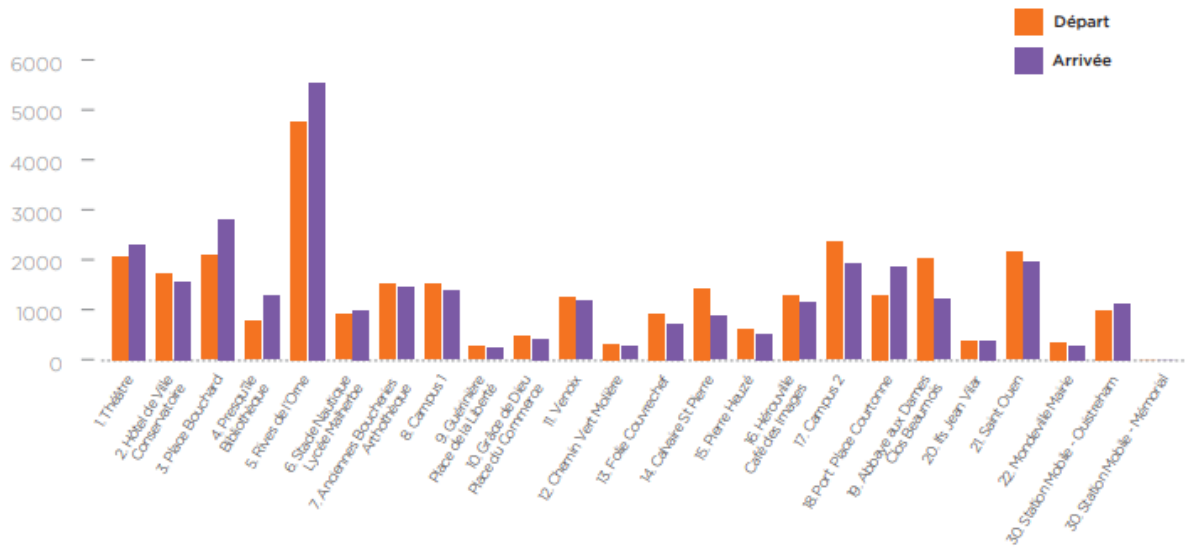


Évolution de l'utilisation du service Vélolib, source Keolis Caen Mobilités

Comme beaucoup de services en matière de transport, Vélolib a été marquée par les restrictions de déplacements liées à la crise sanitaire de la COVID19. La forte croissance de l'usage du service en 2022,

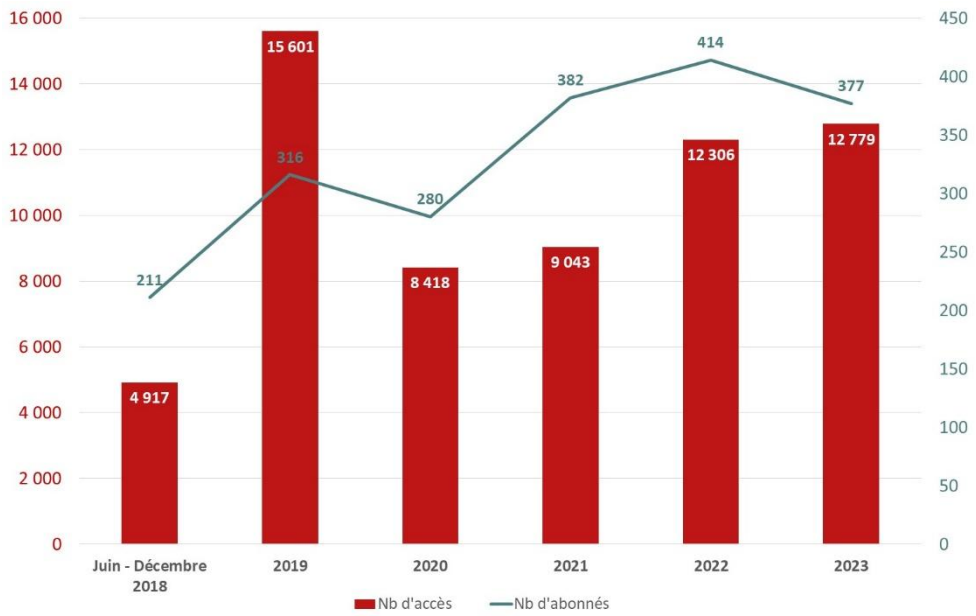
en sortie de crise, confirme le regain d'intérêt de la population pour le vélo à l'issue de cette crise sanitaire.

Une grande majorité des locations se font via carte bancaire aux stations prouvant l'intérêt du service pour les visiteurs occasionnels.



Suivi des emprunts Vélolib par station pour l'année 2023, source extrait du rapport d'activités 2023 de Keolis Caen Mobilités

La station la plus fréquentée, et de loin, est la station Gare-Rive de l'Orne, représentant 15 % des emprunts et restitutions du service Vélolib. Ce service rentre dans une logique de déplacement intermodal pour des visiteurs occasionnels venant en train. Globalement, les stations situées en périphérie ont un nombre d'emprunts plus important et les stations dans l'hypercentre de Caen un nombre de restitutions plus grand. Ce nouveau système de vélo en libre-service sert donc de réseau de rabattement vers la gare et l'hypercentre piéton de Caen.



Évolution de l'utilisation des abris de stationnement Vélopark, source Keolis Caen Mobilités

Depuis la crise sanitaire de 2020, les abris Vélopark connaissent une hausse progressive de leur fréquentation. On recense un peu moins de 13 000 ouvertures en 2023.

Le nombre de clients du service est un peu plus fluctuant, celui-ci a cru jusqu'en 2022 avant de décroitre en 2023. Mais comparé au nombre d'ouverture, on a donc une intensification de l'usage pour les clients de ce service, preuve de son intérêt et du fait qu'il répond à un véritable besoin. Les deux nouveaux Vélopark de forte capacité, devraient fortement accroitre l'usage de ce service et augmenter le nombre de clients.

Les abris les plus fréquentés sont situés eux aussi dans les pôles échanges les plus importants : il s'agit des Rives de l'Orne et du Théâtre.

Mis en place dans le cadre de la nouvelle DSP Twisto afin de pallier l'arrêt du TVR puis afin d'étoffer le bouquet de solutions mobilité en complément des transports collectifs, les services vélo Twisto semblent répondre à un besoin de la population aujourd'hui et participent à l'essor du vélo, classique et électrique, sur Caen la mer.

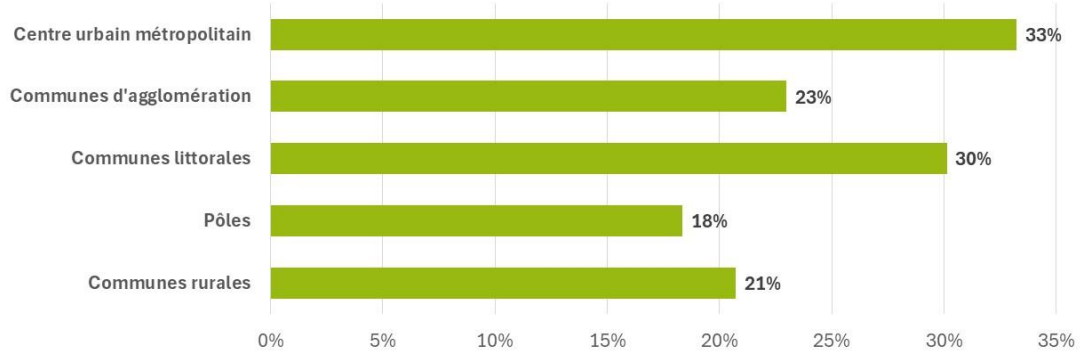
e. La pratique de la marche

Un usage de la marche important dans les centres urbains et le littoral

Avec 32 % de part modale, la marche est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire. 312 000 déplacements pédestres sont effectués chaque jour dans la Communauté urbaine.

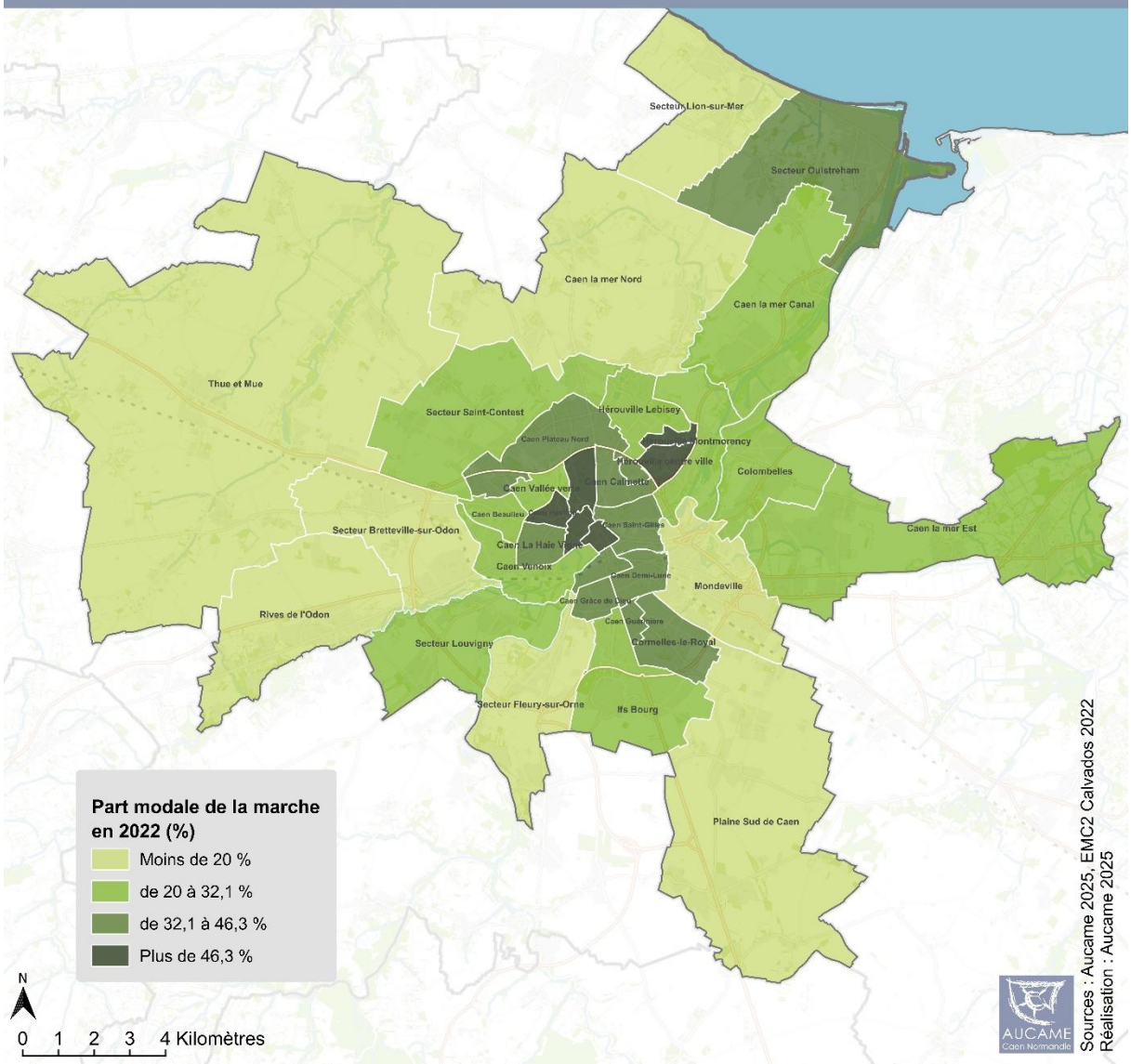
L'étude de l'Aucame sur la pratique de la marche dans le Calvados, en novembre 2014, avait mis en avant l'importance des espaces urbains denses pour les territoires les plus « marchés », et notamment les cœurs de ville. À titre d'exemple, le centre commerçant et historique de la ville de Caen représente à lui seul 10 % du volume total des déplacements pédestres faits dans le département. Les secteurs littoraux, à l'image de la Côte de Nacre, sont également pourvoyeurs de déplacements pédestres.

Les données de la dernière enquête semblent confirmer ces observations.

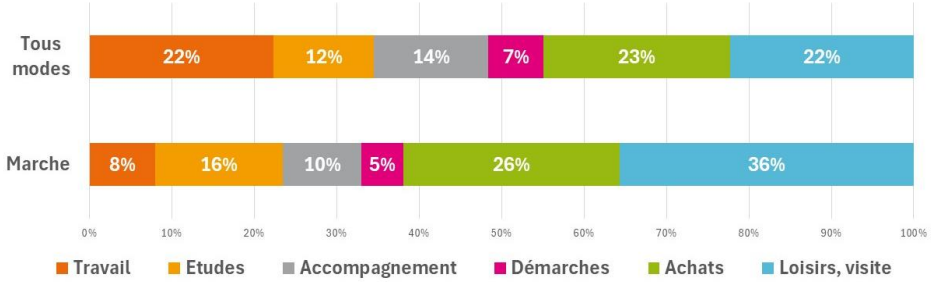


Part modale marche des déplacements à destination de chacune des strates de l'armature urbaine de Caen la mer, source EMC² Calvados 2022

Part des déplacements pédestres par secteur de tirage en 2022



Mode de déplacements de la proximité (970 m en moyenne par déplacement), la marche est avant tout utilisée pour se restaurer, consommer ou se promener. La densité de commerces, d'équipements ou de population, c'est à dire le fait de pouvoir réaliser nombre de ses activités quotidiennes dans un périmètre restreint explique en partie la forte utilisation de la marche dans les secteurs centraux. Le cadre paysager et urbain, ainsi que les caractéristiques socio-démographiques de la population (part plus grande des retraités), permettent aussi d'expliquer ce phénomène pour le littoral.



Motifs de destination des déplacements pédestres, source EMC² Calvados 2022

Un usage de la marche facilité par de nombreux aménagements dans les cœurs de ville ou de bourg…

D'autres critères, plus qualitatifs, sont également à prendre en compte pour analyser l'usage de la marche, notamment ceux de l'aménagement : continuité et jalonnement des cheminements piétons, qualité des aménagements et des espaces publics, etc.

Si le centre-ville de Caen concentre une grande part de déplacements pédestres, c'est qu'une part importante de l'espace public lui est dévolue, aménagé soit en aire piétonne, soit en zone de rencontre. La piétonnisation récente du Boulevard Maréchal Leclerc et la requalification de la Place de la République ont permis d'élargir le centre piétonnier de Caen. La Ville de Caen cherche également à apaiser plus largement son territoire et a adopté depuis 2018 un schéma des zones 30 qui a pour objectif de passer progressivement l'ensemble des quartiers d'habitation de la ville en zone 30, soit 80 % du réseau viaire caennais.

Un travail a également été engagé ces dernières années pour faciliter la traversée des grandes coupures urbaines et géographiques (encorbellement de la plateforme tramway du CHU enjambant le périphérique, élargissement du pont Wilson, création d'une passerelle piétonne entre Ifs Plaine et le bois de Ifs au-dessus du périphérique) pour les piétons.





Piétonnisation du Boulevard Maréchal, encorbellement de la plateforme du tramway enjambant le périphérique au niveau du CHU, deux aménagements récents qui contribuent à faciliter l'usage de la marche dans Caen

Enfin, la Ville de Caen a souhaité sensibiliser la population sur la performance de la marche à travers la définition d'un plan piéton sur lequel est référencé les temps de parcours pédestres de plusieurs itinéraires. En outre, une signalétique a été mise en place au sein de la ville pour indiquer les temps de parcours piétons pour rejoindre les grands points d'intérêt et inciter à l'usage de la marche.

En dehors de Caen, de nombreuses communes ont abaissé la vitesse de circulation pour la traversée de leurs centres bourgs ou pour la desserte de leurs zones résidentielles, à travers différentes dispositions (zone 30, zone de rencontre, rue à 30). Ces mesures ont parfois été accompagnées de réaménagements de centres-bourgs visant notamment à effacer les espaces spécifiques de circulation de chacun et faciliter la cohabitation (plateau piétonnier, revêtement mixte, réduction de la chaussée, etc.) entre les modes de déplacement.

En outre, le déploiement d'un linéaire important de voie verte sur le territoire contribue à créer des itinéraires sécurisés pour se déplacer à pied. De même, la densité de chemins ruraux maillant les secteurs périurbains et ruraux permet de contribuer à ce même objectif.

Enfin, le front de mer de la Côte de Nacre est lui aussi bien aménagé pour les piétons. Un espace, soit entièrement piéton, soit partagé avec les cycles, est proposé de la Promenade de la Paix à Ouistreham jusqu'à la fin de la partie agglomérée de Lion-sur-Mer le long du littoral, débouchant par la suite sur une voie verte le long de la route départementale 514 afin de rejoindre Luc-sur-Mer.

Rosel





Caen, port de plaisance



Ouistreham

Une variété d'aménagements en faveur de la marche

…mais d'autres secteurs peu aménagés

Cependant, si Caen la mer dispose de nombreux aménagements piétons facilitant l'usage de la marche, la qualité de certains aménagements est problématique. Effectivement, l'ensemble de l'espace public du territoire n'est pas forcément accessible, notamment aux personnes à mobilité réduite. Certains trottoirs ne sont pas aux normes et paraissent trop étroits. De même, la disposition du mobilier urbain et le stationnement illicite constitue parfois une gêne pour le cheminement des piétons.

Le Plan d'Accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Communauté urbaine tend à gommer ces anomalies en identifiant pour chacune des communes de Caen la mer des itinéraires types pour lesquels sont diagnostiqués les problèmes d'accessibilité des cheminements.



Trottoir étroit au droit de la plateforme tramway

L'évaluation du PDU faite en 2018 a mis aussi en évidence le fait que les grandes entrées de ville demeuraient très routières, sans qu'il n'ait été fait plus de place aux autres modes. Certaines de ces entrées de ville font aujourd'hui l'objet d'aménagements et des traversées piétonnes sécurisées commencent à être aménagées, à l'image de l'avenue de Paris à Mondeville.



Création d'une traversée piétonne Avenue de Paris (gauche, vue 2018 ; droite, vue 2020), source Google Street View



Plus généralement, les zones monofonctionnelles à vocation économique, généralement en périphérie du cœur dense de l'agglomération ont été construites et aménagées autour de la voiture sans que la place du piéton, et plus globalement des modes actifs, y ait été pensée. Les piétons ne bénéficient pas d'aménagements et déambuler dans ces espaces peut paraître dangereux, a minima très

inconfortable. Or à l'image d'Epopéa ou de la Valley Barrey, ces secteurs ont vocation à devenir multi fonctionnels d'un point de vue urbain et accueillir des habitants. Il paraît indispensable aujourd'hui de redonner de la place aux piétons et aux différents usagers de ces espaces pour en faire des vrais lieux de vie.

f. Les engins de déplacement personnel

Gyropode, overboard, gyroroue, Segway, mais surtout trottinettes électriques, de nouveaux moyens de transport sont apparus dans l'espace public ces dernières années, à la faveur notamment des progrès en matière de mobilité électrique. Principalement présents en milieu urbain, mais pas uniquement, ces nouveaux moyens de transport visent à remplacer la marche, le vélo, voire les transports collectifs urbains pour effectuer plus rapidement des déplacements de faibles distances. Petits, compacts et portatifs, ils s'inscrivent également dans une logique multimodale, utiliser en complétement du bus, du tramway, du train ou de la voiture pour initier ou finaliser un déplacement.

Afin de faciliter la cohabitation entre ces nouveaux modes de déplacements et les autres usagers de la voirie, notamment face à l'ampleur du phénomène (640 000 trottinettes électriques vendus en 2020 en France), l'État a réglementé leurs conditions de circulation fin 2019. Le Code des Transports les désigne tout d'abord sous le terme d'engins de déplacement personnel (EDP), il s'agit de « véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne […], équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h ». Il faut, entre autres, avoir au minimum 12 ans, rouler sur les aménagements cyclables en agglomération et souscrire une assurance de responsabilité civile pour circuler avec un EDP. La circulation sur la chaussée hors agglomération des EPD est interdite.

À ce jour, l'usage des EDP est marginal sur le territoire, il représente à peine 1 % des déplacements des habitants de Caen la mer, soit 7 400 déplacements quotidiens.



Trottinettes Pony en libre-service à Ouistreham, source ©Liberté

Un service de trottinettes électriques en libre-service a été testé dans quatre communes de la Communauté urbaine et a été pérennisé dans seulement deux d'entre elles. Initialement opéré par Bird, le service est aujourd'hui assuré par la société Pony pour les communes de Ouistreham et Hérouville Saint-Clair.

Depuis 2022, on recense 7 600 utilisateurs du service de trottinettes en libre-service sur les deux communes pour un total de 53 000 trajets. Ces chiffres de fréquentation sont loin d'être négligeables, à titre de comparaison, on enregistre un peu plus de 30 000 emprunts du service Vélolib par an.

Les EDP semblent être devenus une solution de mobilité urbaine importante qu'il convient de considérer dans la politique de mobilité de la Communauté urbaine comme un outil à part entière et complémentaire des autres modes. Il est nécessaire de veiller notamment à la bonne cohabitation de ceux-ci avec les autres modes doux sur l'espace public et plus particulièrement avec les cyclistes pour lesquels les EDP partagent les mêmes aménagements.

g. L'intermodalité

La gare de Caen, premier pôle d'échanges multimodaux du territoire

La gare de Caen est le pôle d'échanges multimodaux le plus important de la Communauté urbaine, et même de l'Ouest de la Normandie. Tous les modes de déplacements y sont présents : outre le train, il est desservi par les trois lignes de tramway et de nombreuses lignes de bus Twisto, il accueille la gare routière où la plupart des lignes NomadCar14 et services de car librement organisés convergent, de nombreux services dédiés au vélo y sont proposés ou se trouvent à proximité (Maison du vélo, station Vélolib, Vélopark, abri vélo sécurisé), un parking appelé parcotrain, existe sur la partie nord de la gare et des emplacements de stationnement pour les taxis sont présents sur les deux parvis.

Le fonctionnement du pôle gare a été amélioré ces dernières années. En effet, le parvis nord de la gare, en 2014, puis le parvis sud, en 2019 à l'occasion de la tramferrisation, ont fait l'objet d'un réaménagement afin de faciliter les échanges entre les modes de déplacement au sein de la gare. Ils ont également permis de mieux identifier la fonction de chacun des deux parvis : le nord étant identifié comme point d'accès principale des modes actifs et des automobiles, le sud étant principalement lié aux échanges avec le réseau urbain et interurbain. La création d'une nouvelle station de tramway en 2019 au niveau des Rives de l'Orne permet de desservir également le parvis nord de la gare et « rééquilibre » ainsi le poids des deux rives de la gare dans leur fonction d'intermodalité.

Le parking de la gare de Caen était constamment occupé au maximum de sa capacité et avait déjà fait l'objet d'une extension en 2015. Un nouveau parking silo multimodal a vu le jour sur l'emplacement de l'ancien, permettant d'augmenter sa capacité de stationnement mais aussi de renforcer l'accueil des différents modes sur le pôle gare avec la présence d'un vélopark de forte capacité en son sein. En outre, la circulation des vélos a été revue à l'occasion de ces travaux permettant de créer une piste cyclable bidirectionnelle



Création d'un nouveau parking vélo sécurisé de forte capacité au sein du parcotrain permettant de renforcer l'intermodalité en gare de Caen



On identifie également des pôles d'intermodalité secondaires sur le territoire de Caen la mer mais sans commune mesure avec celui de la gare.

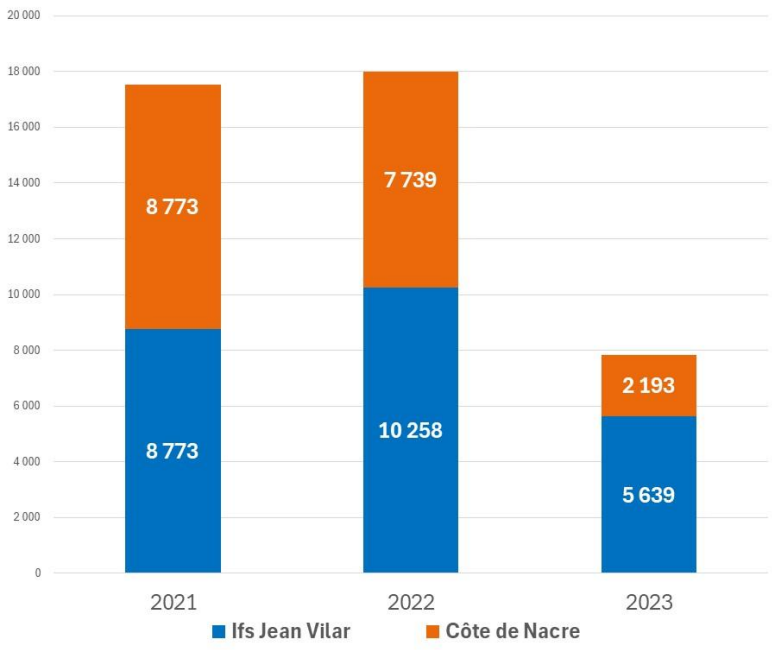
Au sein de l'agglomération dense, deux autres pôles d'échanges entre les réseaux de transports collectifs urbains et interurbains sont présents : au niveau du Théâtre de Caen, également pôle d'échanges majeurs des lignes de bus Twisto et au niveau du secteur Tour Leroy / Place Courtonne.

Deux pôles d'échanges voiture-tramway sont également localisés aux entrées nord et sud de l'agglomération : le parc-relais Côte de Nacre et le parc-relais Ifs Jean Vilar. Longtemps abandonnés faute de clientèle, Caen la mer a relancé son politique de parc-relais fin 2020 avec l'arrivée du tramway fer, plus fiable et capacitaire, offrant au total 240 places de stationnement.



Ifs

Les deux parkings sont aujourd'hui nettement plus fréquentés qu'à l'époque du TVR, plus particulièrement depuis la fin de l'année 2021, marquée par de très fortes perturbations de circulation sur l'agglomération liés aux travaux du Viaduc de Calix. En revanche, l'année 2023 semble marquer un grand recul quant à la fréquentation de ces parkings, notamment pour celui de Côte de Nacre. L'observation du bon fonctionnement de ces parcs-relais est à proroger afin de mesurer l'efficacité réelle de cette politique d'intermodalité.



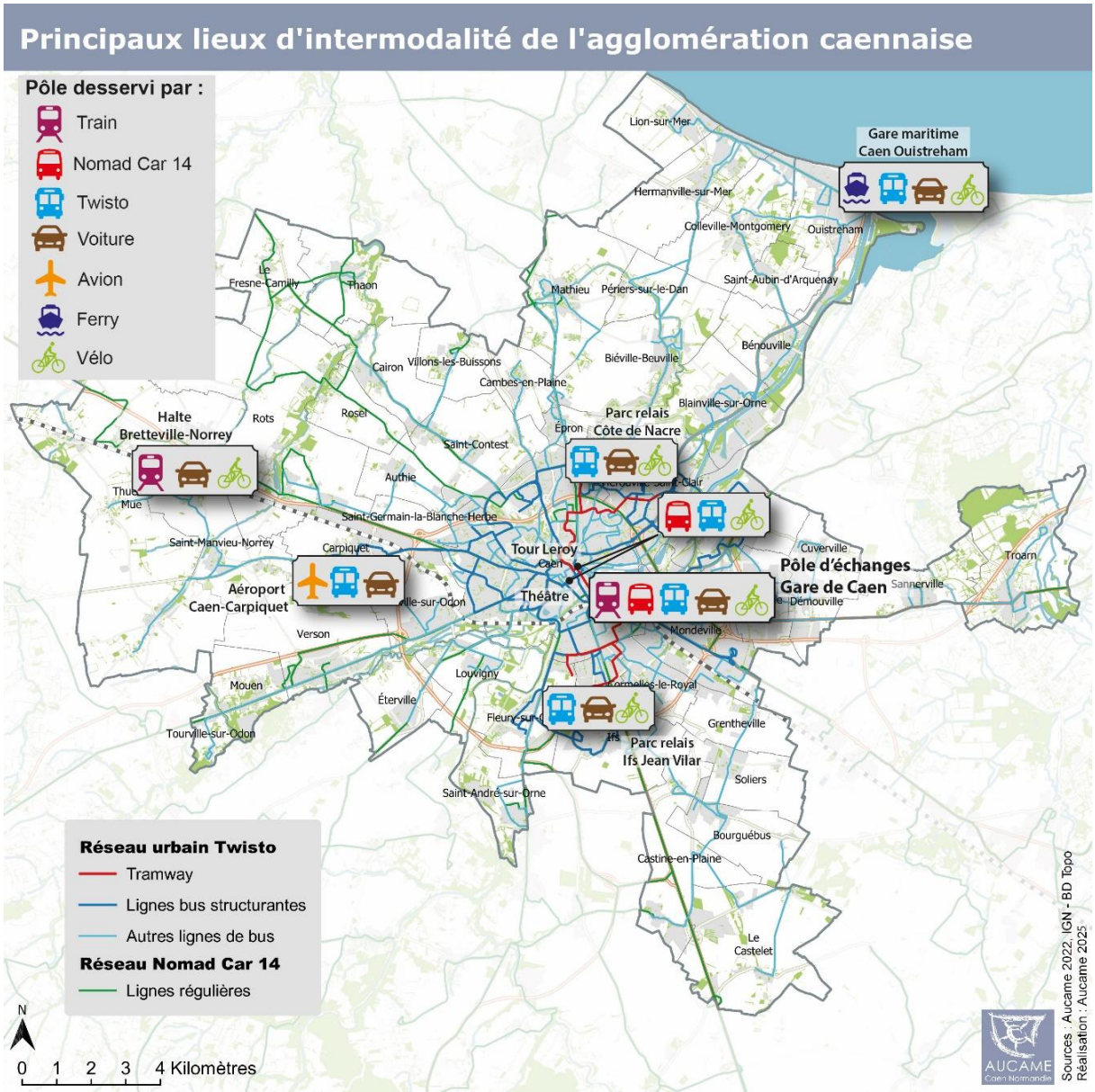
Fréquentation des deux parcs relais de Caen la mer, source rapports d'activité Kéolis Caen Mobilité

Le parking des expositions a également été identifié par Caen la mer comme parc-relais, celui-ci étant desservi par la navette gratuite et fréquente du centre-ville.

Au regard de ces éléments, se pose la question d'un report vers les transports collectifs sur les autres entrées de l'agglomération dense, notamment à l'ouest de l'agglomération à l'occasion de l'arrivée d'une deuxième ligne de tramway est/ouest d'ici à 2029. À l'occasion de ce projet, de nouveaux parcs-relais vont voir le jour, notamment au Chemin Vert et à Beaulieu.

L'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs a également été un axe de travail fort de la Communauté urbaine. Le tramway fer et les bus Twisto accueillent désormais à leurs bords les vélos pliants et le tramway tolère la présence de vélos non démontés s'ils ne gênent pas les autres usagers. De même, la Communauté urbaine a installé de nombreux arceaux vélo à proximité de quasiment toutes les stations du tramway.

En dehors de l'agglomération dense, aucun pôle d'échanges multimodal n'est véritablement recensé en dehors des grandes infrastructures de transport (plateforme-ferry Caen-Ouistreham, aéroport Caen-Carpiquet, halte ferroviaire Bretteville-Norrey).

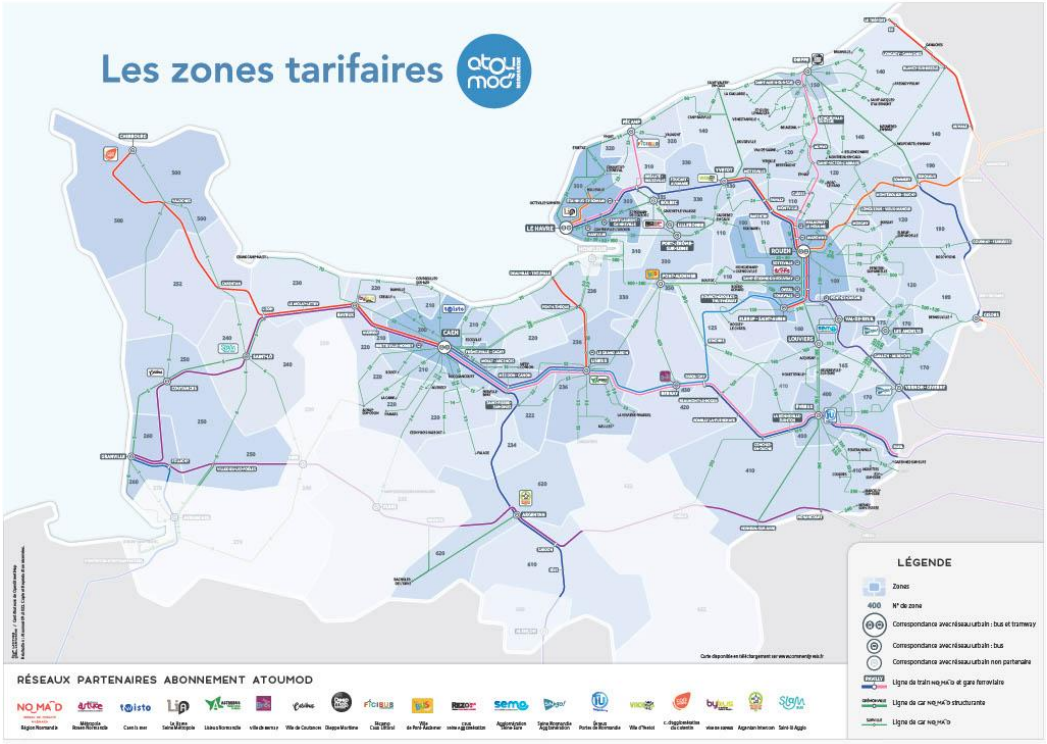


Une interopérabilité des titres et des supports pour favoriser l'intermodalité

L'intermodalité entre les réseaux urbains et interurbains est gérée à l'échelle régionale, via le syndicat mixte Atoumod, regroupant les principales autorités organisatrices de mobilité du territoire, dont Caen la mer.

Un support unique de titres de transport a été déployé localement en 2018, juste un an avant la mise en service du nouveau réseau ; il s'agit de la carte Atoumod valable sur les réseaux Twisto, Nomad Train et Nomad Car 14. Cette carte permet de cumuler les abonnements des différents réseaux et donne également accès aux services vélo de Caen la mer.

Un nouveau titre unique de transport permettant de voyager librement sur les réseaux de transports collectifs ferroviaires, urbains et interurbains a été lancé en septembre 2020 et baptisé « Atoumod » Ce titre, qui prend la forme d'un abonnement mensuel, permet d'emprunter de façon illimitée les réseaux de transports collectifs des zones de départ et d'arrivée choisies.



Zonage tarifaire du nouveau dispositif régional de titre unique de transport, source Syndicat mixte Atoumod

Le réseau Twisto propose également des tarifs avantageux aux détenteurs d'un abonnement TER Tempo Normandie.

Concernant l'intermodalité avec le réseau interurbain, les titres Nomad Car 14 permettent d'effectuer une correspondance gratuite d'une durée limitée à une heure avec le réseau Twisto.

Enfin depuis l'été 2023, l'application de post paiement Fairtiq, expérimentait par Atoumod sur plusieurs réseaux normands permet d'emprunter plusieurs réseaux de transports en commun au cours d'un même voyage et sur une période donnée. Le tarif le plus adapté en fonction des trajets effectués est alors automatiquement calculé par l'application et évite à l'usager de multiplier les titres de transport.

L'information sur les différents réseaux de transport de la Normandie est compilée sur le site du syndicat mixte Atoumod. Celui-ci propose notamment un calculateur d'itinéraires multimodaux intitulé « commentjyvais.fr ». De même, le site internet Twisto propose un calculateur d'itinéraires pour les trajets sur la Communauté urbaine, intégrant les solutions Nomad. Enfin, des bornes d'information voyageurs sur les horaires des bus et tramway Twisto en temps réel sont disponibles en gare de Caen.

Les mesures tarifaires et billettiques mises en place récemment et la communication auprès du grand public sur ces mesures, sont de nature à grandement faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transports collectifs.

6.3. Inventaire des capacités de stationnement

a. Préambule méthodologique

Depuis la loi de 2014 « pour l'accès au logement et un urbanisme rénové », dite loi ALUR, le Code de l'urbanisme impose aux plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) d'« établir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public » (Article L151-4). L'objectif de ce travail est d'identifier « les possibilités de mutualisation de ces capacités ». Le PLUi-HM de Caen la mer est logiquement soumis à cette obligation législative.

Au-delà de la contrainte législative, l'inventaire des capacités de stationnement revêt différents enjeux, aussi bien en matière d'aménagement que de protection de l'environnement. L'objectif national de fin de l'artificialisation nette des sols en 2050, communément appelé « ZAN », impose d'aménager les territoires différemment, non plus en extension mais dans une logique de renouvellement urbain. Or, dans un contexte de tensions accrues sur le foncier mutable aujourd'hui disponible, du fait de sa raréfaction mais aussi le besoin d'y concilier les différentes fonctions que doit accueillir la ville, l'identification des possibilités de mutualisation des espaces de stationnement participe à cette optimisation du foncier urbain. En outre, elle contribue à limiter l'imperméabilisation des sols en diminuant le recours à de nouvelles zones de stationnement.

Le stationnement est aussi un puissant levier en matière de report modal. Optimiser l'offre de stationnement automobile permet de diminuer la place de la voiture sur nos territoires au profit notamment des autres modes de déplacement et participe ainsi au rééquilibrage du rapport de force dans le choix modal des usagers.

Le Code de l'urbanisme ne définit pas explicitement la notion de parc ouvert au public, ni la méthode de l'inventaire à réaliser. Après une analyse des inventaires des capacités de stationnement faits dans le cadre des plans locaux d'urbanisme déjà existants, l'AUCAME, en charge de l'état des lieux pour le document de Caen la mer, a fait le choix de retenir les parcs suivants comme parcs ouverts au public :

- les parcs publics réglementés,
- les parcs publics non réglementés,
- les parcs relais,
- les aires de covoiturage,
- les parcs des équipements publics,
- les parcs des centres commerciaux.

Concernant les deux derniers items, un nombre minimum de 40 places a été défini pour le recensement des parcs considérant qu'en deçà de ce seuil, il était difficile d'envisager une mutualisation du stationnement, le parc devant déjà répondre à un usage principal.

Le repérage de ces parcs a été réalisé via les données du système d'information géographique (SIG) dont dispose l'agence. Deux principales sources ont été utilisées dans ce cadre :

- les fichiers fonciers de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFiP) retraités par le CEREMA, les surfaces dédiées au stationnement couvert et non couvert existantes sur les parcelles référencées y étant généralement déclarées ;

- le mode d'occupation du sol (MOS) régional normand datant de 2016 ; la photo interprétation du MOS normand identifie dans sa nomenclature les zones de stationnement de surface.

À ces deux sources s'ajoutent les données de l'observatoire des mobilités, animé par l'AUCAME, qui référencent les parcs publics de stationnement réglementés et aires de covoiturage présents dans la Communauté urbaine.

Enfin, l'ensemble de ces données a fait l'objet d'une vérification manuelle via Streetview ou les photos aériennes de la BD Ortho 2020. Cette vérification a également fait appel à l'expertise territoriale des chargés d'études afin de corriger les valeurs qui pouvaient s'avérer aberrantes et ajouter les éventuels parcs manquants.

Concernant les véhicules électriques, le fichier consolidé des Bornes de Recharge pour Véhicules Électriques produit par data.gouv a été enrichi de l'offre privée répertoriée sur l'application Ulys de Vinci Autoroutes. Ces données ont ensuite été croisées avec les parcs ouverts au public précédemment identifiés pour connaître les capacités de stationnement des véhicules hybrides et électriques.

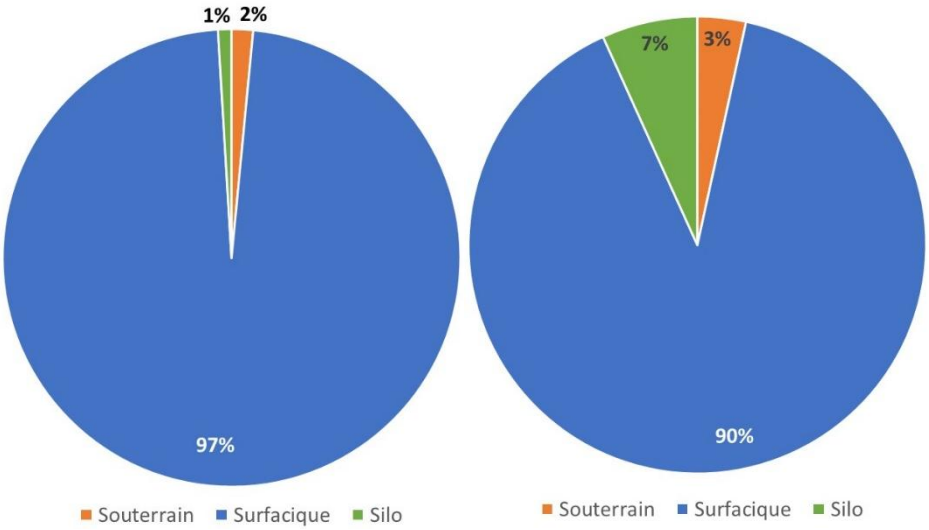
Pour le stationnement vélo, les données sont issues de l'observatoire des mobilités de l'AUCAME, de la ville de Caen et d'Open Street Map. De la même façon que pour les bornes de recharge, les données sur le stationnement vélo ont été croisées avec celles des parcs ouverts au public précédemment identifiés.

b. Une offre de stationnement conséquente dans le centre urbain métropolitain

Des parcs de surface qui occupent un foncier conséquent

On recense dans la Communauté urbaine Caen la mer 528 parcs de stationnement ouverts au public (comme explicité dans le préambule méthodologique). Ces 528 parcs proposent une capacité de stationnement de 77 222 places, soit une moyenne de 146 places par parc.

La quasi-totalité des parcs ouverts au public recensés (98 % des parcs) est située en surface. On dénombre quelques parcs en silo (sans compter le nouveau parcotrain ou celui du CHU sortis en 2024) principalement liés à des grands centres commerciaux. Les parcs souterrains, au nombre de huit, sont des parcs publics, sous délégation de service public. Le parc des Rives de l'Orne bénéficie d'un statut différent et sert principalement de stationnement pour la galerie commerciale située au-dessus. Le magasin Monoprix situé dans le centre de Caen bénéficie également de son propre parking souterrain.

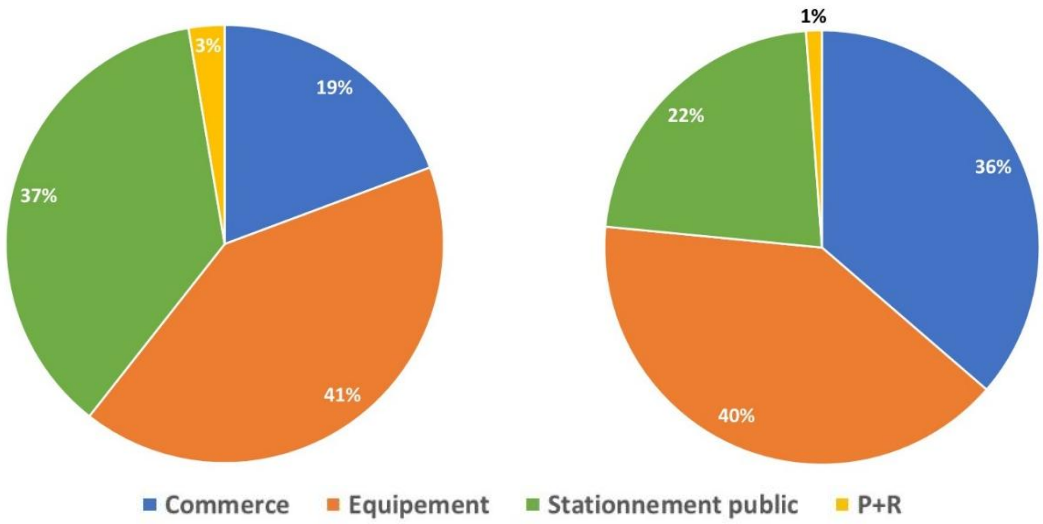


Répartition des parcs de stationnement (graphique de gauche) et des places de stationnement (graphique de droite) ouverts au public selon le type du parc

Des parcs majoritairement publics, mais une capacité très importante pour le commerce

41 % des parcs ouverts au public sont dévolus aux équipements publics du territoire et 37 % sont des parcs de stationnement public. Plus de trois quarts des parcs recensés dans la présente étude constituent une offre de stationnement public.

Si les parcs de stationnement des commerces ne représentent que 19 % des parcs recensés, ils comptent pour plus d'un tiers des capacités de stationnement. On recense en moyenne 275 places de stationnement pour les grands commerces contre 142 pour les équipements et 88 pour le stationnement public.

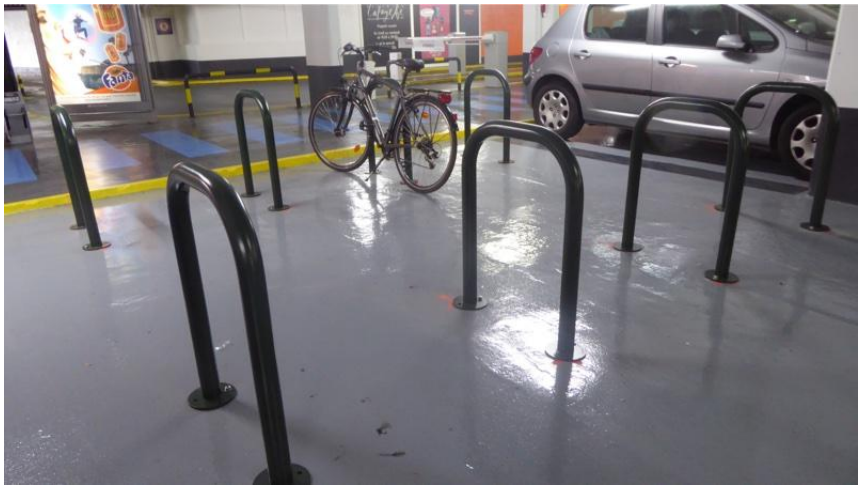


Répartition des parcs de stationnement (graphique de gauche) et des places de stationnement (graphique de droite) ouverts au public selon l'usage du parc

Un niveau d'équipement en stationnement vélo et bornes de recharge encore faible

49 parcs de stationnement ouverts au public sur les 528 recensés (9 %) disposent de points de charge pour véhicule électrique, avec un total de 123 points dénombrés. On compte en moyenne un point de charge pour 628 places de stationnement automobile.

Concernant le stationnement vélo, 66 parcs de stationnement ouverts au public (13 %) disposent d'emplacements prévus à cet effet. 797 places vélos sont ainsi présentes, soit un ratio d'une place vélo pour un peu moins de 100 places automobiles. L'ensemble des parcs de stationnement public en ouvrage du territoire ont une vocation multimodale puisqu'ils contiennent une zone de stationnement vélo, pour certains sécurisée.



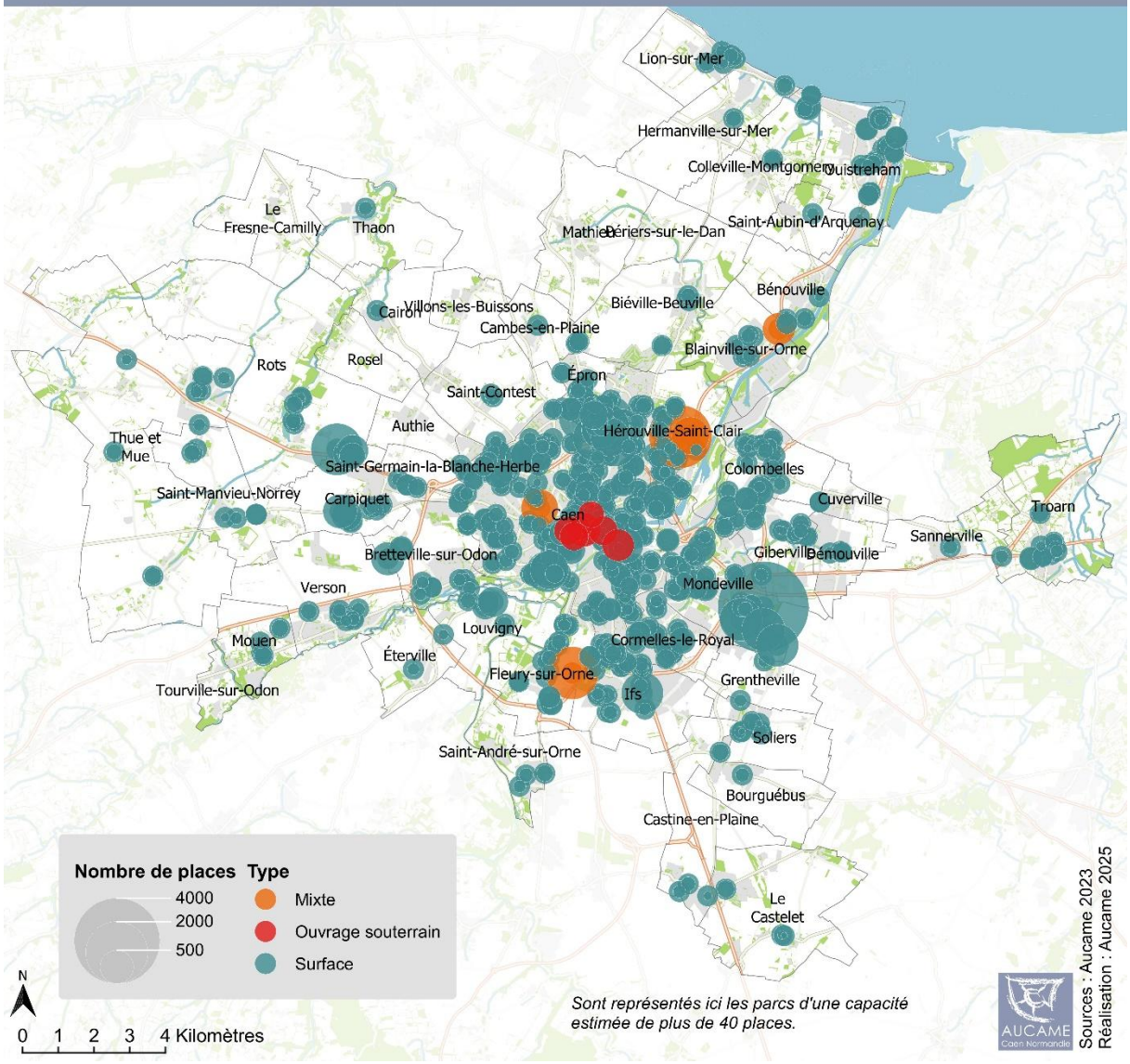
Arceaux vélos installés dans le parking souterrain de la République
Source : Dérailleurs

Des parcs majoritairement situés dans le centre urbain métropolitain

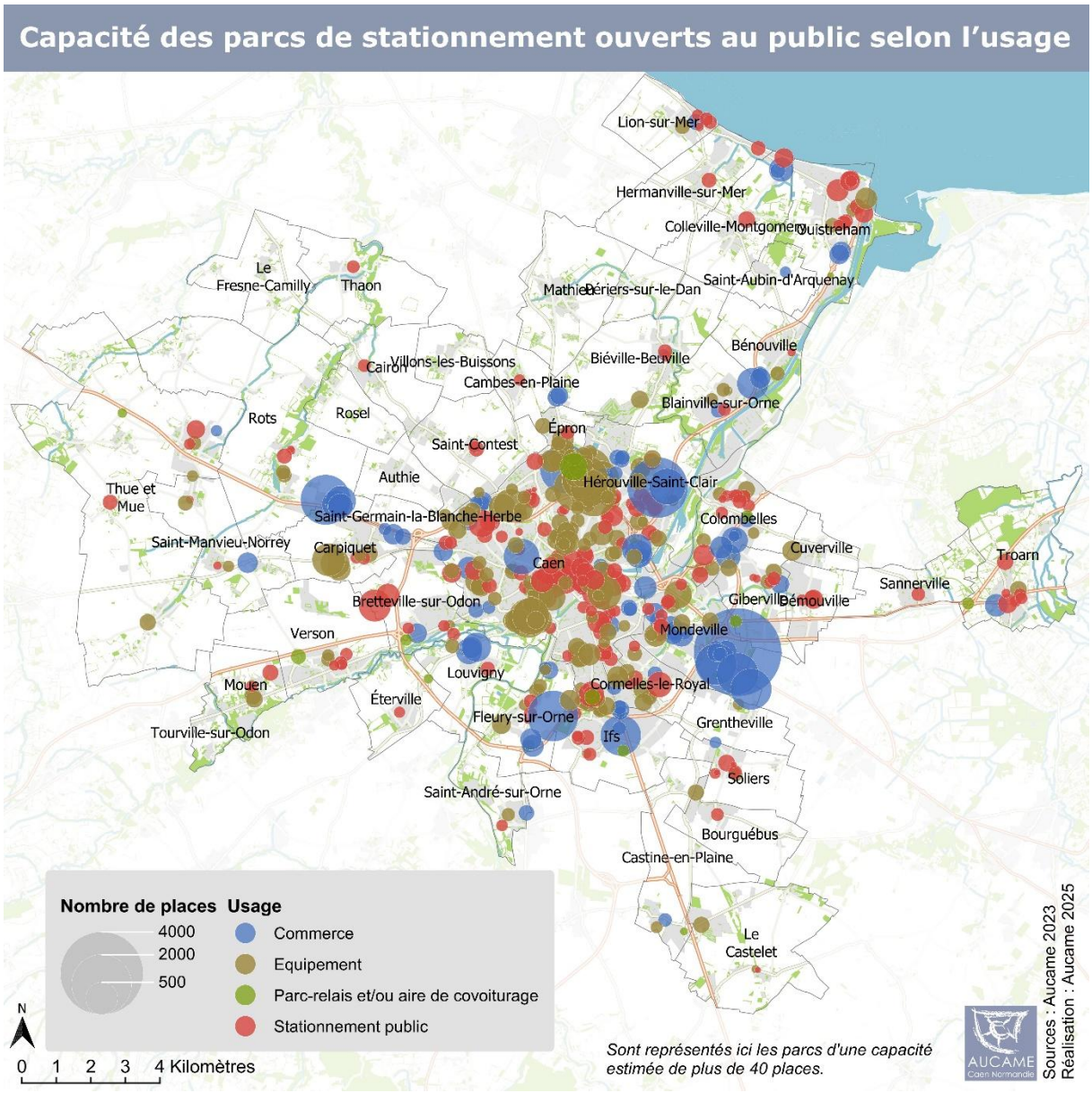
La majeure partie des parcs ouverts au public est localisée dans le cœur de l'agglomération, soit les cinq communes les plus urbanisées du territoire qui forment le centre urbain métropolitain. On en recense 312, soit 59 % des parcs identifiés à l'échelle de Caen la mer. La ville de Caen compte à elle seule 37 % des parcs de stationnement.

Le constat est plus flagrant si l'on résonne en termes de capacité. En effet, 70 % des places de stationnement ouvert au public sont situées dans le centre urbain métropolitain, soit environ 54 000 places. 32 000 places sont, elles, localisées dans la ville de Caen.

Capacité des parcs de stationnement ouverts au public selon le type



c. Des capacités de mutualisation dans le centre-ville de Caen et les centres-bourgs des communes relativement urbaines



Pour qu'un usage mutualisé du stationnement puisse être envisagé, il doit répondre à plusieurs conditions : une offre quantitativement suffisante et une mixité des fonctions urbaines pour permettre le foisonnement d'usages à différents moments de la journée (usage résidentiel, usage commercial, accès aux équipements…)

Par définition, les parcs de stationnement public constituent des parcs aux usages mutualisés. Ils peuvent servir pour du stationnement résidentiel avec un accès par abonnement (si ce dernier est réglementé) et pour du stationnement ponctuel (accès aux commerces, aux équipements…). L'offre en parcs de stationnement public est principalement située dans le centre-ville de Caen et, dans une moindre mesure, dans quelques centres-villes de l'agglomération ou de pôles du territoire.

Secteurs	Nombre de parcs	Nombre de places	Usages des places
Centre-ville de Caen	40	6 400	• 69 % de places publiques • 30 % de places d'équipement • 1 % de places liées aux commerces
Grands équipements de l'ouest du centre-ville de Caen (du palais des sports à l'hippodrome)	13	3 600	• 95 % de places d'équipement • 5 % de places publiques
Grands secteurs commerciaux de périphérie	28	16 000	• 100 % de places liées aux commerces
Epopea Park	47	12 200	• 83 % de places d'équipement • 14 % de places liées aux commerces • 3 % de places en parcs relais

Les grands secteurs de stationnement ouvert au public à l'échelle de Caen la mer

Parmi les principaux sites pour lesquels la concentration de l'offre est importante, tous ne se prêtent pas de la même manière à une mutualisation de leur usage :

- **En centre-ville de Caen**, l'offre est majoritairement en stationnement public, donc mutualisée de fait. Les grands équipements de l'ouest du centre-ville (hippodrome, piscine/patinoire, parc des expositions, Zenith, Palais des sports) peuvent se prêter à une mutualisation des usages, avec une ouverture comme parc de stationnement public de centre-ville en dehors des périodes d'affluence de l'équipement, des possibilités de parc-relais ou parc + marche ainsi qu'une mutualisation entre équipements lors des fortes affluences. Cette mutualisation des usages existe déjà partiellement, mais pourrait être accrue et plus lisible pour les usagers.
- **Les grands secteurs commerciaux de périphérie** (zones commerciales de Mondeville, d'Hérouville Saint-Clair, de Ifs, de Rots ou de Fleury-sur-Orne) présentent de très importantes capacités de stationnement. L'organisation sous forme de centres commerciaux constitue déjà en soi une mutualisation du stationnement entre les différents commerces. En revanche, la mono-fonctionnalité de ces secteurs commerciaux ne permet pas la mutualisation pour d'autres usages. Le caractère privé de l'offre constitue également un frein à la mutualisation des usages. Compte tenu de la localisation de ces secteurs commerciaux proches de grandes infrastructures routières, ces parcs de stationnement pourraient accueillir des parcs de covoiturage ou des parcs-relais lorsque la desserte en transport collectif est performante, sans que cela n'impacte leur capacité globale.
- **Le secteur d'Epopea Park** concentre une offre très importante de stationnement, notamment pour les grands équipements (CHU, formations universitaires) ou le centre commercial Côte de Nacre. Si la mutualisation d'une partie de l'offre semble pertinente, compte tenu de la multiplicité des usages, la tendance actuelle va plutôt vers un contrôle strict (barriérage) pour faire face à une tension sur le stationnement, notamment dans le secteur du CHU. Dans ce cadre, une mutualisation des usages ne pourrait se faire que dans un contexte de projet d'ensemble prévoyant en amont les parcs de stationnement mutualisables du secteur, ce qui

permettrait une optimisation foncière des terrains bâtis. Le projet de ZAC du Mont-Coco, dans le cadre du plan d'aménagement d'Epopea Park, constitue ainsi une opportunité d'envisager la création de stationnement mutualisé en amont.

- On retrouve ces mêmes caractéristiques de tissus multifonctionnels et d'offre publique dans quelques **quartiers en périphérie de la ville de Caen** (Beaulieu, Folie-Couvrechef/Mémorial) et des potentialités de mutualisation peuvent donc y être identifiées.
- Dans une moindre mesure, **les centres-bourgs des communes urbaines, des communes littorales ou des pôles périurbains** de la Communauté urbaine présentent également une capacité de mutualisation intéressante avec, là aussi, la présence de plusieurs parcs publics et parkings d'équipements dont les usages pourraient être mutualisés dans le cadre de réaménagements de centre-bourg.

6.4. Une insécurité routière en lien avec le fort usage de la voiture

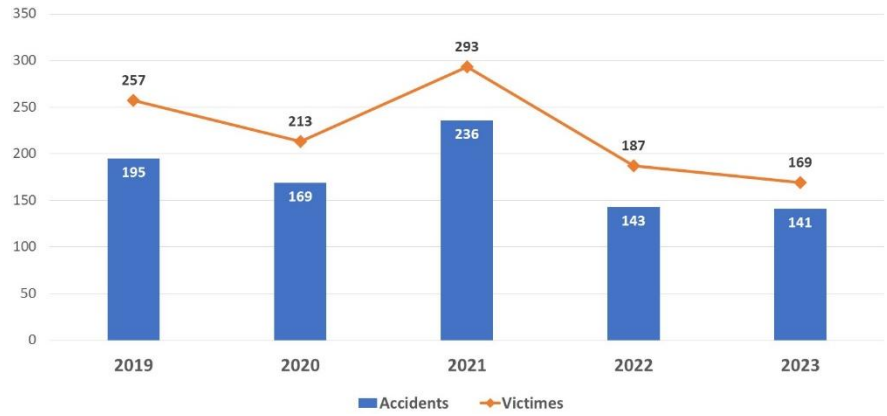
Les données relatives aux accidents corporels analysées ici sont extraites de la base du fichier national des accidents corporels produit par l'État.

a. Une accidentalité routière en baisse dans Caen la mer

Après quelques années de hausse importante et un pic en 2021, le nombre d'accidents corporels dans Caen la mer connaît depuis une baisse non négligeable (-28 % entre 2019 et 2023). On enregistre 141 accidents corporels liés à la circulation routière en 2023, près d'une centaine de moins qu'en 2021.

Cette baisse n'est pas propre à Caen la mer, elle est également observée à l'échelle départementale et même nationale mais dans des proportions moindres (respectivement -13 % et – 8 % entre 2019 et 2023).

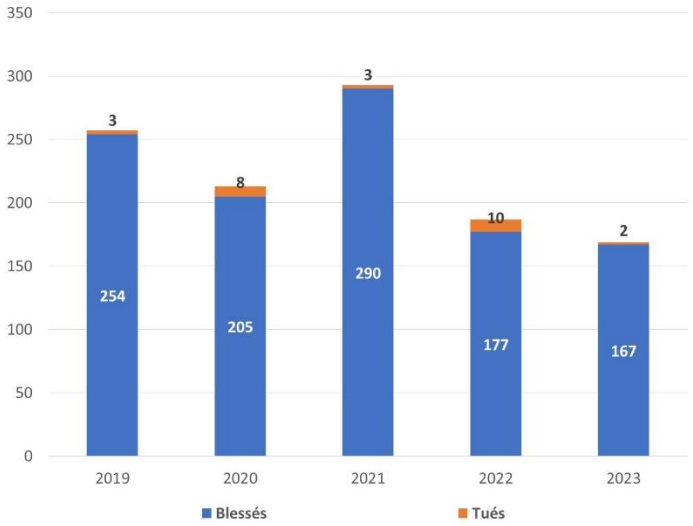
Le nombre de victimes d'accident corporels suit logiquement la même tendance mais avec une baisse encore plus importante, d'un tiers sur cette même période. 169 victimes d'accidents corporels été recensées en 2023 dans Caen la mer.



Évolution du nombre d'accidents corporels et de victimes dans Caen la mer, source Fichier BAAC - Données officielles. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, DDTM du Calvados

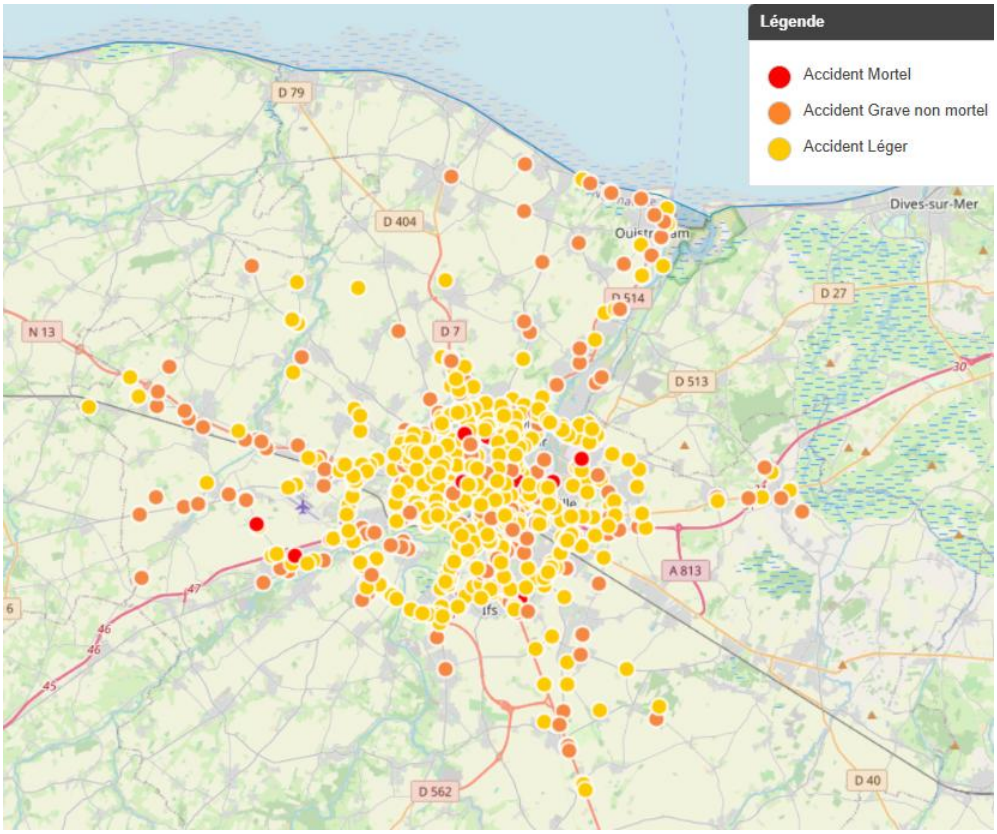
Si globalement la gravité des accidents semble diminuer avec un nombre de victimes en baisse, la mortalité routière ne suit pas cette même trajectoire. Deux décès ont été constatés en 2023 mais ils étaient 10 en 2022 pour à peine plus d'accidents et trois seulement en 2021pour un nombre d'accidents bien plus conséquent. Le ratio décès / accidents corporels reste conforme voire en deçà de ce qui est observé à l'échelle départementale et nationale.

La décroissance du nombre de victimes concerne surtout les blessés. Ils sont passés de 254 personnes en 2019 contre 167 personnes en 2023.



Évolution de la gravité des accidents corporels dans Caen la mer
source Fichier BAAC - Données officielles. Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, DDTM du Calvados

b. Des accidents localisés en grande majorité dans le cœur de l'agglomération et sur les grands axes routiers



Localisation des accidents corporels de la route entre 2019 et 2023 sur le territoire de Caen la mer selon leur gravité, Source et réalisation : © OpenStreetMap contributors, ONISR Open Data: Open data

Les secteurs les plus accidentogènes de la Communauté urbaine sont logiquement les secteurs les plus urbains, ceux qui concentrent le principal de l'activité et des déplacements du territoire. À ce titre, le cœur de l'agglomération a été le théâtre d'une très grande part des accidents du territoire. Les pôles du territoire, communes relativement urbaines, ont également vu un nombre significatif d'accidents corporels s'y dérouler, à l'image de Ouistreham.

En dehors des secteurs urbains, les accidents sont principalement situés sur les voies rapides du territoire, qu'elles soient nationales (RN13, RN158) ou départementales (RD7, RD515). Parmi tous ces grands axes, le boulevard périphérique est l'infrastructure la plus touchée, notamment sur sa partie nord et est, parties où le trafic est le plus dense de l'agglomération.

Il semble exister un lien entre densité du trafic et gravité des accidents puisque 90 % des accidents mortels ayant eu lieu ces cinq dernières années sont localisés dans le centre urbain métropolitain ou sur les grandes infrastructures routières. Un quart des accidents mortels ont eu lieu sur le périphérique et un autre quart sur les axes situés à l'intérieur du périphérique.

c. Une accidentalité routière principalement liée à l'usage de la voiture

En 2023, neuf accidents sur 10 ayant eu lieu à Caen la mer impliquent une voiture particulière ou un véhicule utilitaire léger. Il s'agit du mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels de l'agglomération, loin devant les autres modes, et son implication ne semble pas fléchir (il n'était que de 84 % en 2019 contre 91 % en 2023).

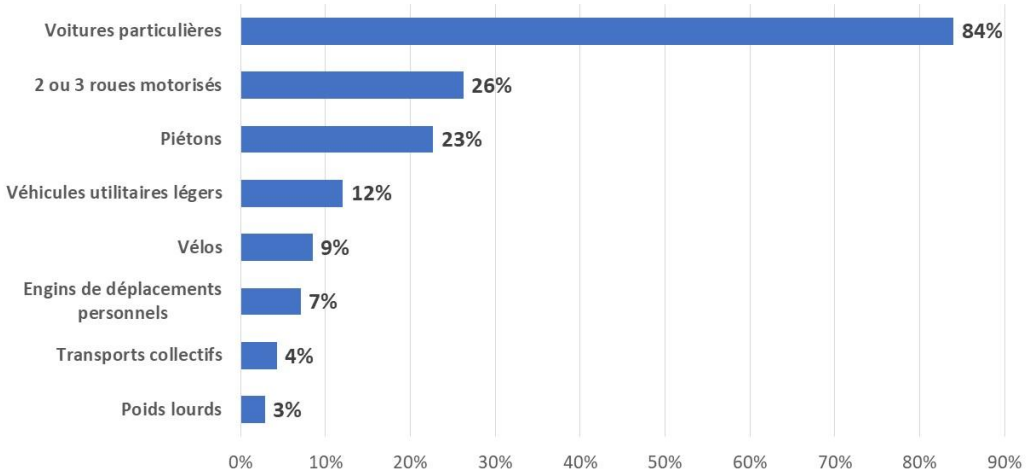
Le deux-roues motorisé apparaît également comme un mode de déplacement relativement accidentogène. Alors qu'il est faiblement utilisé au quotidien par les habitants du territoire (moins de 1 % des déplacements), il constitue le deuxième mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels (26 % des accidents en 2023) de Caen la mer.

Les piétons sont également bien présents parmi les accidents de la route de Caen la mer du fait de la densité urbaine et du fort usage de la marche sur le territoire. 23 % des accidents corporels de Caen la mer impliquent un piéton en 2023 et cette implication semble grandissante ces dernières années.

9 % des accidents corporels de Caen la mer concernent le vélo en 2023. À l'image des piétons, l'implication des vélos dans les accidents corporels semble également croître.

La progression de l'usage des engins de déplacements personnels (EDP) se mesure également dans l'accidentalité puisqu'ils sont aujourd'hui impliqués dans 7 % des accidents de la route pour à peine 1 % de part modale quotidienne.

Autre constat, la part des accidents n'impliquant que des modes doux (vélo, piétons, trottinettes, etc.) entre eux semble également progresser ces dernières années. La progression de ces accidents pose la question du choix des aménagements partagés entre modes actifs, notamment piétons/vélos, dans le maillage des territoires, choix pas toujours adapté au regard de la hausse des trafics vélo, marche ou EDP constatée.

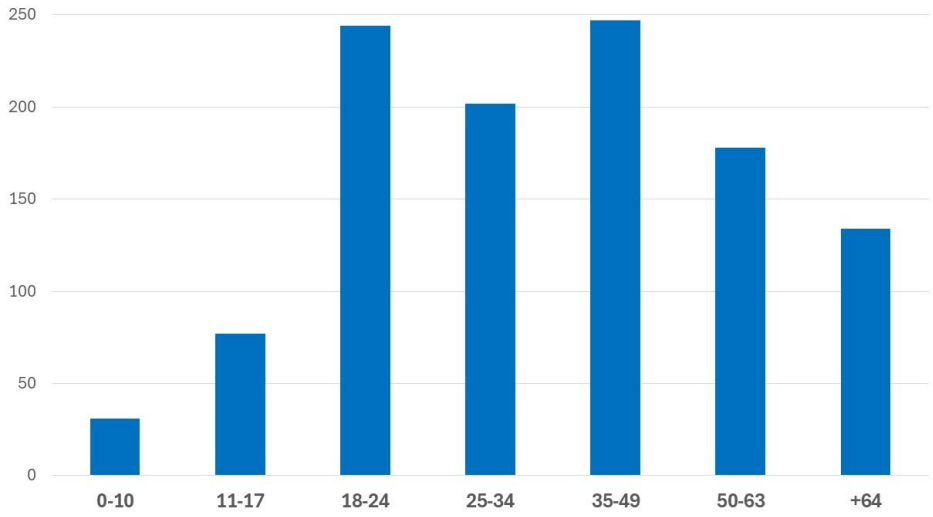


Implication des modes de déplacement dans les accidents corporels sur le territoire Caen la mer en 2023
source : Fichier BAAC - Données officielles. DDTM Calvados

La voiture, le deux-roues motorisé et la marche sont également les modes les plus impliqués dans les accidents mortels. Même si on compte plus de décès parmi les automobilistes entre 2019 et 2023, les piétons et les deux roues motorisés sont les usagers les plus vulnérables sur l'espace public, 5% des accidents impliquant des piétons et 3 % des accidents impliquant un usager d'un deux roues motorisés sont mortels contre 1 % pour l'automobile.

d. Une population jeune particulièrement touchée par les accidents de la route

La population jeune est particulièrement impliquée dans les accidents de la route. En effet, les tranches d'âge 18-24 ans et 25-34 ans sont parmi les plus représentées dans les victimes d'accidents corporels. La voiture demeure le principal mode impliqué dans les accidents de cette population mais les deux-roues motorisés apparaissent aussi comme relativement accidentogène pour ces tranches d'âges.



Répartition des victimes d'accidents de la route selon l'âge dans Caen la mer entre 2019 et 2023
source : Fichier BAAC - Données officielles, DDTM du Calvados

6.5. Le transport de marchandises en ville, une problématique spécifique

Le transport de marchandises en ville a été défini par le Laboratoire d'économie des transports de Lyon comme « l'ensemble des déplacements dont l'usage est motivé par un déplacement de biens ou de matériaux en ville ». Il comprend à la fois les déplacements des établissements économiques (enlèvement et marchandises), les déplacements de gestion urbaine (chantiers, déchets, etc.) ainsi que les déplacements pour achats et livraisons à domicile des ménages.

Permettre la bonne circulation des marchandises est essentiel au territoire, pour garantir son bon fonctionnement, sa vitalité et son attractivité économique. Toutefois, le transport de marchandises peut également être rapidement source de nuisances (bruit, pollution, etc.), de dysfonctionnements (gênes pour la circulation des bus, des piétons, des cycles et des voitures) et de risques (dépôts pétroliers). Dans ce cadre, le PLUI HM faisant office de plan de mobilité se doit d'« organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers » (Article L1214-2 du Code des Transports) au regard des autres enjeux urbains, de mobilité des personnes et des enjeux environnementaux.

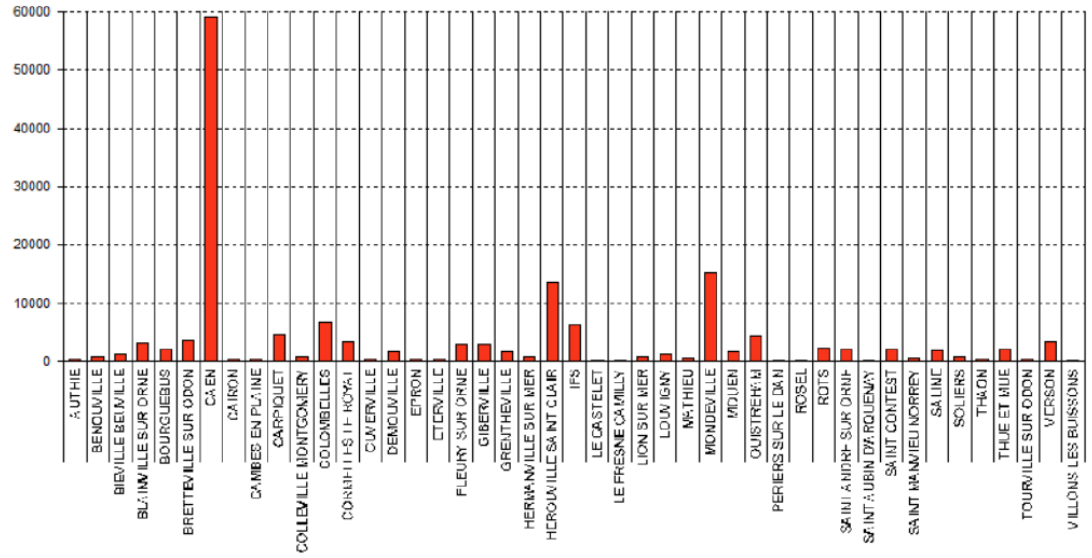
Le diagnostic ci-dessous concernant l'organisation des flux de logistique urbaine se base en grande partie sur les résultats d'une récente étude commanditée par Caen Normandie Développement et réalisée par les cabinets Logicités, Samarcande et ELV Mobilités dont l'objectif final visait à analyser « les conditions favorisant l'implantation de la logistique en milieu urbain sur le territoire de Caen la mer » (mars 2020).

a. Une concentration des flux logistiques dans le centre urbain métropolitain effectuée dans de bonnes conditions…

L'analyse des flux logistiques présentés ici est issue d'une modélisation FRETURB réalisée dans le cadre de l'étude précédemment citée, celle-ci identifie uniquement les flux issus de l'activité économique du territoire.

Celle-ci révèle que les 33 500 établissements économiques de l'agglomération génèrent 158 800 mouvements de marchandises par semaine, soit un peu moins de cinq mouvements de livraison par établissement par semaine. À ces déplacements s'ajoutent les flux retours, notamment à l'évacuation des déchets.

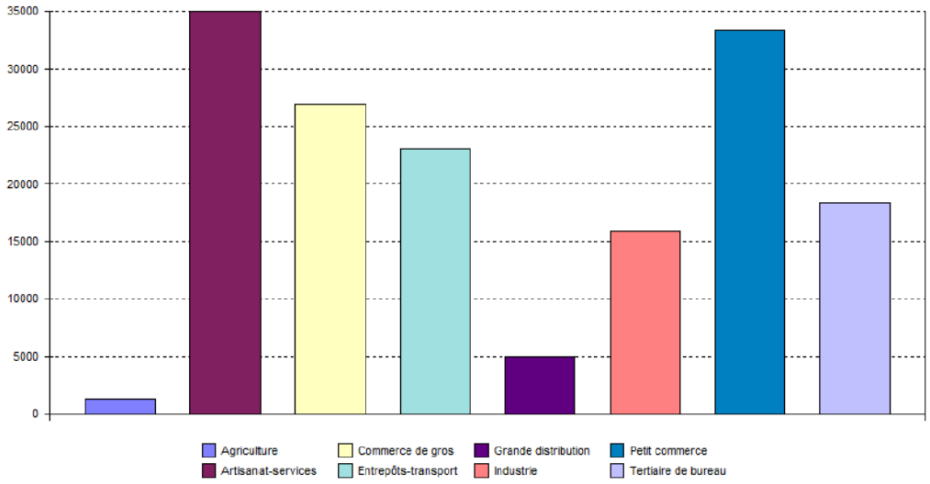
À l'image de la géographie du tissu économique, les flux logistiques se concentrent eux aussi sur le cœur de l'agglomération. À elle seule, Caen regroupe 37 % des mouvements de marchandises du territoire pour 46 % des établissements et seulement 7 % du territoire. Les mouvements de livraison sont donc très impactant pour la ville centre, à titre de comparaison, on recense 430 mouvements de marchandises par km² pour Caen alors qu'on en dénombre seulement 300 pour Toulouse.



Nombre d'opérations de livraison / enlèvements hebdomadaires par commune,
source ELV Mobilités, extrait de l'étude sur les conditions favorisant l'implantation de la logistique en milieu urbain sur le territoire de Caen la mer, Samarcande, Logicités, ELV Mobilités

Un audit de terrain sur Caen a permis de montrer que ces opérations de livraisons s'effectuaient globalement dans de bonnes conditions.

L'économie caennaise est principalement tertiaire, secteur plutôt consommateur qu'émetteur et qui va donc générer de nombreux flux entrants. C'est ce même secteur qui est en grande partie à l'origine des mouvements de marchandises sur l'agglomération. Il s'agit à fortiori du commerce (petit commerce et commerce de gros) mais également l'artisanat et le service.



Nombre d'opérations de livraisons / enlèvements hebdomadaires selon l'activité,
source ELV Mobilités, extrait de l'étude sur les conditions favorisant l'implantation de la logistique en milieu urbain sur le territoire de Caen la mer, Samarcande, Logicités, ELV Mobilités

Un peu plus de la moitié des opérations est effectué en compte d'autrui (transport effectué par un prestataire et non par l'entreprise émettrice), ce qui signifie qu'un peu plus de la moitié des mouvements de marchandises peuvent rentrer dans une logique de mutualisation des déplacements et d'optimisation des tournées.

b. *…mais qui s'avère ponctuellement problématique, notamment dans l'hypercentre de Caen*

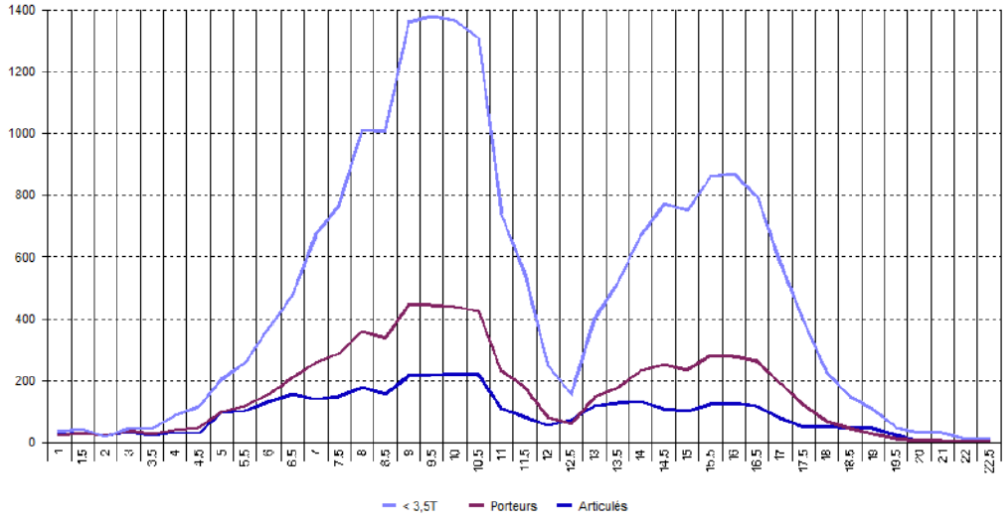
65 % des livraisons sont effectuées par des petits véhicules (camions, fourgonnettes, etc.), 22 % des porteurs et 13 % en poids lourds. On estime à 28 500 le nombre de véhicules parcourant chaque jour l'agglomération pour effectuer des livraisons. Pour autant, l'audit de terrain a mis en exergue une utilisation encore importante des poids lourds pour aller desservir les établissements en hypercentre de Caen comparativement à des villes de taille similaire, avec les conséquences que cela peut générer en termes d'occupation de l'espace, de nuisances et de sécurité routière.

Bien que non identique, la répartition horaire des mouvements de marchandises chevauche en partie



Livraison effectuée par un poids lourds dans le centre-ville commerçant de Caen,
source Samarcande, Logicités, ELV Mobilités

les horaires de pointe des flux pendulaires et scolaires laissant apparaître une situation problématique vecteur de conflit et de congestion. En effet, le gros des livraisons commence à partir de 8h pour atteindre un pic à 10h. Ces horaires s'expliquent notamment du fait des horaires d'ouverture des commerces, la présence d'une tierce personne pour réceptionner la marchandise demeure nécessaire.



Répartition horaire des opérations de livraisons / enlèvements par type de véhicules,
source Samarcande, Logicités, ELV Mobilités

Ainsi, il a été constaté lors de l'audit qu'une partie des aires de livraison était déjà occupées par des particuliers sur des horaires clés de livraison obligeant le livreur à se stationner en double-file.

De nombreuses livraisons ont également lieu l'après-midi effectuées plutôt par des véhicules utilitaires légers avec un pic à 15h30 puis une décroissance progressive jusqu'à 18h30.

La majeure partie des véhicules en livraisons utilise des emplacements de stationnement privé pour effectuer leurs opérations. Pour autant, la commune de Caen, où se concentre une grande part des livraisons, le stationnement peut être plus problématique. D'après les données FRETURB, on estime qu'une opération de livraison sur quatre y est réalisée en double-file ou via du stationnement interdit, la livraison étant dans ce cas généralement de courte durée par des petits véhicules pour des activités de type artisanat ou petit commerce. Ces livraisons sont problématiques en termes d'occupation de la voirie et surtout de sécurité routière, notamment pour les livreurs.

Le diagnostic de terrain a également mis en évidence le manque d'aires de livraison dans certains secteurs de l'agglomération, notamment dans le quartier du Vaugueux où la livraison de charges généralement plus lourdes des nombreux restaurants et débits de boissons paraît fastidieuse et oblige à un stationnement interdit ou déporté. Les transporteurs locaux pointent également du doigt le non-respect des aires de livraison pour les particuliers comme motif.

D'autres points ont été identifiés comme potentiellement problématique pour les livraisons dans le centre-ville de Caen. Tout d'abord, le profil de la voirie, composée notamment de larges et droites avenues, encouragent une vitesse élevée de circulation posant une vraie problématique de sécurité routière, notamment lorsqu'il s'agit de poids lourds. Le mobilier urbain, à l'image des dispositifs anti intrusion des secteurs piétons, peut parfois constituer une gêne pour le stationnement des véhicules de livraison et la manœuvre des marchandises. Les livraisons, notamment lorsqu'elles sont effectuées très tôt le matin, peuvent constituer une nuisance sonore pour les riverains. Enfin, le faible espace de stockage des commerces et établissements de restauration impose de livrer et évacuer très régulièrement les déchets de ces établissements.

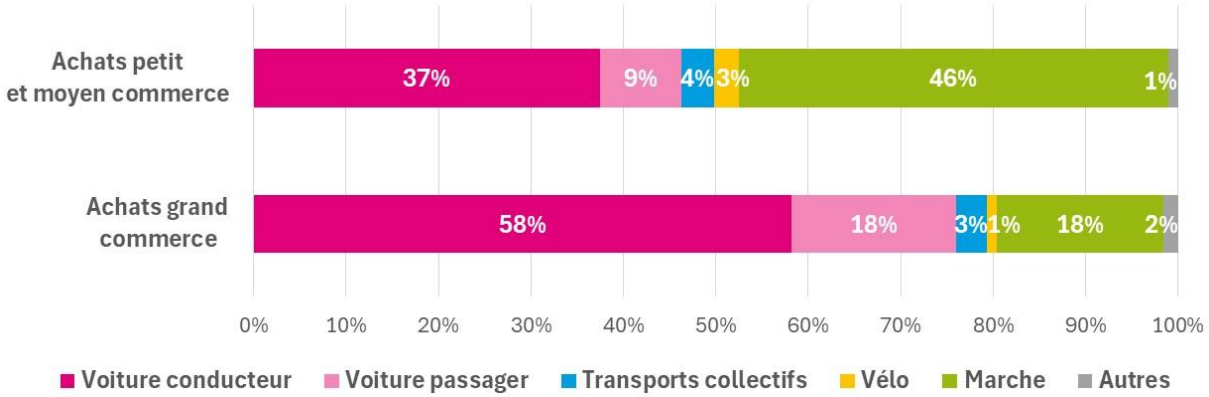
Plus globalement, les transporteurs locaux ont identifié les lieux de restauration, a fortiori le Port (Quais Vendeuvre) et le quartier du Vaugueux, comme les deux secteurs les plus compliqués en termes de livraison.

c. Une logistique urbaine en pleine mutation du fait de l'évolution des pratiques de consommation


Caen

131 000 déplacements pour achat sont effectués chaque jour de semaine par les particuliers sur le territoire de Caen la mer, on en dénombre 188 000 le samedi. Ces déplacements équivalent donc à du transport de marchandises directement effectués par les ménages, en sus des livraisons à domicile et des mouvements entre les établissements économiques.

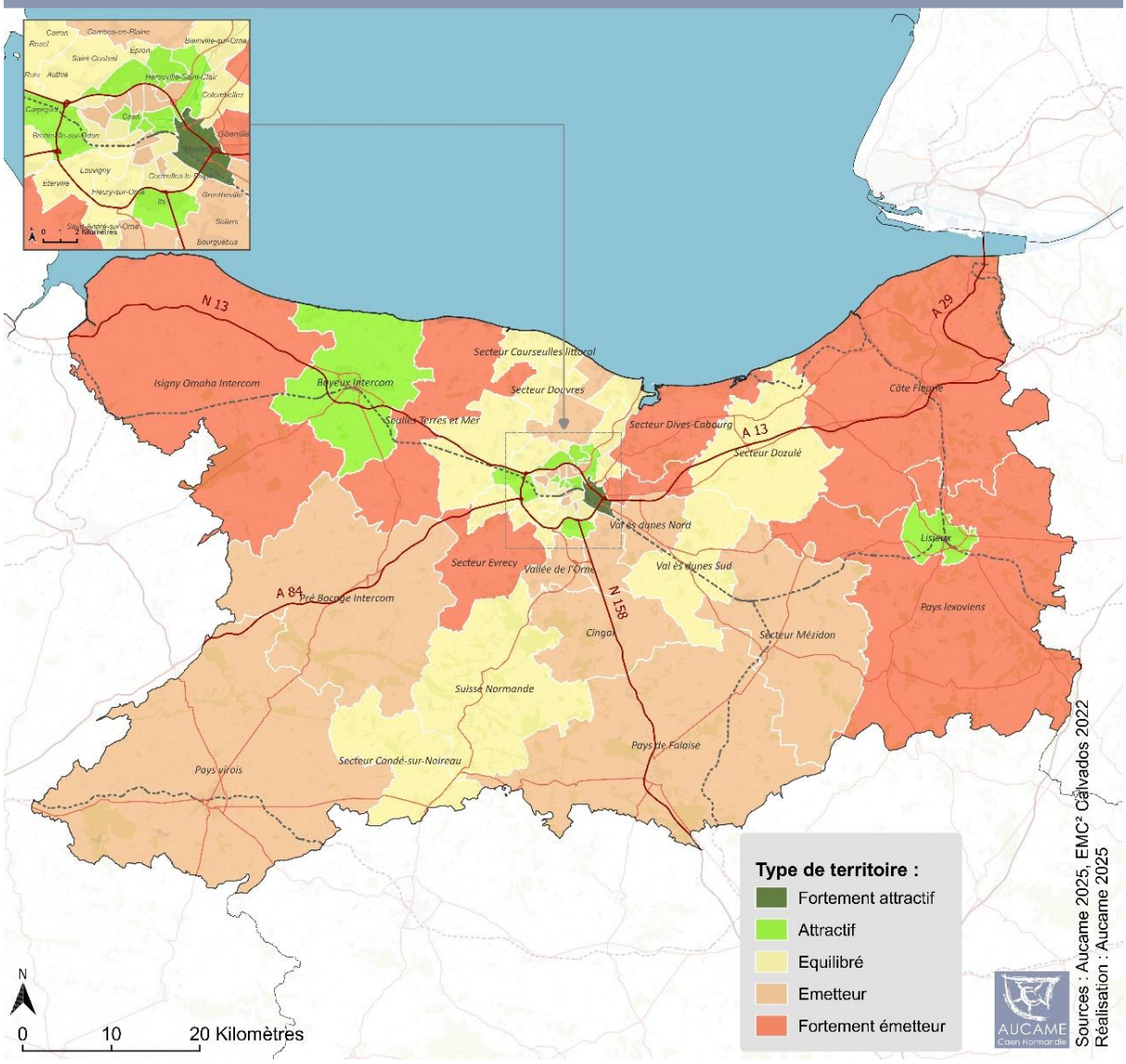
Les données de l'enquête de mobilité du Calvados en 2022 ont permis de montrer qu'il existait des pratiques différenciées de mobilité selon le type de commerce fréquenté : les achats en petits commerces basés sur la notion de proximité où les chalands habitent majoritairement à côté des commerces et les déplacements sont majoritairement faits à pied ; les achats en grands commerces situés en périphérie des pôles urbains, là où la bonne accessibilité automobile est recherchée et donc pour lesquels les déplacements sont principalement faits avec ce mode, avec un aire de chalandise beaucoup plus grande que pour les petits commerces et des fréquences d'achat plus hebdomadaires.



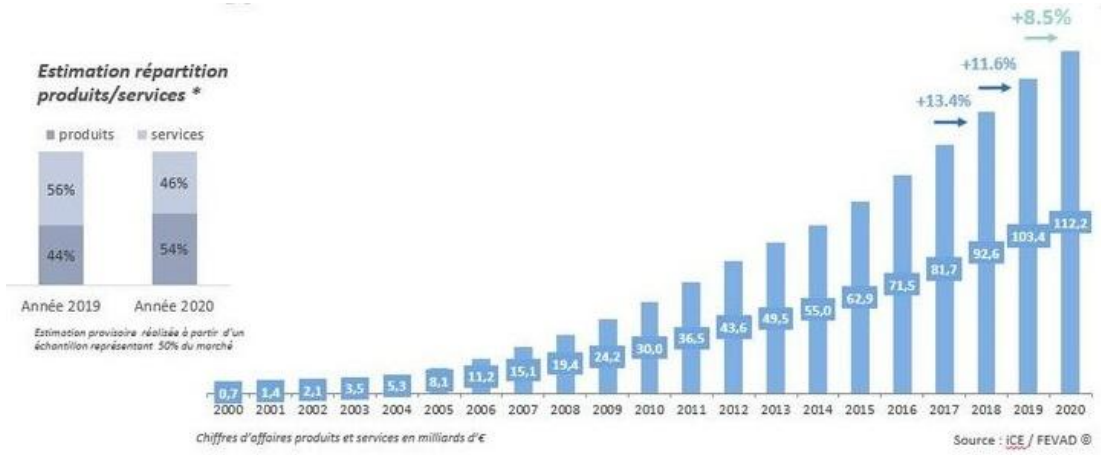
Parts modales des déplacements pour achat à destination de Caen la mer, source : EMC² Calvados (5 ans et +)

Au sein de l'agglomération caennaise, un grand pôle commercial se détache : la zone commerciale de Mondeville 2 et Mondevillage dont le rayon d'attraction est quasi départemental. Le centre-ville de Caen ainsi que les secteurs périphériques bénéficiant d'une zone d'activité commerciale importante apparaissent également comme des pôles commerciaux attractifs.

Attractivité commerciale selon le secteur de tirage dans le Calvados



Mais ce schéma historique de consommation a fortement évolué ces dernières années, sous l'impulsion notamment des technologies numériques, favorisant l'accroissement de la vente en ligne mais aussi le suivi des marchandises. Les magasins tendent à devenir progressivement des espaces de démonstration, le client préférant commander sur internet du fait du choix et des prix généralement plus intéressants. Ainsi, le chiffre d'affaires du e-commerce a été multiplié par 2,5 ces dix dernières années pour dépasser les 100 milliards d'euros en 2019 en France (source : FEVAD, Fédération du e-commerce et de la vente à distance).



Evolution du chiffre d'affaires produits et services en milliards d'euros en Frane, source : FEVAD

Localement, cela se traduit pour une légère contraction de la mobilité des ménages pour achats, passant en moyenne de 0,58 déplacement quotidien pour achat par personne en 2011 à 0,54 déplacement en 2022.

Cette évolution des pratiques de consommation n'est pas sans conséquence sur le transport de marchandises. Celui-ci n'est plus assuré par les ménages eux-mêmes mais par le fournisseur directement ou une société de transport. Le volume de ces flux logistiques se multiplie considérablement mais aussi se disperse, complexifiant et augmentant le coût des livraisons pour le transporteur, d'autant que les livraisons à domicile ne sont jamais garantie faute de présence du destinataire et nécessite parfois une nouvelle livraison. L'augmentation des flux signifie également une augmentation du nombre de camions plus ou en moins légers en milieu urbain, mais aussi une plage horaire de livraisons étendue. Cette multiplication et étalement des flux du e-commerce conduisant à une occupation de la voirie de plus en plus grande peuvent également constituer une gêne pour l'activité des autres transporteurs.

Dans Caen la mer, le nombre de colis livrés aux ménages est estimé à 2,9 millions en 2019, dont 1,3 millions rien que pour la ville de Caen (étude 2020, Logicités, Samarcande et ELV Mobilités). Cela correspond à 320 000 colis livrés par semaine qui s'ajoutent aux mouvements d'approvisionnement des établissements et de gestion urbaine. Au taux de croissance actuel, l'impact de la croissance du e-commerce sur le territoire est estimé à 382 000 colis supplémentaires par an, ce qui se traduit concrètement par 15 véhicules de plus quotidiennement pour effectuer toutes ces livraisons.

Afin de réduire les coûts, les entreprises de logistique ont déjà diversifié leur pratique de livraison vers de la livraison hors domicile, en s'appuyant sur un système de points-relais plutôt bien développé sur le territoire national mais aussi en installant des consignes automatiques, appelées également boîte de logistique urbaine. Installées dans des lieux de passage (gares, centres commerciaux, parkings souterrains…), elles permettent de faciliter la récupération des colis pour le client, garantie la livraison et permet l'optimisation des tournées pour le transporteur. De telles boîtes existent aujourd'hui sur Caen la mer comme au centre commercial des Rives de l'Orne ou dans le centre-ville de Caen.



Caen, centre commercial Côte de Nacre

En outre, Caen Normandie Développement réfléchit quant à la mise en place d'un espace logistique de proximité (ELP). Cette plateforme a pour but d'accueillir un flux massifié de marchandises au plus près de la zone urbaine à desservir puis de permettre l'éclatement et la livraison finale des marchandises, la faible distance restant à parcours par les marchandises laisse la possibilité d'utiliser de plus petits véhicules faiblement ou non carbonés afin que la livraison finale soit la moins impactante possible. Un bâtiment sur le site de la Presqu'Île est déjà identifié comme site potentiel d'accueil de cet ELP pour une surface totale de 600 m². La Presqu'île est un secteur très proche du centre-ville de Caen et est en pleine mutation urbaine où les besoins de logistique urbaine pourraient être anticipés et organisés de manière plus innovante, et où les modes alternatifs à la voiture seraient privilégiés.

La grande interrogation posée par les transporteurs locaux quant à ce type de démarche est celle du transfert de responsabilité entre le transporteur initial et le prestataire en charge de l'ELP.

d. Des enjeux environnementaux de plus en plus prégnants

Il existe aujourd'hui une volonté forte de la part de l'État, des collectivités locales mais aussi de plusieurs acteurs de la logistique et des citoyens de diminuer l'empreinte carbone et écologique du transport de marchandises, notamment en matière de logistique du dernier kilomètre. Cela passe notamment par le changement d'énergie de propulsion de la flotte des véhicules.

Pour autant, de nombreux freins subsistent : le renouvellement des parcs de véhicules est plutôt lent dans un marché tendu avec des délais de livraison des véhicules importants, le surcoût d'investissement pour des véhicules au gaz naturel, hydrogène ou électrique est conséquent et incompatible avec une activité très faiblement valorisée, mais aussi les points d'avitaillement qui sont encore en très petit nombre sur le territoire.

Le parc actuel de véhicules permettant de faire des livraisons est encore très majoritairement thermique sur le périmètre de Caen la mer. Pour les véhicules lourds, une infime partie du parc est alimentée au gaz (3 % du parc), le reste est thermique, principalement diesel. La part des véhicules légers en électrique ou hydrogène est existante mais reste faible (3 %). Il est cependant à noter que le nombre de VUL propulsés à l'électricité ou l'hydrogène progresse rapidement et cette croissance continue de s'accélérer.

	VUL		Poids lourds	
Thermique	27 346	97%	7 028	97%
Hybride rechargeable	6	0%	1	0%
Gaz	75	0%	182	3%
Electrique et hydrogène	694	3 %	4	0%
Autre	1	0%	1	0%
Total	**28 121**	**100%**	**7 216**	**100%**

Composition énergétique du parc de Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et poids lourds de Caen la mer en 2024, sources SOES MTE, SIV

Des initiatives ont vu le jour à Caen la mer pour décarboner le transport de marchandises en ville avec l'utilisation de modes actifs. On dénombre au moins deux entreprises ayant basé leur modèle sur la cyclo logistique (triporteurs électriques, vélos cargos, etc.) pour de la livraison principalement alimentaire mais pas uniquement. L'une des difficultés rencontrées par ces acteurs concerne l'adaptation des aménagements cyclables, notamment les plus anciens, aux types de vélos utilisés, les pistes ne sont pas forcément assez larges et ne permettent pas le croisement avec une autre cycliste, le rayon de courbure non adapté au rayon de braquage des vélos de livraison, le mobilier urbain ou les dispositifs anti-intrusion bloquant pour le passage de ces vélos et le stationnement peut être parfois problématique.



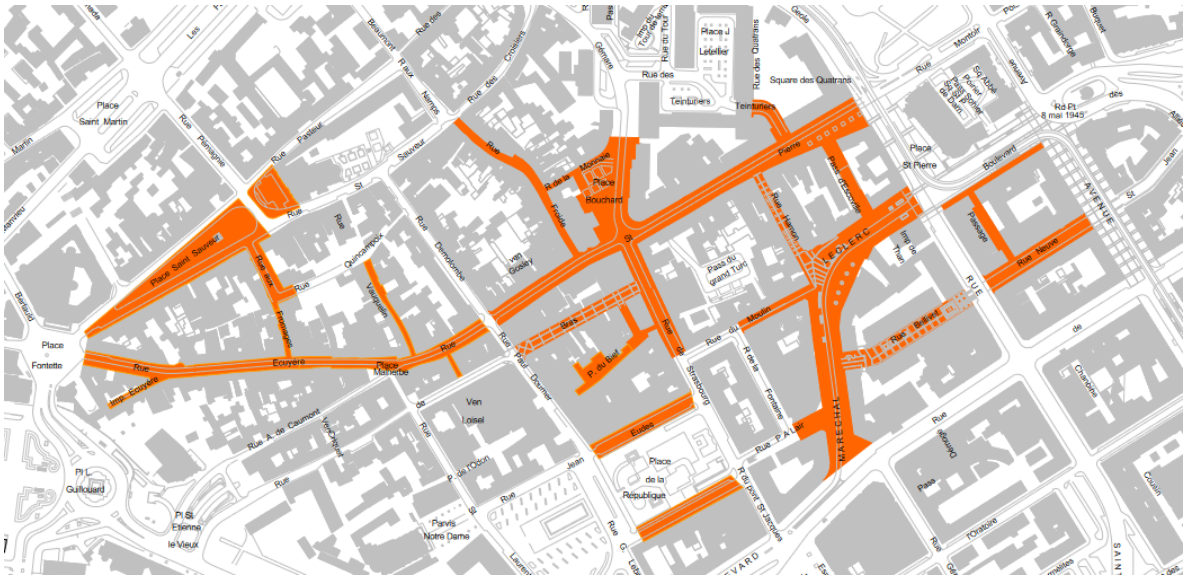
Entreprises de cyclo logistique à Caen la mer, sources, Aucame, SupplyShop, ToutEnVélo

Que ce soit par le changement d'énergie, de véhicules ou de mode de transport, les acteurs de la logistique sont unanimes pour dire que la décarbonation du transport de marchandises nécessite une réglementation adaptée du transport de marchandises en ville favorisant ce type de pratique.

e. *Une réglementation de stationnement et de circulation des véhicules de livraison peu restrictive*

L'arrêté permanent portant sur la réglementation du stationnement et de la circulation dans l'aire piétonne et les zones de rencontre de Caen prévoit des dispositions relatives au transport de marchandises. Celui-ci stipule que l'accès à l'aire piétonne du centre-ville de Caen est autorisé aux

véhicules de livraison le matin jusqu'à 11h30 et le soir à partir de 18h, excepté le samedi, pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes.


Place Saint Martin
Rue Saint Sauveur
Place Fontette
Rue Ecuyère
Place Malherbe
Rue Paul Doumer
Rue Basse
Rue Froide
Place Bouchard
Rue Quatrans
Rue des Teinturiers
Square des Quatrans
Rue Pierre
Place St Pierre
Rue Neuve
Rue du Grand Turc
Rue Strasbourg
Rue Fontaine
Rue P.A. Lair
MARECHAL
Place de la République
Parvis Notre Dame
Pl St Etienne le Vieux
Pl L Guilloubard
Rue A. de Caumont
Rue Daniel Dupont
Rue du Vieux Palais
Rue Jean Eudes
Rue Montoir
Rue Basse
Rue Froide
Rue Saint Jean
Rue Saint Pierre
Rue Saint Jacques
Rue Caponière
Rue Pasteur
Rue Quincampoix
Rue Dumoloube
Rue Vaubenard
Rue Ecuyère
Rue Fontette
Rue Paul Doumer
Rue Strasbourg
Rue Fontaine
Rue Neuve

	VUL		Poids lourds	
Crit'air 1	975	3%	183	3%
Crit'air 2	20 089	71%	5 979	83%
Crit'air 3	3 681	13%	521	7%
Crit'air 4	1 659	6%	238	3%
Crit'air 5	487	2%	149	2%
Crit'air E	693	2%	4	0%
Inconnu	1	0%	1	0%
Non classée	535	2%	140	2%
Total	**28 121**	**100%**	**7 216**	**100%**

Répartition du parc VUL et poids lourds de Caen la mer selon leur classement CRIT'AIR en 2024, sources SOES, MTE, SIV

f. Une meilleure prise en compte de la logistique urbaine dans les documents locaux de planification

Parent pauvre des politiques publiques, la loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, est venue renforcer la prise en compte du transport de marchandises dans les documents de planification, à commencer par le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Le SRADDET normand a été adopté par la Région en 2019. En matière de logistique, le SRADDET demande de « veiller à la cohérence des projets d'infrastructures et espaces à vocation logistique avec l'ensemble de la chaine logistique et son maillage territorial et régional, ainsi qu'avec les enjeux de report modal du transport de marchandises ». Le SRADDET vise ici à favoriser la coopération entre les acteurs de la logistique afin d'optimiser la chaîne logistique (jusqu'à la livraison du dernier kilomètre) sur l'ensemble de la Région. Il porte une attention particulière à sortir du « tout camion » en encourageant le fret ferroviaire, fluvial et cyclable (dernier kilomètre) et donc en améliorant la performance des plateformes logistiques multimodales existantes. L'ensemble de cet objectif devra être pris en compte dans les documents de planification locaux comme le SCoT, le plan de mobilité ou le PLUi. Le PLUi de Caen la mer devra donc prendre en compte cet objectif d'organisation, d'optimisation et de report modal de l'ensemble de la logistique sur l'agglomération caennaise.

Depuis le précédent PDU de Caen la mer, le SCoT Caen-Métropole a également fait l'objet d'une révision portant également sur un renforcement des orientations relatives au transport de marchandises en ville. Le SCoT souhaite garantir le bon cheminement des marchandises, notamment dans les centralités urbaines, tout en veillant à limiter l'impact pour les populations riverains, dans une logique d'accroissement des flux. Le SCoT demande donc de réglementer l'accès et le stationnement des véhicules de livraisons de marchandises dans le centre urbain métropolitain, en veillant à favoriser les véhicules à faible émission. Il recommande également à réglementer la circulation des poids lourds dans les centralités urbaines, de favoriser la massification des flux au plus près des zones à desservir avant livraison finale avec des petits véhicules à faible émission et enfin il préconise le déploiement des boites de logistique urbaine, type Amazon Locker dans cette même logique d'optimisation des flux et des tournées.

7. Un mode de développement consommateur de foncier mais en cours de transition

Synthèse

La « tache urbaine », c'est-à-dire l'ensemble de secteurs urbanisés de Caen la mer, représente un peu moins d'un tiers du territoire, soit environ 11 500 ha. Dans ces secteurs urbains, seul 20 % du foncier est maitrisé pas la collectivité et ce foncier est déjà très largement utilisé pour des équipements, des parcs ou de l'espace public. 10 % du foncier est détenu par des opérateurs de l'aménagement, c'est-à-dire des bailleurs sociaux, promoteurs ou aménageurs. Les réserves foncières en milieu urbain disponibles et maitrisées apparaissent relativement faibles.

Le mode de développement urbain extensif du territoire depuis les années 1960 s'avère fortement consommateur d'espace, principalement d'espace agricole. Cependant, durant la dernière décennie, sous l'effet des politiques nationales mais aussi de la planification locale (SCoT Caen-Métropole et renouvellement des documents d'urbanisme locaux), la tendance est nettement à la baisse. La consommation foncière s'établit ainsi à 55 ha/an en moyenne de 2013 à 2022, avec une tendance à la baisse sur les dernières années. Compte tenu des dynamiques démographiques et économiques du territoire, cette consommation foncière, quoique importante en Normandie, s'avère relativement « efficace ».

Si les secteurs d'extensions urbaines possibles dans les PLU (zones 1AU et zones 2AU) s'avèrent relativement conséquents (environ 1 300 ha), une bonne partie des zones 1AU est déjà urbanisé et près de 80 % font l'objet de procédures d'aménagement engagées. Les zones 2AU, non encore ouvertes à l'urbanisation, représentent 450 ha de potentiel foncier qui pourra être réinterrogé à l'occasion de l'élaboration du PLUi, en fonction des objectifs de réduction de la consommation foncière, définis par la loi et le SRADDET, du projet de développement du territoire et de la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis. L'étude de stratégie foncière menée par Caen la mer avec l'EPFN et la Région Normandie permettra de préciser ce potentiel foncier dans les espaces urbains.

Les enjeux

- Le maintien de l'agriculture et des espaces naturels par l'accentuation de la sobriété foncière dans le développement de la ville.
- La capacité de mobiliser et de faire évoluer des gisements fonciers, notamment par la déclinaison de la stratégie foncière dans le PLUI-HM.
- L'anticipation des besoins fonciers pour assurer les conditions de développement des fonctions urbaines : logements pour les nouveaux habitants, accueil de nouvelles activités économiques, développement des équipements et infrastructures.
- La préservation du foncier pour des fonctions de « respiration » et récréatives.

7.1. Une structure foncière urbaine marquée par une faible maîtrise publique

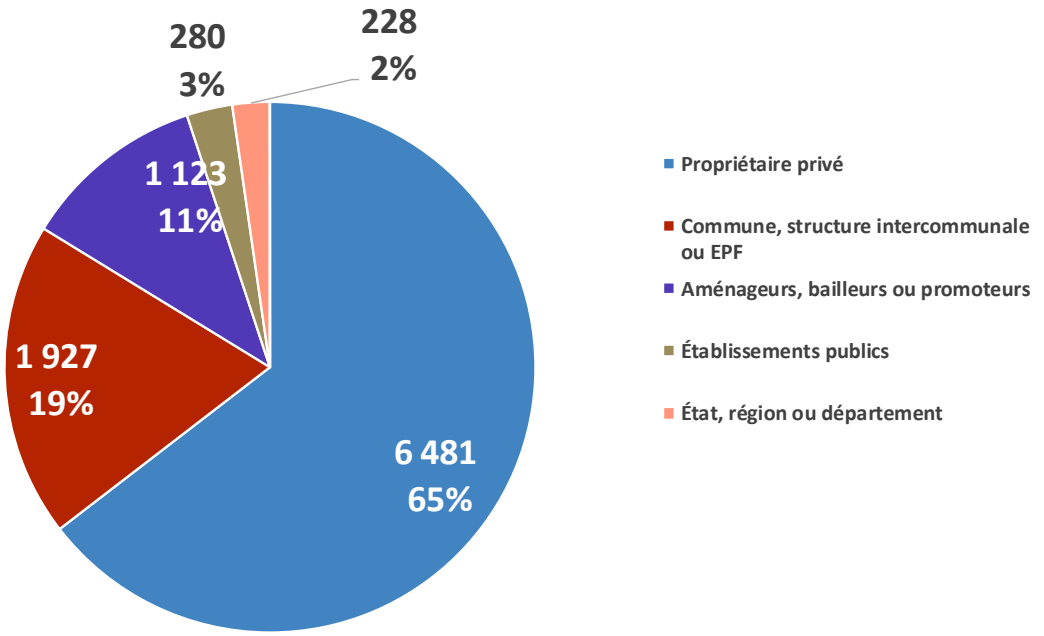
a. Un morcellement de la propriété foncière

La structure foncière de Caen la mer est composée de 104 552 parcelles, soit 33 565 hectares cadastrés, réparties en 76 847 unités foncières, signe d'une concentration relativement faible de la propriété. L'analyse du Mode d'Occupation des Sols (partie Présentation du territoire) montre une forte dominance des usages agricoles du foncier, puisqu'ils représentent 60 % des usages du sol, dont 49 % de terres arables. Une analyse plus détaillée du foncier agricole est faite dans le diagnostic agricole.

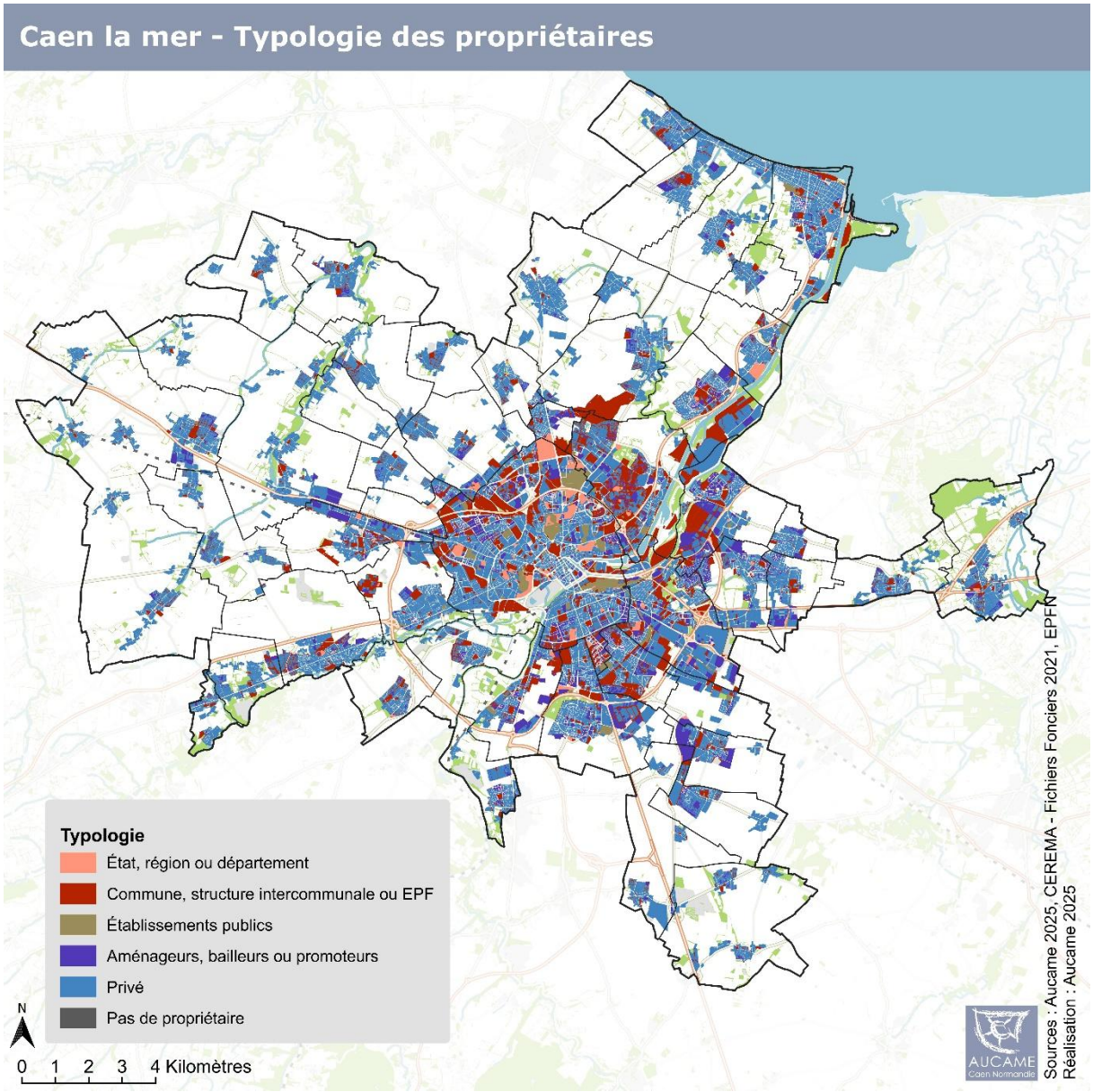
La « tache urbaine », c'est-à-dire l'ensemble des parcelles des secteurs urbanisés, définie par l'Établissement public foncier de Normandie (EPFN) en 2021, représente, quant à elle, 11 527 ha.

La structure foncière urbaine de Caen la mer peut être divisée en trois grands types d'acteurs :

- Les propriétaires privés, personnes physiques et personnes morales qui possèdent près des deux tiers du foncier au sein de la tache urbaine.
- Les communes et, dans une moindre mesure, l'intercommunalité possèdent près de 20 % du foncier. Ce foncier maitrisé par les collectivités locales est déjà très largement support d'équipements publics, de parcs et jardins ou encore d'espaces publics. Les collectivités ne paraissent pas disposer d'importantes réserves foncières.
- Les acteurs de l'aménagement, structures privées ou parapubliques, principalement les bailleurs sociaux, possèdent un peu plus de 10 % du foncier urbain.



Répartition de la propriété foncière en tissu urbain à Caen la mer en 2021, source : fichiers fonciers 2021

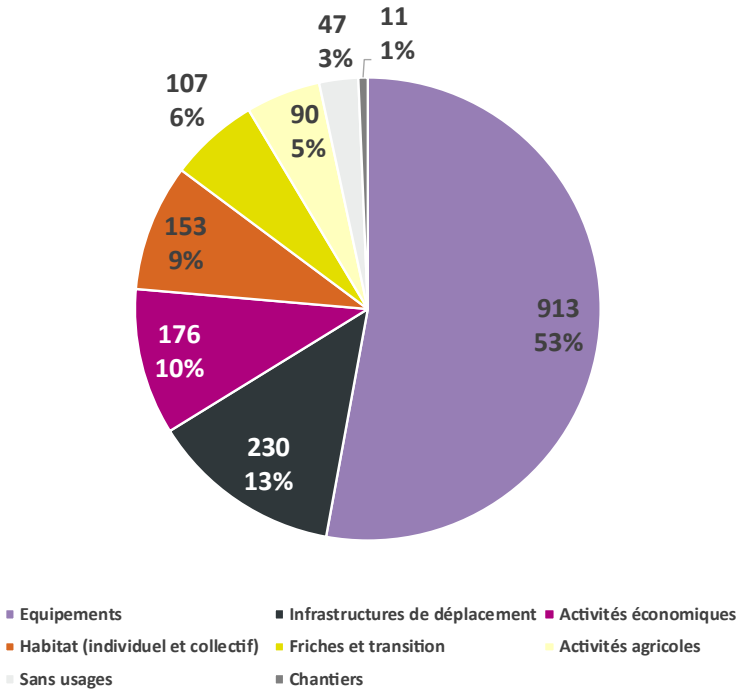


b. Un foncier peu maitrisé par la puissance publique

Seul 20 % du foncier de Caen la mer est maîtrisé par la puissance publique. Ce foncier, en très grande majorité concentré dans les espaces urbanisés du territoire est déjà occupé à 86 % pour des usages urbains (équipements, habitat, infrastructures, activités économiques). Le foncier restant accueille de l'activité agricole (90 ha) ou des espaces de nature (3 %). 107 hectares sont des friches ou des espaces en transition.

Pour la Communauté urbaine et pour les communes, cette répartition montre l'enjeu de mobilisation d'un foncier urbain disponible pour des projets qu'elle maitrise peu. Cependant, plus de la moitié du foncier sous maîtrise publique est occupée par des équipements (913 hectares) et si ces derniers jouent un rôle important dans l'animation du territoire et de l'offre de services proposés aux habitants, ce foncier peut aussi faire l'objet d'optimisation ou devenir mutable.

Dans le cadre d'une importance accrue du renouvellement urbain par rapport à l'extension, cet enjeu devient très prégnant.



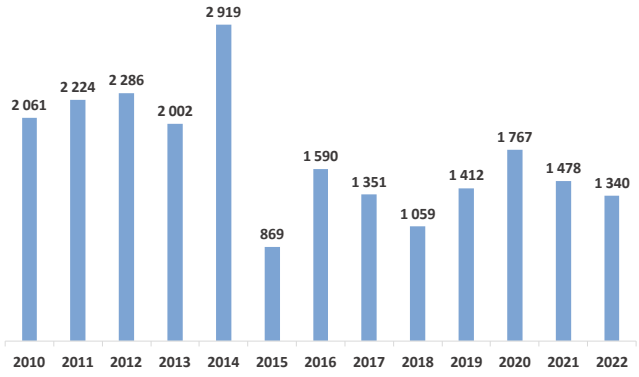
Répartition du foncier sous maîtrise publique à Caen la mer selon l'usage, sources Fichiers Fonciers 2021 et MOS 2020

7.2. Une consommation d'espace forte, mais relativement « efficace »

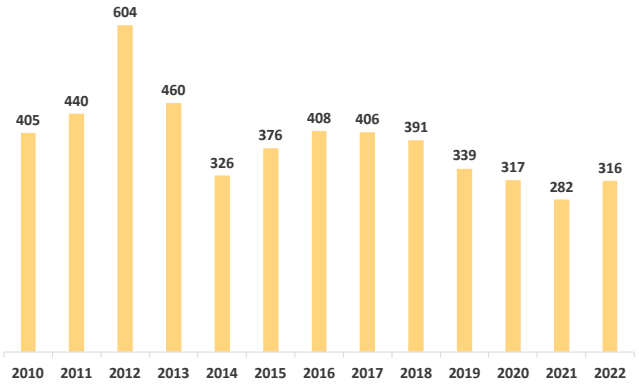
Les données exploitées pour suivre la consommation d'espace sont issues des données de la Cartographie de la consommation foncière (CCF). Il s'agit d'une base de données produite par l'EPF de Normandie et la Région Normandie à partir des fichiers fonciers dans un premier temps, puis par photo-interprétation des résultats. Cette base en open data couvre l'ensemble de la Normandie. Elle est millésimée annuellement mais elle est rendue disponible avec, en moyenne, deux ans de décalage. Cette base a été utilisée par la Région Normandie pour l'élaboration du SRADDET et logiquement pour son suivi. C'est également le cas pour l'élaboration et le suivi du SCoT Caen-Métropole.

Le modèle de développement urbain caennais est basé depuis l'après-guerre sur une concentration forte des emplois et grands équipements au centre de l'agglomération, implantés sur de grandes emprises foncières, et un étalement de plus en plus lointain des zones d'habitat. La mobilité automobile qui s'appuie sur un réseau routier dense et performant permet de faire le lien entre les différents secteurs. Ce mode de développement est fortement consommateur de foncier en extension urbaine. Ce développement extensif a été le modèle principal de développement pour la Communauté urbaine depuis les années 1960. Ainsi, 80 % des zones urbaines actuelles du territoire ont été créées après 1960.

Toutefois, depuis plus de 20 ans et surtout depuis l'approbation du premier SCoT Caen-Métropole en 2011, le territoire a vu sa consommation d'espace diminuer, par densification des opérations nouvelles et par un accroissement de la part du renouvellement urbain. L'un des indices est la baisse tendancielle de la taille médiane des parcelles pour l'activité économiques et plus encore pour l'habitat.



Taille médiane des nouvelles parcelles d'activités économiques, source CCF EPFN – région Normandie

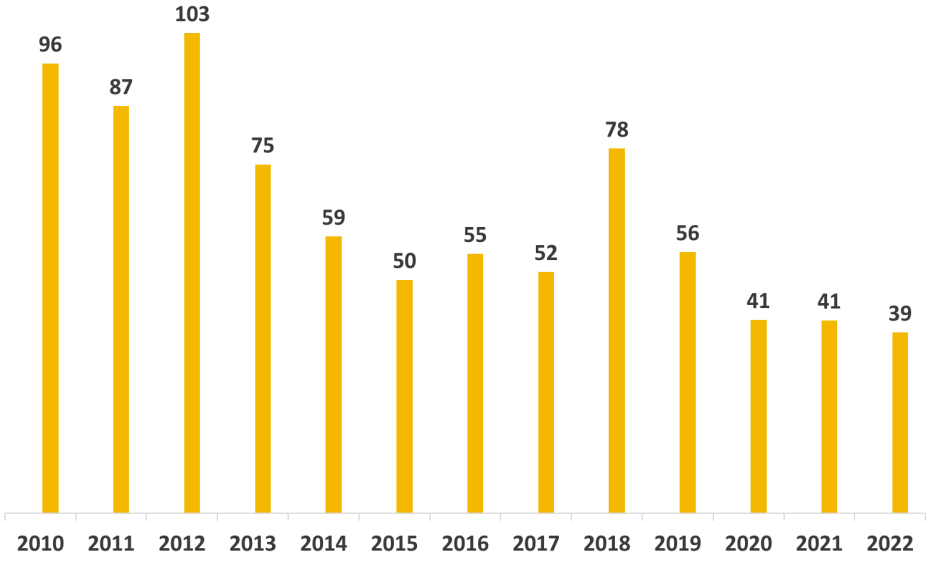


Taille médiane des terrains à bâtir en m², source CCF EPFN – Région Normandie

Ainsi, sur la période 2013-2022, le territoire a consommé 545 hectares de foncier, soit une moyenne annuelle de 55 ha/an. Il est observé une baisse continuelle depuis des années. En effet, la consommation de foncier qui était de 58 ha/an sur la période 2013-2017 est de 51 ha/an pour la période 2018-2022.

Période	Consommation totale ha	Moyenne annuelle ha
2013-2017	291	58
2018-2022	255	51
2013-2022	**545**	**55**

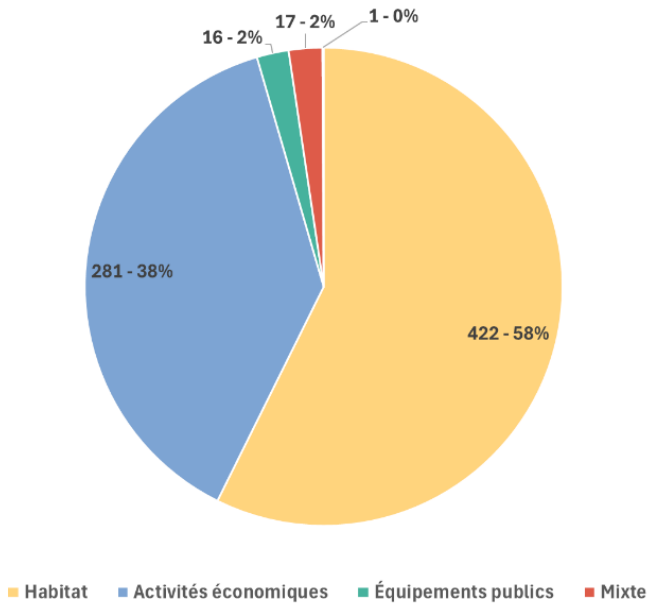
Consommation foncière à Caen la mer, source : CCF EPFN -Région Normandie



Évolution de la consommation foncière en ha. entre 2010 et 2022, source CCF EPFN, Région Normandie

La consommation foncière s'établit à 655 ha, soit 65,5 ha/an pour la période 2011-2020, soit la première période de référence définie pour la mise en œuvre du zéro artificialisation nette dans le cadre de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021.

Cette consommation d'espace se fait majoritairement pour l'habitat (58 %), et pour les activités économiques (38 %).



Consommation foncière bâtie en ha par vocation entre 2010 et 2022 à Caen la mer, source CCF EPFN - Région Normandie, traitements Aucame

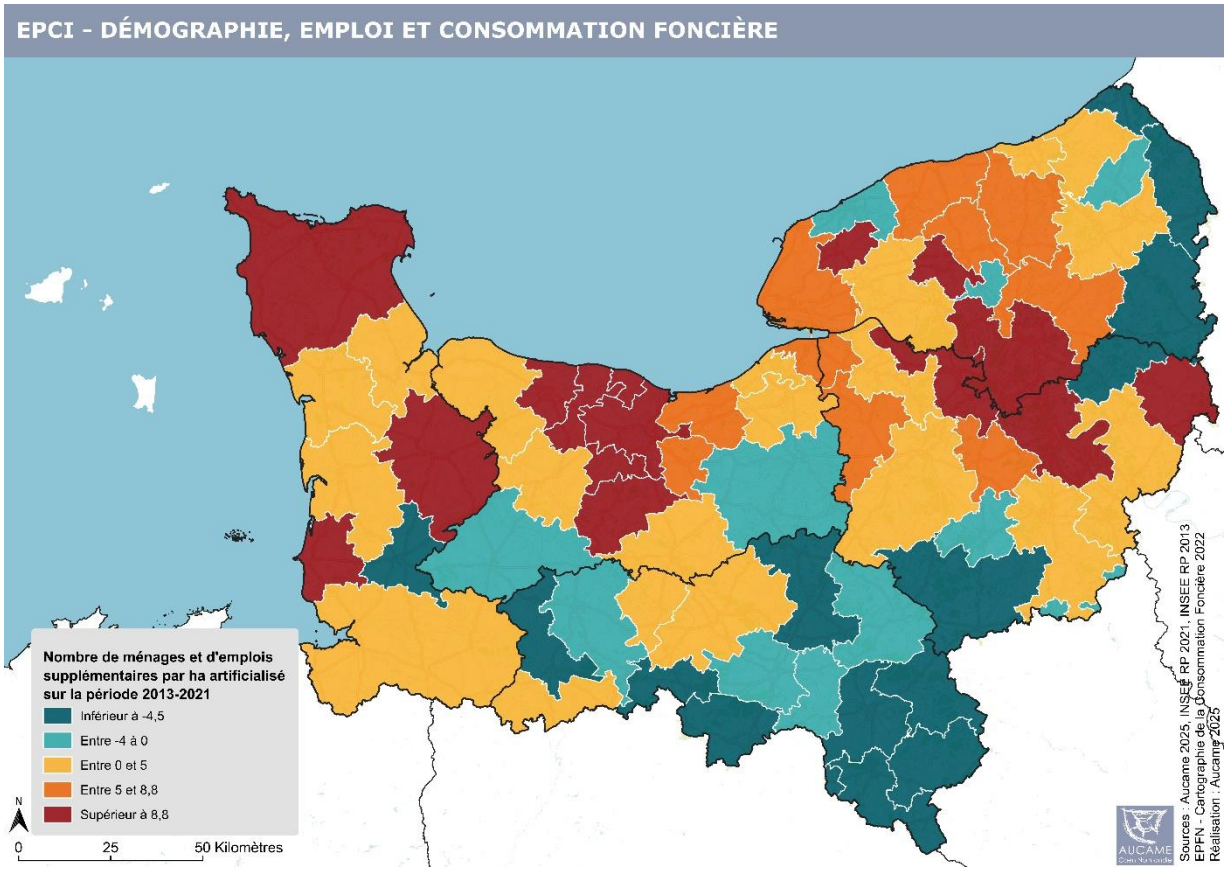
NB : le total des vocations n'équivaut pas à celui de la consommation foncière totale car celle-ci intègre les consommations non-bâties dont la vocation ne peut être qualifiée.

Les zones naturelles étant peu nombreuses et bien protégées dans le territoire de Caen la mer, cette consommation foncière pour le développement urbain s'est faite à 90 % sur des espaces agricoles (cf. analyse des MOS dans la partie « Présentation du territoire).

Depuis plusieurs années, cette consommation s'inscrit dans les enveloppes permises par le SCoT Caen-Métropole. La révision du SCoT, approuvée en 2019, prévoit ainsi une enveloppe foncière de 61 ha pour les usages habitat et économie.

Enveloppe foncière annuelle moyenne en hectares pour Caen la mer SCoT Caen-Métropole			
Habitat	**Economie**	**Équipements et infrastructures**	**Total**
45	16	*4**	61
**Les 4 hectares dédiés aux équipements sont à partager entre les 5 EPCI composant le SCoT*			

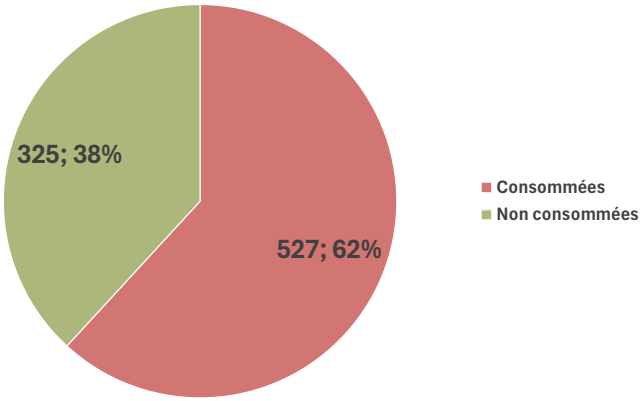
Si cette consommation en volume est importante, notamment au regard des autres EPCI normands, il faut noter qu'elle est relativement efficace. En effet, les dynamiques démographiques et économiques de Caen la mer font que, pour chaque hectare consommé, le territoire gagne des emplois et des nouveaux ménages. Ainsi, alors que Caen la mer se classe parmi les territoires qui consomment le plus de foncier relativement à sa taille ou à son poids démographique, cette consommation est la plus efficace des EPCI normands (44 emplois et habitants supplémentaires par hectare consommé contre 41 pour Rouen Métropole ou 5 pour la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole).



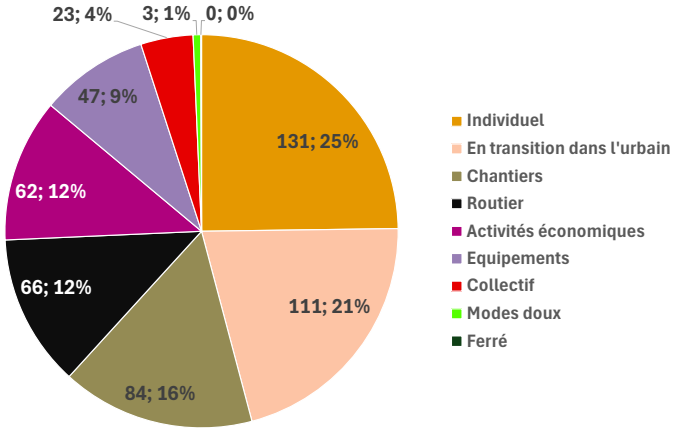
7.3. Des zones à urbaniser non encore construites

En septembre 2024, l'ensemble des zones AU (1AU et 2AU) représentent environ 1260 hectares pour l'ensemble de la Communauté urbaine, soit 852 hectares de zones 1AU et 412 hectares de zones 2AU.

La consommation des zones 1AU est bien avancée puisque 80 % d'entre elles font l'objet, a minima, d'un projet ou sont engagées. En termes de consommations constatées (via le MOS par photo-interprétation au printemps-été 2023), les usages se répartissent en faveur de l'habitat (presque 30 % de la consommation des zones 1AU). Un peu plus de 20 % de la consommation a été destinée à de l'équipement ou de l'activité économique. Il faut noter qu'au moment de la réalisation du MOS, 37 % des zones 1AU était déjà en chantier ou en transition sans que l'on puisse définir leurs vocations futures.



État de la consommation des zones 1AU en 2023 (en ha), sources MOS 2023, recollement des PLU

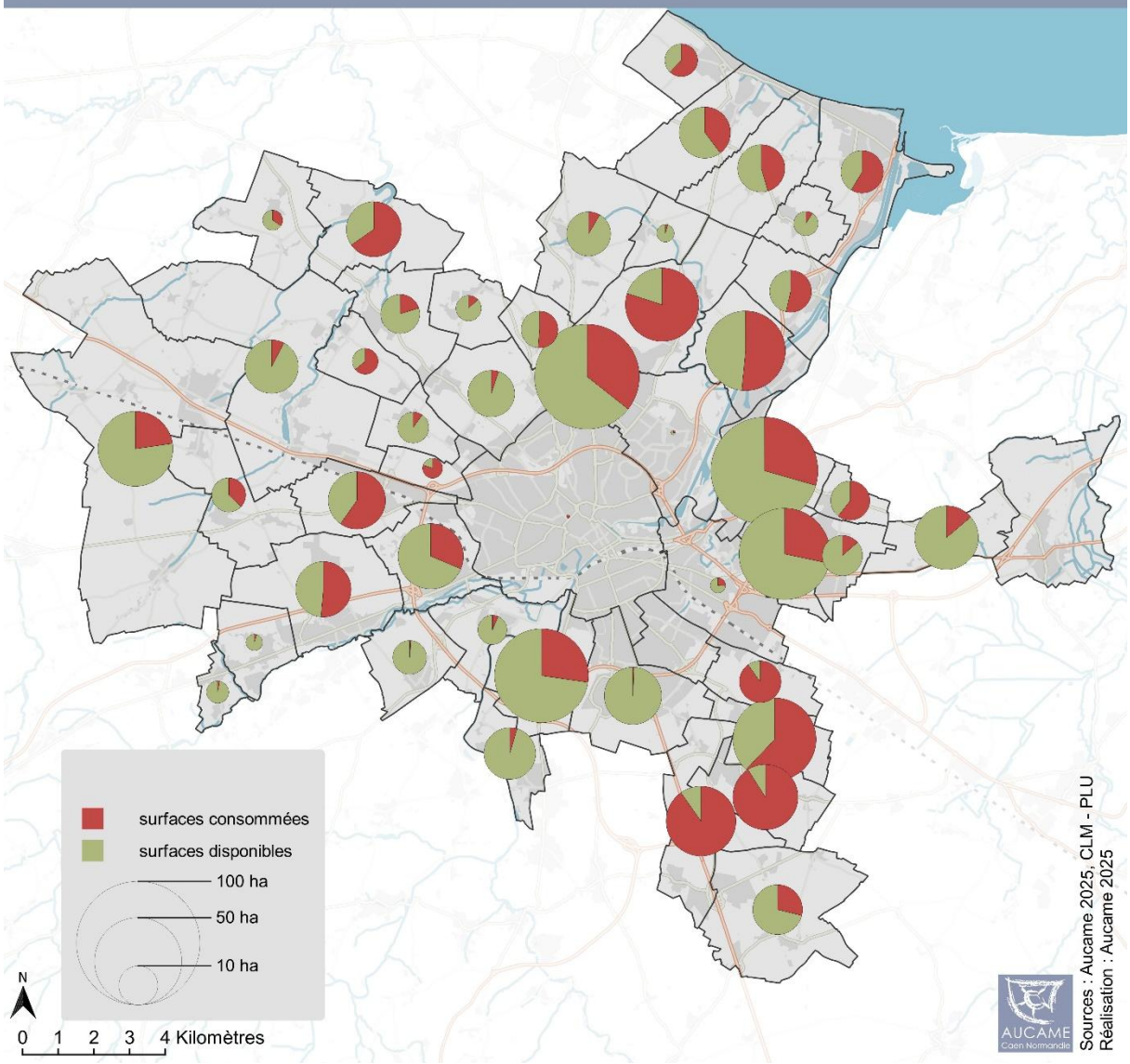


Usages des sols des zones 1AU consommées entre 2012 et 2023 (en ha), sources MOS 2023, recollement des PLU

Les zones 2AU, conformément aux règles qu'y appliquent, n'ont pas été consommées, il reste donc un potentiel de 415 hectares, sans compter celles qui sont devenues caduques.

La répartition géographique de la consommation des zones 1AU est très disparate dans le territoire. En effet, seize communes ont consommé plus de 75 % de leurs zones 1AU quand la moitié des communes a, en moyenne, consommé moins de 50 % des zones. Souvent, une date d'approbation lointaine explique cette disparité. Logiquement, les communes ayant très récemment approuvé leur document d'urbanisme ont moins consommé que celles ayant un PLU plus ancien.

Surfaces consommées dans les zones 1AU



7.4. Des capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis

Afin de limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF), le PLUi-HM doit analyser la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en s'intéressant notamment aux formes urbaines. Cette analyse se base principalement sur les résultats de la stratégie foncière sur le territoire, étude menée entre 2021 et 2023 par l'EPFN, la Communauté urbaine Caen la mer et la Région Normandie, l'évaluation de la production de logements hors gisements fonciers par l'analyse de la base des livraisons de logements de Caen la mer et l'analyse qualitative des capacités de mutations des tissus urbains de l'atlas de formes urbaines de Caen la mer par l'AUCAME en 2022.

L'article L.141-3 du Code de l'urbanisme stipule que le SCoT doit identifier, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation.

Le SCoT Caen Métropole approuvé en 2019 prévoit donc que doivent être analysées, préalablement à toute création de zone d'urbanisation future et afin de favoriser et de faciliter le renouvellement urbain, les capacités de densification et de mutation dans les types d'espaces suivants :

- Les zones d'activités économiques (fort potentiel de densification pour les zones actives ou de renouvellement pour les zones en cours de mutation) en veillant à la compatibilité des nouvelles fonctions avec les activités déjà présentes,
- Les franges des secteurs urbanisés, sur des terrains non urbanisés ou en mutation mais entourés de tissu urbain existant,
- Les espaces pavillonnaires sur de grandes parcelles, qui ont un potentiel de densification pour de l'habitat, en respectant des conditions d'implantation et de gabarit, d'accessibilité, de capacité des réseaux existants,
- Les principales entrées de villes au sein desquelles les fonctions d'activités, notamment commerciales, paraissent pouvoir muter dans un avenir proche,
- Les tissus de centres-villes et centres-bourgs.

L'analyse quantitative du potentiel foncier en renouvellement urbain porte sur l'ensemble du territoire urbanisé de Caen la mer et comprend donc les différents espaces ciblés dans le SCoT. Le volet qualitatif permet d'affiner cette analyse, en fonction des critères morphologiques, architecturaux, patrimoniaux étudiés dans les formes urbaines. Les différents espaces ciblés dans le SCoT Caen-Métropole se retrouvent aussi dans les différentes formes urbaines du territoire.

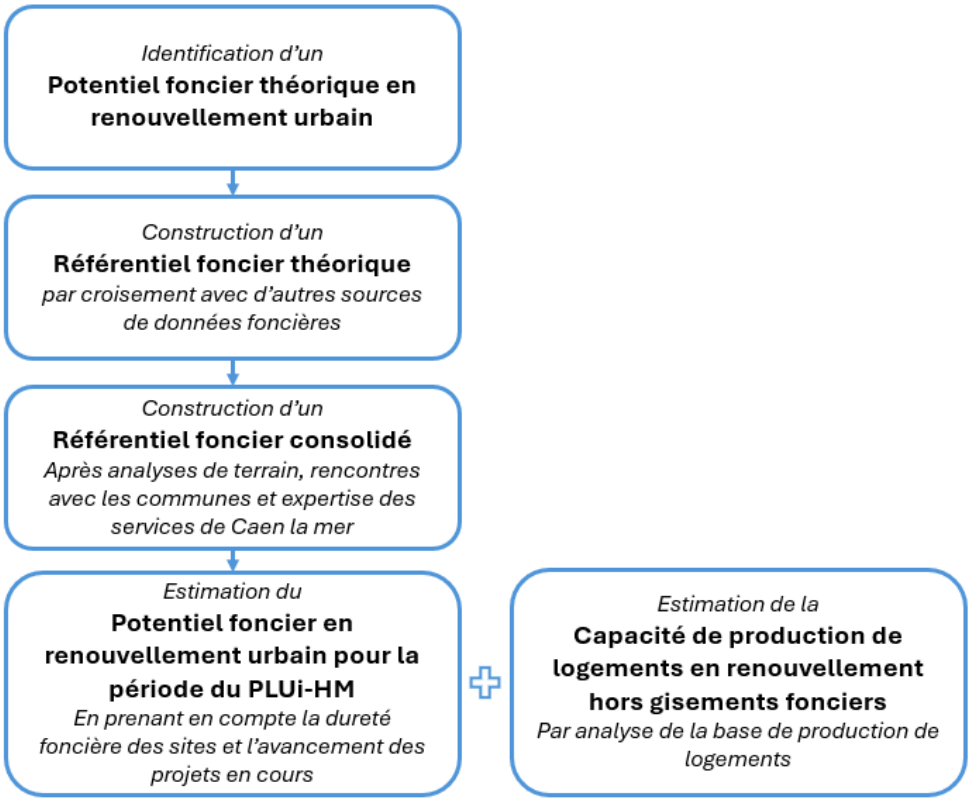
a. Méthodologie d'estimation du potentiel foncier en renouvellement pour la période d'application du PLUi-HM

L'estimation du potentiel foncier en renouvellement urbain, mobilisable durant la période d'application du PLUi-HM (2026-2040) s'est faite par analyses progressives, en s'appuyant sur l'étude de stratégie foncière de Caen la mer menée en parallèle des travaux d'élaboration du PLUi-HM. Il s'agit d'une démarche itérative, ayant fait l'objet de nombreux échanges avec les élus des communes et les services de la Communauté urbaine, les bureaux d'études en charge de la stratégie foncière, ceux en charge de l'élaboration du PLUi-HM et l'AUCAME.

En outre, afin d'évaluer au mieux le nombre de logements produits par division parcellaire ou par changement d'usage, sous initiative individuelle (par un particulier, par opposition au renouvellement urbain mené par des professionnels de l'immobilier comme des promoteurs ou des bailleurs sociaux), et qui échapperait à la recherche de potentiel foncier, car trop petit ou hors potentiel foncier (changement d'usage, division de bâti), une exploitation de la base de données « livraison de

logements » produite par la Direction Habitat de Caen la mer permet d'avoir un ordre de grandeur des projets de production de logements d'initiative individuelle dans la tache urbaine.

Les différentes étapes de cette démarche sont décrites dans les points ci-après.



Démarche d'estimation du potentiel foncier en renouvellement urbain

L'identification d'un potentiel foncier théorique en renouvellement

La première étape de l'étude de stratégie foncière a été l'identification par l'AUCAME d'un potentiel foncier théorique en renouvellement. On considère comme potentiel foncier théorique les espaces non bâtis ou faiblement bâtis en milieu urbain, se prêtant à une densification ou un changement d'usage. L'objectif de ce premier travail était d'identifier des « gisements fonciers », hors opérations d'aménagement déjà programmées ou extension urbaine.

Le potentiel foncier théorique a été construit en trois temps : un premier travail d'exclusion d'un maximum d'unités foncières par géotraitements dans un SIG, des phases de photo-interprétation pour exclure ce qui ne l'a pas été par géotraitement, affiner le découpage et ajouter des terrains non cadastrés, puis une dernière phase pour constituer une base de données du potentiel foncier théorique enrichie des éléments qui pourront servir à sa consolidation.

L'analyse SIG a été réalisée avec les critère suivants :

- Identification des unités foncières comprises dans la tache urbaine produite par l'EPFN (périmètre fixant les limites entre l'urbain et le non urbain, indépendamment des zonages des documents d'urbanisme) ;
- Exclusion des parcelles déjà fortement bâties (> 25 % d'emprise au sol) ou trop petites (superficie non bâtie < 600 m² après exclusion des emprises bâties et d'un périmètre autour des emprises bâties proportionnel à leur hauteur).

L'analyse par photo-interprétation a permis d'exclure des unités foncières non satisfaisantes :

- de formes aberrantes, non constructibles ;
- non accessibles (impossibilité de créer une voie d'accès) ;
- parcs de château, fermes ou champs, et grandes parcelles en limite de tache urbaine ;
- parcelles déjà en construction ;
- dans ou en prolongement d'une opération d'aménagement en extension urbaine (ne correspondant pas à une logique de renouvellement urbain) ;
- voirie cadastrée.

En outre, la phase de photo-interprétation a permis de redécouper des unités foncières dont seule une partie est réellement intéressante comme potentiel foncier et d'ajouter des parcelles non cadastrées mais présentant un intérêt foncier.

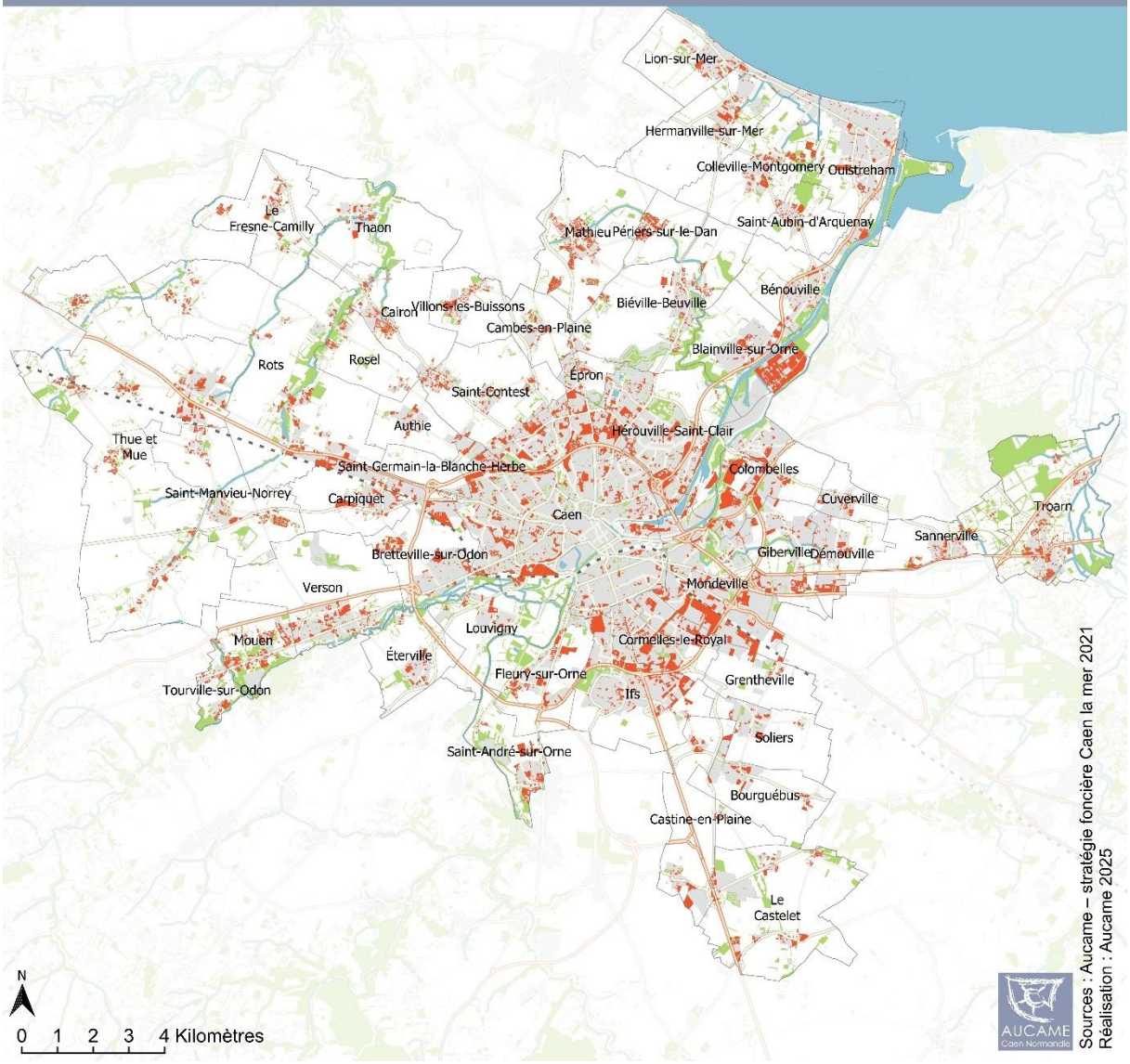
La base de données ainsi construite a été enrichie par les attributs des parcelles cadastrales des fichiers fonciers, les données de contraintes environnementales et les zonages des documents d'urbanisme.

Quelques chiffres clés sur le potentiel foncier théorique ainsi identifié :

- 2 100 hectares de gisements fonciers théoriques ;
- 33 % sont détenus par une commune, un EPCI ou l'EPFN, 50 % par des acteurs privés ;
- 40 % sont situés dans une commune du centre urbain métropolitain (Caen, Hérouville Saint-Clair, Mondeville, Colombelles, Ifs) ;
- 74 % sont dans une zone urbaine, dont 10 % dans une zone réservée aux activités économiques.

Ce potentiel foncier théorique n'a qu'une valeur indicative, puisqu'il constitue une base de travail pour le bureau d'études en charge de l'étude de stratégie foncière, avant une consolidation par une analyse de terrain, des rencontres avec les élus communaux pour aboutir à une sélection de sites stratégiques. Il ne doit donc pas être considéré en tant que tel comme un potentiel foncier facilement mobilisable pour des projets d'aménagement.

Potentiel foncier théorique en renouvellement urbain



La construction d'un référentiel foncier théorique

L'objectif de cette seconde phase d'analyse menée dans le cadre de l'étude de stratégie foncière était de rechercher des typologies de foncier répondant aux critères de densification et de mutation. Pour cela, ont été recherchés :

- les sites dans la tache urbaine ;
- les secteurs identifiés par les élus comme à enjeux ;
- les friches (issues de l'inventaire des friches de l'EPFN) ;
- les dents creuses ;
- les découpages parcellaires ;
- les ensembles au bâti dégradé ;

- le bâti vacant ;
- les propriétés publiques évolutives.

La construction du référentiel foncier théorique résulte du croisement de multiples sources de données.

Producteurs	Données
PLU	AU/OAP/ER
AUCAME	Analyse potentiel foncier théorique (gisements fonciers)
Caen la Mer	Observatoire foncier économie
Friches activités CPIER	Friches/emprises activités
EPFN	Opérations foncières actives
EPFN	Fonds friches
EPFN	Études flash
PLU	Bâtiments transformables
Repérage terrain	Friches/dents creuses
Ateliers PLUi-HM	Opérations envisagées
Entretien acteurs	Opérations en cours/envisagées

Données mobilisées pour le référentiel foncier théorique. Source Élaboration de la stratégie foncière de la CU Caen la mer, Copil phase 1, Juin 2022

Le classement des différents sites en renouvellement, c'est-à-dire dans la tache urbaine, permet de faire ressortir quatre grands types de sites : les sites de projets « en cours », les sites classés comme « gisement » (mobilisables à moyen terme) et ceux classés comme « prospectif » (pouvant avoir un intérêt potentiel à plus long terme). Enfin, une partie des sites se sont avérés, après vérifications de terrains, déjà aménagés. Pour les sites en « gisement » ou « prospectif », la base propose une estimation de la dureté foncière selon une analyse multicritères (pollution éventuelle, maîtrise publique ou non, nombre de propriétaires…). Enfin, une vocation principale est donnée à titre indicatif pour l'ensemble des sites à partir des documents d'urbanisme notamment.

Cette base, théorique à ce stade, a permis d'identifier 2 133 sites, soit 2 641 ha de potentiel foncier.

Catégorie	nb sites	surf ha
En cours	131	514,7
Gisement	1943	1927
Prospectif	27	125,3
Terminé	32	73,8
Total	**2133**	**2640,8**

Premiers résultats théoriques du référentiel foncier. Source : Élaboration de la stratégie foncière de la CU Caen la mer, Copil phase 1, Juin 2022

La production d'un référentiel foncier consolidé

À partir de référentiel théorique, un premier travail de vérification sur le terrain a permis de supprimer des sites déjà en cours d'aménagement et des sites non mobilisables (terrains de sports, espaces verts, sites trop petits ou inaccessibles…). Un important travail de rencontres avec les élus et techniciens de chacune des communes de Caen la mer et d'échanges avec les services techniques de la Communauté urbaine a permis d'affiner le référentiel foncier théorique pour produire un référentiel foncier consolidé.

Le référentiel foncier identifie ainsi 1 275 sites pour 1 680 ha toutes vocations confondues. En renouvellement urbain, l'ensemble de ces sites représente 567 ha potentiellement mobilisables. Il s'agit de sites classés comme « Gisements » ou « Prospectifs », les sites classés « en cours » ou « terminés ». Les sites maitrisés par l'EPFN, étant considérés comme déjà mobilisés, ne sont pas intégrés dans ces chiffres.

Catégorie	nb sites	surf ha	dont en renouvellement
Economie	130	377,2	106,4
Habitat	707	374,1	180,0
Mixte	233	289,8	204,8
Equipement	72	114,9	30,0
Inrastructure	4	37,6	2,2
Paysager	102	421,5	33,2
Renaturation	8	9,2	7,6
A préciser	19	55,5	2,8
Total	**1275**	**1680**	**567**

Référentiel foncier consolidé, hors projets en cours et terminés, source Étude de Stratégie Foncière Caen la mer 2023

À l'issue des rencontres avec les élus et techniciens des communes, une monographie communale avec une fiche par site a été produite.


Site n° 1905
6 RUE DE SECQUEVILLE BRETTEVILLE
Thue et Mue (Bretteville - L'orgueilleuse)
Pôle principal
Programmation
Site prioritisé : Oui
Avancement : Gisement
Vocation : Equipement
Nature du foncier : Renouvellement
Dureté foncière : Moyen
Intervention EPF actuelle : non
Ancien garage Citroën
Friche à valoriser, ER pour stationnement
Structure Foncière
Nb. parcelle : 2
Nb. propriétaires : 1
Nb. bâtiments : 2
Surface bâtie : 972 m2
Surf. Commune : 0 m2
Surf. CLM : 0 m2
Surf. EPF : 0 m2
Surf. Aménageurs publics : 0 m2
Surf. Autre prop. publics : 0 m2
Surf. Copropriété : 0 m2
Surf. prop privée : 1858 m2
Total surface cadastrée : 1858 m2
Total surface maîtrisée : 0% - 0m2
(Surface totale : 1860 m2)
PLU / Contraintes
Zonage : UB
(secteur urbain comprenant les quartiers anciens du bourg dont on souhaite préserver le caractère tant urbanistique qu'architectural et paysager)
Tâche urbaine : 100 %
Typologie du site : Renouvellement
Prescriptions au PLU : -
Environnement
Part du site inclu dans la TVB : 0 %
Score Environnement : 0
Espèces protégées : non
Znieff : -
PPRI : -
PPRM : -
PPRT : -
Retrait Gonflement des Argiles : Faible
Cavités : -
Nombre de sites basias : 1
AK0229
AK0230
rue de Noyers

Exemple de fiche descriptive d'un site mutable, source Étude de Stratégie Foncière Caen la mer 2023

Cette monographie a servi de base pour les rencontres avec les communes, dans le cadre de l'élaboration du PLUi-HM. Ces rencontres avec les communes ont encore permis de d'affiner le référentiel foncier, en ôtant les sites déjà en cours d'urbanisation et non mobilisables, mais aussi en identifiant de nouveaux sites mutables.

Ce référentiel foncier a donc vocation à être évolutif, en fonction de l'avancée des projets ou de l'identification de nouveaux gisements fonciers.

L'estimation du potentiel foncier en renouvellement durant la période d'application du PLUi-HM

Afin d'affiner l'estimation du potentiel foncier en renouvellement urbain pour la période d'application du PLUi-HM (2026-2040) par rapport à l'ensemble du potentiel foncier identifié dans le référentiel foncier, plusieurs travaux de filtres successifs ont été menés :

- Sélection des sites en renouvellement urbain (c'est-à-dire au sein de la tache urbaine telle que définie et produite par l'EPFN), à vocation « économie », « mixte », « habitat » et « équipement ».
- Pour les sites dont l'échéance est inscrite comme « en cours » (selon la dénomination de la stratégie foncière, c'est-à-dire avec un projet d'aménagement défini ou un permis d'aménagement ou de construire déposé), un travail avec les Directions Habitat, Urbanisme et Développement Économique de la Communauté urbaine a permis d'éliminer ceux qui

seront réalisés avant l'approbation du PLUi-HM en 2026. Ainsi, un grand nombre de sites "en cours" a été exclu de ce travail. À contrario, les sites maitrisés par l'EPFN, initialement classés comme « en cours », ont été reclassifiés en « gisement » s'il ne font pas encore l'objet d'un projet d'aménagement commencé. Pour les sites « habitat » ou « mixte », la connaissance du volume de logements prévus et l'échéance des livraisons ont permis d'affiner le travail par une estimation de la part du projet qui devrait être réalisé entre 2026 et 2040.

- Pour les sites dont l'échéance est « gisement » ou « prospectif », des coefficients de réalisation ont été appliqués. Ils ont été définis avec le bureau d'études de la stratégie foncière. Ces coefficients se basent sur la dureté foncière calculée par le bureau d'études : plus elle est forte, moins le potentiel sera utilisé rapidement et pleinement.

Dureté	Moyen terme	Long terme	Rétention
Maitrisée	80 %	20 %	0 %
Faible	55 %	30 %	15 %
Moyenne	30 %	50 %	20 %
Forte	0 %	20 %	80 %

Coefficients de réalisation appliqués aux sites « gisement » ou « prospectif ».

Par exemple, pour l'ensemble des sites classés en « maitrisée », il est estimé que 80 % sera utilisé à moyen terme, puis les 20 % restants le seront à long terme.

b. Le potentiel foncier mobilisable en renouvellement urbain

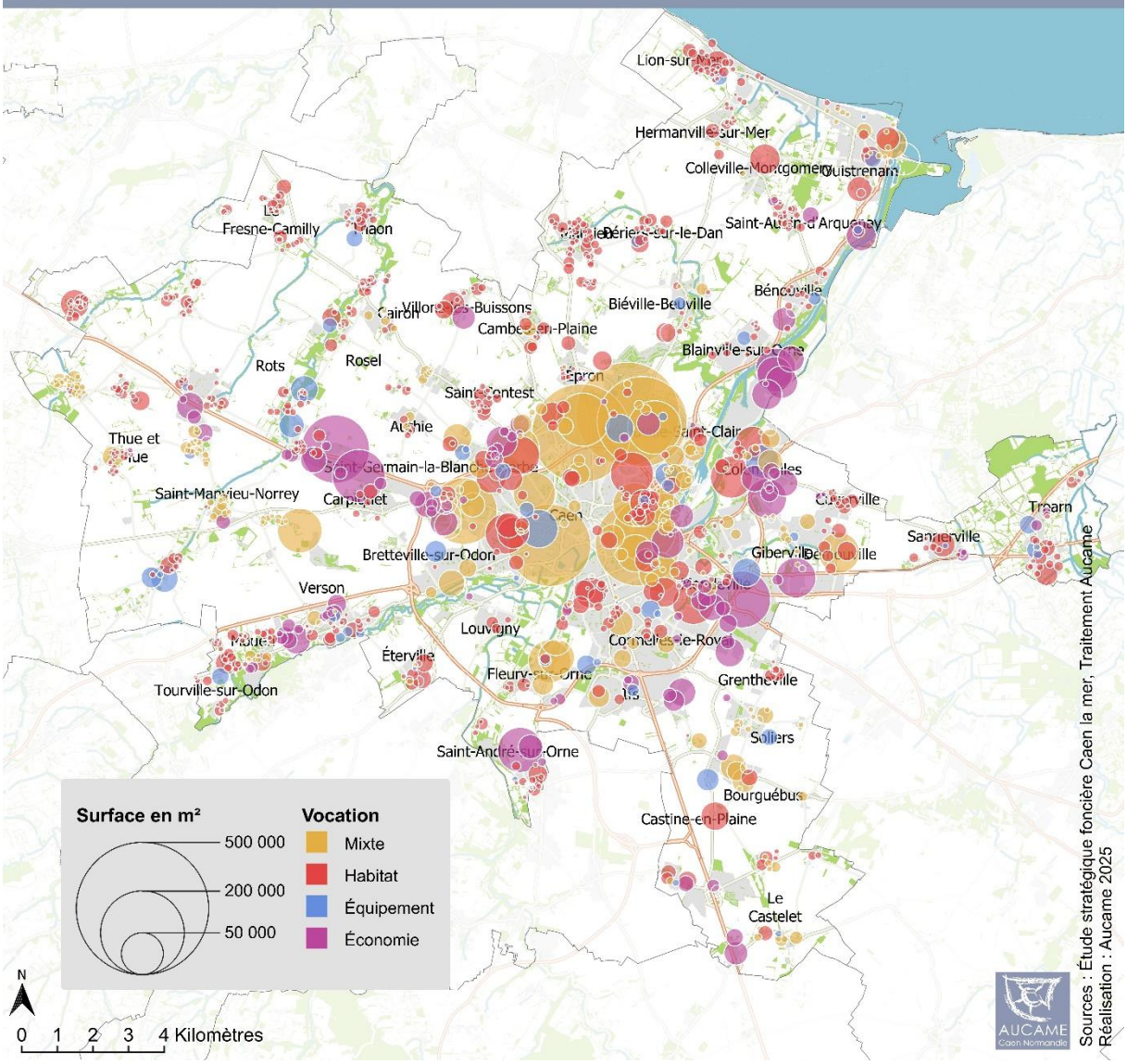
Sur cette base, l'estimation du potentiel foncier mobilisable en renouvellement, durant la période d'application du PLUi-HM, est d'un peu plus de 460 ha. Rapporté à la consommation foncière annuelle moyenne des dix dernières années, cela représente près de 6 ans d'urbanisation du territoire. En

	Echeance	Moyen terme (2026-2032)	Long terme (2032-2040)	*Après 2040 ou rétention*
Economie	En cours	6,5	0,0	*0,0*
	Gisement	29,3	46,0	*52,0*
	Total	**35,8**	**46,0**	*52,0*
Mixte	En cours	55,7	30,9	*34,1*
	Gisement	82,1	56,6	*72,8*
	Total	**137,8**	**87,5**	*106,9*
Habitat	En cours	7,5	0,0	*0,0*
	Gisement	51,1	53,8	*96,0*
	Total	**58,6**	**53,8**	*96,0*
Equipement	En cours	0,0	0,0	*0,0*
	Gisement	31,7	12,9	*9,7*
	Total	**31,7**	**12,9**	*9,7*
	TOTAL	**263,9**	**200,2**	*264,6*

Estimation du potentiel foncier mobilisable en renouvellement (en ha) selon la vocation principale du site et l'échéance.
Source : identification des gisements fonciesr issus de l'étude de stratégie foncière de CLM, traitements CLM et Aucame

termes de gisements fonciers, c'est-à-dire sans prendre en compte les projets déjà engagés, le potentiel foncier mobilisable est estimé à un peu plus de 360 ha.

Potentiel foncier en renouvellement 2026-2040



L'analyse selon la vocation principale montre bien la prédominance des projets dits mixtes, c'est-à-dire pouvant combiner à la fois de l'habitat et une vocation économique. Ces projets mixtes représentent plus de 220 ha de potentiel foncier en renouvellement urbain, souvent dans l'agglomération dense et sur de grands secteurs d'aménagement. On retrouve ainsi des projets en cours sur les grands secteurs de projets de l'agglomération décrits au chapitre 5.2, notamment le secteur nord (Epopea Park), le plateau de Colombelle ou la Presqu'île. Cette importance des sites mixtes rompt avec une vision très segmentée de l'aménagement urbain : il est possible d'inclure de l'activité économique (commerce, tertiaire, artisanat…) dans des nouveaux quartiers, ce qui permet aussi de préserver la vocation plus industrielle, incompatible avec l'habitat, des ZAE historiques.

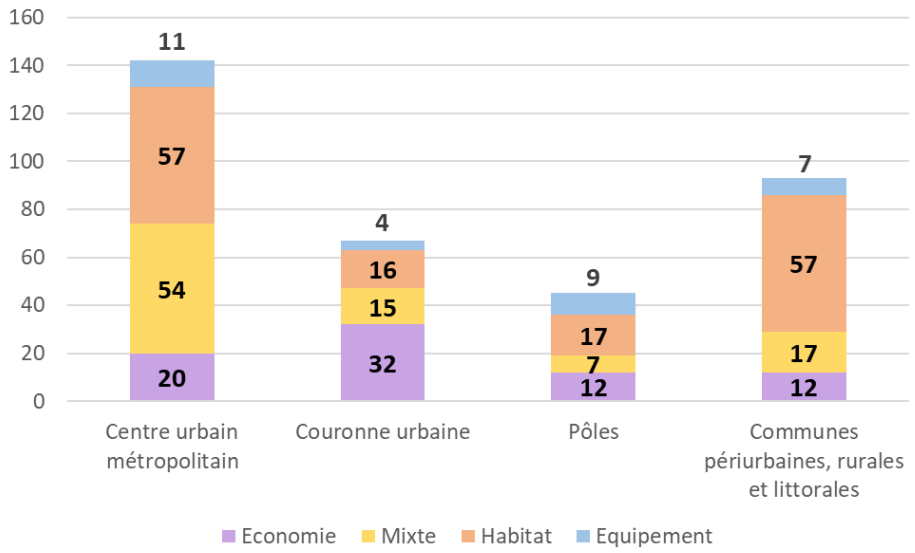
Les principaux sites de renouvellement urbain à vocation d'activités sont situés au pourtour de l'agglomération dense, proche du périphérique ou de grandes infrastructures routières. Ces sites montrent bien une certaine capacité de régénération des zones d'activités historiques, complémentaires au développement des ZAE encore en cours.

Le potentiel de renouvellement urbain à vocation d'habitat est réparti sur l'ensemble des communes, souvent sur de nombreux petits sites. Dans un contexte de réduction de la consommation d'espace pour atteindre à terme l'objectif du ZAN, cette dissémination des sites de renouvellement urbain, y compris dans les communes rurales ou périurbaines, laisse présager de capacités à mener des projets d'habitat pour toutes les communes.

Si l'on regarde plus précisément les gisements fonciers (hors projets en cours) par grands secteurs, le potentiel foncier est logiquement le plus important dans le centre urbain métropolitain, notamment pour le foncier à vocation mixte et habitat du fait de l'importance des tissus bâtis existants dans ce secteur. Les principaux gisements pour l'activité économique pure (hors secteurs mixtes) sont quant à eux à chercher en couronne urbaine, là où sont implantées des ZAE avec des capacités de densification et où l'on peut aussi parfois trouver des friches d'activités économiques.

La répartition en vocation de ces gisements fonciers est relativement équilibrée dans les pôles du territoire, consacrant ainsi une place en valeur relative plus importante pour l'activité économique et les équipements, en lien avec les fonctions de centralité de ces communes.

Enfin, les autres communes, périurbaines, rurales et littorales disposent d'un potentiel de gisements fonciers à vocation d'habitat sensiblement équivalent à celui du centre urbain métropolitain, bien que beaucoup plus morcelé.



Estimation des gisements fonciers par secteur (hors projets en cours) mobilisable en renouvellement (en ha) selon la vocation principale du site. Source : identification des gisements fonciers issus de l'étude de stratégie foncière de CLM, traitements CLM et Aucame

c. Qualification de la production de logements d'initiative individuelle en tache urbaine

La base de données « livraison de logements » est élaborée depuis plus de dix ans par la Direction Habitat de Caen la mer, qui mène chaque année des entretiens avec les services et/ou élus de chaque commune du territoire. Elle recense, pour chaque projet de logements, le nombre total de logements prévus ainsi que les livraisons par année. Plusieurs caractéristiques y sont associées : désignation du projet, géolocalisation, localisation en tache urbaine ou hors tache urbaine, qualification en logement social ou non, etc. Cette base sert notamment à la réalisation des bilans PLH (Programmes Locaux de l'Habitat) annuels.

L'analyse porte exclusivement sur les logements classés comme livrés dans la tache urbaine et s'appuie sur les données des années 2019, 2020, 2021, 2022 et 2023. Trois catégories de projets ont été définies :

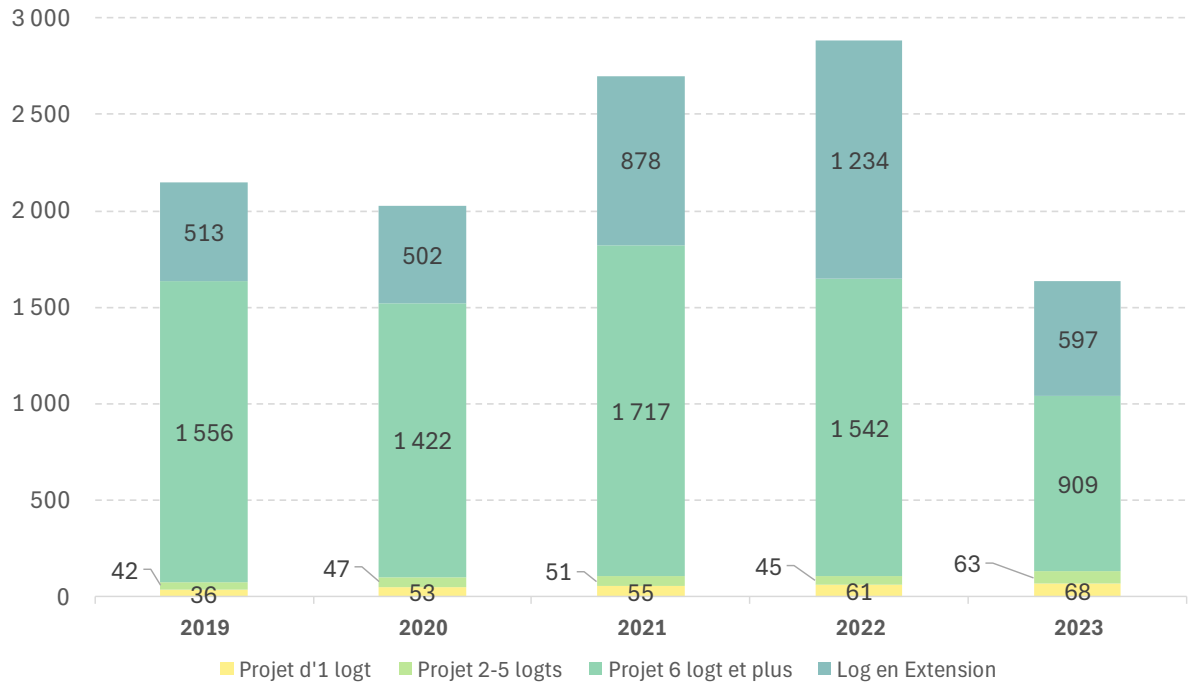
- Projets de 6 logements ou plus : quasi systématiquement réalisés par des professionnels.
- Projets de 2 à 5 logements : quasi systématiquement réalisés par des particuliers.
- Projets d'un logement : réalisés uniquement sous l'égide d'un particulier (un logement prévu, un logement livré).

Ces catégories reposent sur une analyse approfondie de nombreux projets via photo-interprétation, complétée par la désignation des projets. Ainsi, les projets ciblés dans le cadre de cette étude sont fréquemment désignés comme « division parcellaire » ou « changement de destination ».

	2023		2022		2021		2020		2019		Moy. 2019-2023	
	Nb de lgts livrés	Part / livrai-sons	Nb de lgts livrés	Part / livrai-sons	Nb de lgts livrés	Part / livrai-sons	Nb de lgts livrés	Part / livrai-sons	Nb de lgts livrés	Part / livrai-sons	**Nb de lgts livrés**	**Part / livrai-sons**
Nb total de lgts livrés	1 637		2 882		2 701		2 024		2 147		**2 278**	
Nb de lgts livrés en tache urbaine	1 040	64%	1 689	59%	1 823	67%	1 522	75%	1 634	76 %	**1 533**	**67%**
Dt projets 2-5 lgts	*102*	*6%*	*84*	*3%*	*51*	*2%*	*47*	*2%*	*42*	*2 %*	***54***	***2%***
Dt projets 1 lgt	*69*	*4%*	*66*	*2%*	*55*	*2%*	*53*	*3%*	*36*	*2 %*	***50***	***2%***
Total petits projets en tache urbaine	171	10%	150	5%	106	4%	100	5%	78	4 %	**132**	**6%**

Estimation de la production de logements d'initiative individuelle en tache urbaine, source : base livraisons de logements CLM 2024.

Durant les dernières années, la part de la production de logements d'initiative individuelle dans la tache urbaine a été plutôt stable, de l'ordre de 4 % de la production totale de logements avec cependant un pic à 10 % pour l'année 2023 correspondant à une poursuite de la hausse de cette production alors que la production totale de logements chutait. Rapporté aux livraisons totales, ce phénomène apparait comme relativement faible.



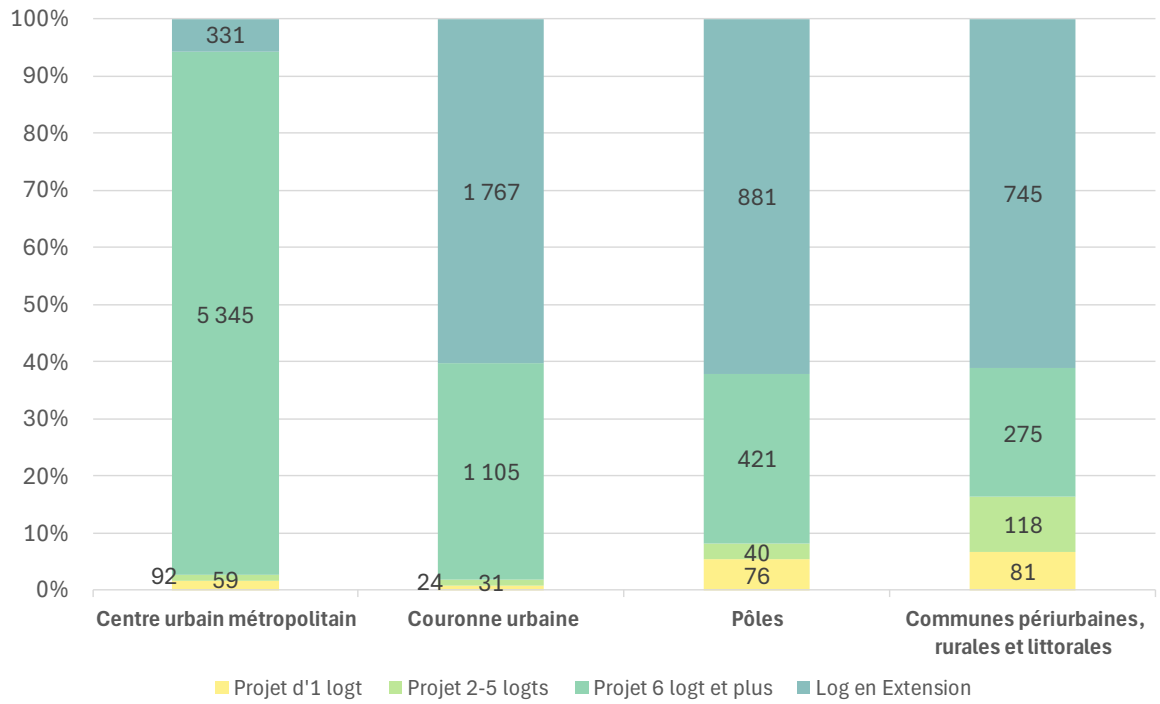
Livraisons de logements par taille de projet, source : base livraisons de logements CLM 2024

En nombre de logements, cela représente environ 104 logements par an, avec une tendance globalement à la hausse de 2019 à 2023.

Cette analyse peut être affinée en observant ce qui a été réalisé dans les quatre types de communes définis par l'armature simplifiée.

Ainsi, si la part des petits projets (moins de 6 logements) a légèrement augmenté entre 2019 et 2023, cette tendance ne se vérifie pas uniformément selon les types de communes.

- Dans le centre urbain métropolitain, les petits projets restent extrêmement minoritaires en proportion (2 %). En volume, leur nombre tend à stagner, voire à décroître.
- Dans la couronne urbaine, les petits projets sont également très minoritaires, en volume comme en part.
- Dans les pôles, la part des petits projets n'est pas négligeable puisqu'elle représente 8 % de l'ensemble des livraisons de logements entre 2019 et 2023 pour un volume total de 116 logements.
- Dans les communes périurbaines, rurales et littorales, la part des petits projets est importante puisqu'ils pèsent pour plus de 15% des livraisons totales, soit 199 logements, avec une tendance à la hausse.



Livraisons de logements par taille de projet et armature de 2019 à 2023, source : base livraisons de logements CLM 2024

d. Différents types de renouvellement urbain

Le renouvellement urbain, c'est-à-dire la capacité à refaire la ville sur elle-même sans s'étendre, peut prendre différentes formes.

Les opérations de renouvellement urbain

Ces opérations font l'objet d'une action planifiée de la collectivité qui nécessite une maitrise foncière de la collectivité (parfois d'un bailleur social). Ces opérations permettent d'élaborer un projet d'ensemble et de travailler les espaces publics. Elles sont souvent localisées sur des secteurs d'entrée de ville, sur des tissus urbains en cours de mutation.

En revanche, ces opérations présentent un coût financier important pour la collectivité (acquisition du foncier, démolition et parfois dépollution, relogement, aménagement…). Ces opérations s'inscrivent ainsi généralement sur du très long terme.



Ifs, Construction nouvelle et espace public dans le cadre du PRU Ifs Plain, Street View 2008-2020

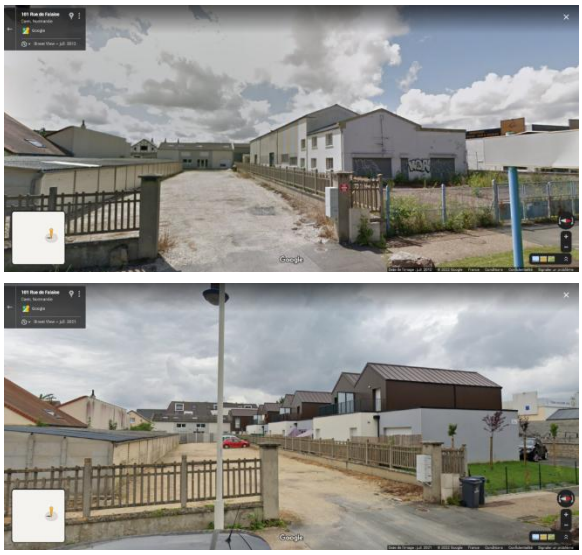


Caen, Renouvellement urbain du secteur Clémenceau, Street View 2008-2020

La densification ponctuelle

Cette densification se fait de manière plus spontanée, lorsque le marché foncier et les documents d'urbanisme le permettent. Il s'agit de constructions nouvelles à partir d'une opportunité foncière en tissu urbain : grande parcelle, dent creuse, tissus mutables. La densification ponctuelle peut concerner tant les tissus d'habitat que les tissus d'activité économique en ZAE.

L'opération immobilière est d'initiative privée, par un promoteur, un bailleur ou un particulier. Cette densification ponctuelle ne nécessite pas d'intervention directe de la collectivité mais elle dépend des



Ifs, démolition d'anciens bâtiments d'activités et d'une maison pour de l'habitat individuel groupé, Street View 2012-2021



Caen, destruction d'une maison par un promoteur pour construire deux petits collectifs, Street-View 2017-2021

règles d'urbanisme du secteur. En tissu urbain d'habitat, elle peut poser des problèmes d'acceptabilité par les riverains lorsque les gabarits de la construction neuve sont très différents des gabarits des tissus urbains environnants.

La réhabilitation avec changement d'usage du bâti

Cette évolution se fait par le changement d'usage d'un bâtiment ou d'un ensemble de bâtiments sans modification extérieure importante de l'enveloppe bâtie. Cette évolution se fait souvent au profit de l'habitat, mais certains grands secteurs peuvent aussi se prêter à un changement d'usage vers de l'activité économique (quartier Koenig à Bretteville-sur-Odon) ou à des équipements (implantation du FRAC dans le quartier Lorge à Caen).

Ces évolutions sont souvent d'initiative privée (individu, entreprise, bailleur) pour les petits projets sous réserve que le document d'urbanisme permette ce changement d'usage, mais aussi des collectivités pour des projets d'ampleur (notamment sur un patrimoine de grands équipements publics).

Ces réhabilitations permettent de garder du bâti à valeur patrimoniale importante comme les fermes anciennes ou des équipements publics, parfois en en intensifiant les usages, à fortiori quand le bâti n'était plus occupé.





Fleury-sur-Orne, corps de ferme divisé en logements individuels, Street-View 2011-2021





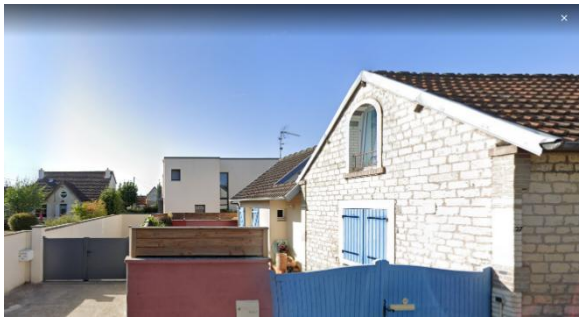
Mondeville, ZAC Valleuil, transformation d'une caserne militaire en logements, Street View 2015-2022

La division parcellaire

La division parcellaire consiste en un découpage d'une unité foncière par son propriétaire afin de créer une nouvelle parcelle constructible. Cette division parcellaire est principalement d'initiative privée, les documents d'urbanisme pouvant l'encourager ou l'encadrer, en spécifiant les règles d'accès à la voirie, au réseau, à la protection des cœurs d'ilot, ainsi que les règles de constructibilité s'appliquant à la nouvelle parcelle. Elle se fait sur des parcelles initialement de grande taille et présente donc un potentiel plus important dans les secteur pavillonnaires anciens. Elle peut aussi exister dans les ZAE où des entreprises avait une réserve foncière en cas d'extension dont elles n'ont finalement pas l'usage.

Si ce type de densification présente un potentiel relativement important, à moindre coût pour la collectivité, il pose parfois des problème d'acceptabilité pour le voisinage (gestion du stationnement, mitoyenneté…).





Caen, vente d'un grand fond de jardin et construction une maison dessus, Street View 2020-2021





Ifs, densification d'une parcelle d'un particulier pour y construire une maison, Street View 2013-2021

L'adaptation du bâti existant

Il s'agit d'une mutation d'un bâti existant pour en intensifier l'usage sans le changer (modernisation, extension, surélévation…). Cette évolution reste cependant à l'échelle de la parcelle ou du bâtiment. Cette mutation est d'initiative privée, mais elle doit être rendue possible par les règles d'urbanisme.





Caen, rue Saint-Jean, un exemple rare de surélévation d'un immeuble de la Reconstruction, Street View 2011-2021





Caen, extension contemporaine sur une maison de la Reconstruction, Street View 2008 & 2018

Ces évolutions aboutissent à une intensification de l'usage du bâtiment, potentiellement à une augmentation de sa surface, mais sans que cela ne se traduise nécessairement, pour les bâtiments à usage d'habitat, par une augmentation du nombre de logements.

Ces évolutions du bâti permettent une diversification des formes architecturales, en introduisant par exemple des éléments très contemporains dans un bâti plus ancien, au détriment cependant de l'homogénéité du tissu urbain.

e. Renouvellement urbain et formes urbaines : des capacités de mutations très variables

Tous les tissus urbains ne présentent pas les mêmes capacités à muter pour se densifier ou changer d'usage. Cette capacité de mutation dépend de la densité initiale du tissu urbain, de la géométrie du parcellaire, de la qualité architecturale et patrimoniale du site…

Le tableau suivant montre le croisement entre les différents types de renouvellement urbain et les tissus identifiés dans l'atlas des formes urbaines de Caen la mer.

Niveau 1	Niveau 2	Opération renouvellement urbain	Densification ponctuelle	Changement d'usage du bâti	Division parcellaire	Adaptation du bâti existant	
1- Tissu traditionnel	11 - Ferme ancienne / château	-	-	+	+	-	Changement d'usage de fermes anciennes au profit de logements, chateaux transformés en équipements publics…
	12- Urbain ancien	-	+	-	-	+	Quelques possiblités de densification ponctuelle en respectant les gabarits du tissu environnant
	13 - Centre ancien	-	+	+	-	+	Les principales évolutions concernent des changements d'usage du bâti
	14 - Tissu du 19ème	-					Tissu peu représentatif du territoire, peu d'évolutions
2- Tissu de faubourg	**22- Plus récent mixte**	++	+	+		+	Tissus présentant de nombreuses opportunités de mutations, notamment pour des grandes opérations de renouvellement
3- Tissu individuel ancien	31- Cité jardin / ouvrière	++	-	-	-	-	Plusieurs opérations de renouvellement urbain sur des cités ouvrières dont la maitrise foncière est le fait d'un unique bailleur social
	32- Tissu balnéaire	-	-	-	-	+	Peu d'évolutions des tissus balnéaires mais une partie de logements en résidence secondaire peut passer en résidence principale
	33- Pavillonnaire de faubourg	-	+	-	-	++	Forte évolution par adaptation du bâti existant et dans une moindre mesure par densification ponctuelle
	34- Reconstruction individuelle	-	-	-	-	+	Peu d'évolutions pour les opérations d'ensembles, adaptation possible du bâti pour les maisons individuelles hors opération d'ensemble
4- Tissu individuel contemporain	41- Tissu pavillonnaire	-	-	-	++	+	Potentiel important de division parcellaire pour une partie du tissu (grands terrains pavillonaires de plus de 1000 m²)
	42- Opération groupée	-	-	-	-	-	Tissu urbain dense et homogène peu propice aux évolutions
	43 - Individuel isolé	-	-	-	+	+	Peu d'évolutions possibles dans un contexte de limitation de la consommation d'espace
5- Tissu de la Reconstruction collective	51- Traditionnelle	-	+	+	-	-	Quelques opérations de densifications ponctuelles possibles en respectant les gabarits environnant en utilisant notamment les cœurs d'ilot artisanaux
	52- Moderniste	+	-	-	-	-	Peu d'évolutions possibles de part la conception d'ensemble et la qualité architecturale
6- Tissu collectif contemporain	61- Grand Ensemble	+	-	-	-	+	Evolution possible d'amélioration du bâti ou par opérations de renouvellement urbain d'ampleur
	62- Nouveau quartier collectif urbain	-	-	-	-	-	Forme urbaine récente, pas encore d'évolution
	63- Petit ensemble collectif	-	+	-	-	+	Evolutions ponctuelles possibles par densification ou amélioration du bâti des années 60-70
7- Grands Equipements	71- Grande emprise bâtie	-	-	+	+	-	Libération de grandes emprises ou de grands bâtiments pour de nouveaux usages lors du déménagement de certains équipements
	72- Espace paysager	-	-	-	-	-	Les évolutions des espaces paysagers sont rares
	73- Equipement ouvert	-	+	-	-	-	Gisements fonciers ponctuels sur de grands équipements ouverts ou leurs espaces annexes (pelouses, parkings…)
8- Tissu d'activités	81- Zone commerciale	+	-	-	-	-	Evolutions des zones commerciales encore rares, soit par démolition reconstruction en gardant la vocation commerciale, soit dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain
	82- Zone industrielle ou mixte	+	+	-	+	-	Quelques possibilités de densification dans les ZAE. D'anciennes zones industrielles peuvent aussi muter pour laisser place à un nouveau projet urbain plus mixte
	83- Zone tertiaire	+	-	+	-	-	Zones relativement récentes qui n'ont pas connus d'évolutions majeures. Leurs localisation et leur bâti permettrait un changement d'usage pour y introduire de l'habitat

Synthèse des enjeux

Les enjeux thématiques issus des COSTRAT, COPIL et ateliers du diagnostic peuvent aussi être lus de manière transversale. La lecture croisée des fonctions qui constituent un territoire permet d'en avoir une vision globale prenant en compte sa complexité et ses spécificités.

Le croisement de l'ensemble des enjeux présentés dans ce diagnostic permet de faire ressortir plusieurs grandes entrées transversales que sont :

- **Des enjeux d'attractivité et de rayonnement de l'agglomération**, pour capitaliser sur ses dynamiques positives, renforcer ses atouts et conforter son développement économique.
- **Des enjeux d'organisation et de cohésion territoriale** pour que l'ensemble du système urbain de Caen la mer fonctionne harmonieusement et puisse accueillir un développement raisonné en prenant en compte les spécificités et les équilibres entre les territoires.
- **Des enjeux de cadre de vie et de cohésion sociale** pour que le projet porté par le PLUi-HM de Caen la mer soit au service de ses habitants
- **Des enjeux de sobriété et d'adaptation aux impératifs environnementaux** pour que le développement de la Communauté urbaine se fasse dans une logique de diminution de son impact environnemental et privilégie l'optimisation de l'existant.

Les études menées parallèlement à l'élaboration du présent diagnostic, et notamment l'État Initial de l'Environnement ou bien encore le diagnostic agricole et la stratégie foncière contribueront à compléter et renforcer les enjeux déjà identifiés.

Ces enjeux trouvent un écho dans les trois premières grandes ambitions du projet de territoire de Caen la mer réalisé en 2022 que sont :

- Ambition 1 : accélérer les transitions à travers un nouveau modèle d'aménagement plus durable, plus équilibré et plus connecté.
- Ambition 2 : conforter la taille humaine du territoire en faveur de la qualité de vie.
- Ambition 3 : favoriser un développement économique diversifié, innovant et adapté aux transitions.

La quatrième ambition du projet de territoire porte sur la gouvernance pour mobiliser les acteurs et atteindre les objectifs du projet. Ces questions de gouvernances ont été évoqué dans les débats de l'élaboration du PLUi-HM, mais, de fait, relève bien du projet de territoire et contribueront à la mise en œuvre du PLUi-HM.

1. Enjeux d'attractivité et de rayonnement de l'agglomération

La poursuite d'un développement économique générateur d'emplois dans un contexte de transitions et de sobriété foncière

- Le renforcement de l'attractivité touristique et résidentielle par la valorisation des éléments de patrimoine
- La production de capacités d'accueil notamment en ZAE, cohérente avec les besoins d'implantations dans une logique écosystémique
- La réhabilitation et la création de ZAE dans une logique de qualité paysagère et environnementale
- Le maintien, voire le développement des grands établissements commerciaux dans le centre-ville de Caen
- La bonne desserte et l'accessibilité multimodale des grands pôles d'emploi et des zones touristiques
- L'anticipation des besoins fonciers pour assurer les conditions de développement des nouvelles activités

L'accueil de tous, notamment des nouveaux actifs, par une production adaptée de logements

- Un besoin quantitatif de logements répondant aux évolutions démographiques observées et estimées
- L'anticipation des besoins fonciers pour assurer la production de logements pour les nouveaux habitants
- L'évolution des types et des formes de logements pour répondre aux aspirations des ménages dans un contexte d'accélération des tendances sociétales liée à la crise sanitaire (recherche d'un cadre de vie apaisé, accès à la nature et à un extérieur privilégié, pièce supplémentaire…)
- L'acceptabilité de l'augmentation de la densité de logements

Le maintien, voire le développement, de la capacité d'accueil des grands équipements

- La capacité de développement des établissements d'enseignements supérieur
- L'anticipation des besoins fonciers nécessaires au développement des équipements et infrastructures de déplacement cohérents avec le développement du territoire.

- Les conditions d'accueil des étudiants (logements, services, équipements…) pour maintenir l'attractivité universitaire de Caen la mer
- La desserte et l'accessibilité multimodale des grands équipements et des principales infrastructures de déplacements

La préservation de la fluidité des déplacements et du bon fonctionnement des infrastructures actuelles

- La compétitivité des transports alternatifs à la voiture, notamment dans une logique intermodale
- L'amélioration de la performance des liaisons avec l'extérieur, notamment ferroviaires

2. Enjeux d'organisation et de cohésion territoriale



L'organisation d'un développement équilibré du territoire

- La performance des liaisons entre les polarités rurales du territoire et le centre urbain métropolitain
- La répartition des équipements de niveau intermédiaire pour en faciliter l'accès sur l'ensemble du territoire
- La mise en cohérence des aménagements urbains et de l'offre de mobilité notamment autour des lignes de TCSP
- L'encadrement du développement des grands établissements commerciaux dans les zones d'implantations préférentielles définies par le DAAC du SCoT
- Le développement d'une offre touristique en cohérence avec les multiples contraintes d'un territoire sous pression
- La poursuite de la diversification de l'offre en logement et de la mixité des formes urbaines
- La mise en cohérence des projets d'habitat (forme, typologie, densité) avec le niveau d'emploi et d'équipements des communes
- La mise en cohérence des grands projets (communaux et intercommunaux) pour maintenir les équilibres territoriaux
- La capacité de mobiliser et faire évoluer des gisements fonciers, notamment par la déclinaison de la stratégie foncière dans le PLUi-HM

Une organisation mettant en avant des logiques nouvelles de proximité

- Un développement équilibré des territoires en fonction de leur capacité de renouvellement et de leur place à l'échelle des bassins de vie

- L'organisation de complémentarités entre des territoires moins équipés pour proposer un niveau d'offre d'équipements et de services satisfaisant
- La localisation des équipements dans les centres-villes et centres-bourgs, en tissu urbain existant
- La localisation des projets d'habitat selon des notions de proximité (emplois, services, équipements, transports)
- La mise en place de la mixité fonctionnelle, notamment la mixité des fonctions économiques dans les tissus d'habitat dans une logique de proximité (ville du quart d'heure)
- Un développement économique au-delà des seules communes du centre urbain métropolitain en fléchant l'implantation des activités compatibles avec l'habitat dans les tissus urbains
- Le maintien d'un maillage de polarités commerciales de proximité (protection des linéaires commerciaux) et la réhabilitation des locaux commerciaux particulièrement dans les centralités
- La préservation et la valorisation de toutes les identités communales et territoriales (morphologie, patrimoines, matériaux, paysages, centre-bourg, espaces publics…)
- Le renforcement des fonction et de l'identité des centres-bourgs
- La finalisation de la couverture en très haut débit du territoire
- La desserte des espaces périurbains et ruraux avec des alternatives à l'autosolisme
- La bonne connexion des bassins de vie avec leur polarité

La préparation du territoire aux évolutions technologiques et sociétales

- La réversibilité des bâtiments d'activité tertiaire
- L'accompagnement et l'organisation des mutations logistiques du dernier kilomètre
- Le développement des nouveaux modes de travail : télétravail et tiers lieux
- L'adaptation de l'offre en équipements et en services aux évolutions des pratiques (numérique, nouveaux modes d'habiter, nouveaux modes de travail…)
- L'adaptation des infrastructures et de l'offre de transport aux évolutions technologiques (fin progressive des véhicules thermiques, services numériques à la mobilité…)

3. Enjeux de cohésion sociale et de cadre de vie



La préservation du cadre de vie

- L'identification des éléments qui participent à la qualité du cadre de vie pour les préserver et les valoriser dans un contexte de renouvellement urbain et de densification

- La lutte contre la banalisation des paysages urbains (qualité des entrées de villes, des ZAE, étalement urbain, front urbain abrupt…)
- La qualité urbaine de l'aménagement et de l'architecture y compris dans les secteurs monofonctionnels (zones d'activités, zones pavillonnaires…)
- La préservation du foncier pour des fonctions de « respiration » et récréatives

La prise en compte des besoins de tous, notamment des plus vulnérables

- La mixité sociale des territoires
- Des parcours résidentiels et des besoins des ménages à fluidifier à l'échelle des communes et des quartiers
- Des besoins en logements abordables (privé et social) dans un contexte d'augmentation des prix qui pourrait perdurer
- La vulnérabilité énergétique des ménages les plus pauvres résidant dans le parc ancien
- La prévention des fragilités sociales et de l'isolement des personnes en donnant à chacun la possibilité de se déplacer (ménages à faible revenu, personnes âgées, jeunes, étudiants, personnes handicapées…)
- La vulnérabilité énergétique des ménages dépendants de l'automobile
- L'acceptabilité et l'accompagnement dans les changements de comportements de mobilité

Des évolutions démographiques à prendre en compte, notamment le fort vieillissement de la population

- L'adaptation des équipements et des services aux nouveaux besoins des retraités et des personnes très âgées
- L'adaptation de l'offre de logement aux évolutions de la structure de la population dans les années à venir, notamment le vieillissement et les étudiants
- L'adaptation des modes de déplacements au vieillissement de la population et la prévention de l'isolement

4. Enjeux de sobriété et d'adaptation aux impératifs environnementaux



L'anticipation de l'impératif de sobriété foncière

- L'équilibre entre objectifs de production de logements et contexte de sobriété foncière

- L'optimisation du foncier existant en ZAE
- La réutilisation du foncier et du bâti des équipements obsolètes
- La diminution de la place et de l'usage de la voiture sur le territoire pour un meilleur partage de la voirie
- L'équilibre entre la préservation du patrimoine et l'impératif de renouvellement urbain et de densification

L'optimisation du bâti existant

- L'optimisation de l'occupation des équipements (développement du multi-usage, mutualisation des locaux…)
- La réhabilitation et l'adaptation des locaux d'activités (production), commerciaux et de bureaux
- La valorisation des locaux existants pour répondre aux besoins en logements (réemploi de l'existant, remise sur le marché des locaux vacants, mutation des locaux)

La réduction de l'impact carbone du fonctionnement de l'agglomération

- La rénovation thermique des logements dans un contexte de la future RE 2020 et de la loi Climat et Résilience (DPE)
- La réduction des impacts et nuisances des déplacements de personnes et de marchandises

La place de la nature en ville

- Le maintien de l'agriculture et des espaces naturels par l'accentuation de la sobriété foncière dans le développement de la ville
- Une place du végétal et de la nature à prendre en compte à toutes les échelles de la ville (espaces publics, jardins privés, lisières urbaines…)
- La renaturation et la désartificialisation de certains secteurs urbains