



OBJECTIF FRAÎCHEUR

Du périphérique au périph'vélo

Les grandes infrastructures de transport ont marqué profondément la transformation des territoires autour des villes. Le périphérique caennais a ainsi engendré l'extension des communes périurbaines de plus en plus éloignées et l'installation de multiples zones d'activités autour de la ville centre.

Ici, l'idée était de créer un boulevard urbain qui contourne Caen. Cette volonté remonte à 1931 avec le premier plan d'urbanisme de la ville nommé le plan Danger (du nom des frères Danger, auxquels Caen a fait appel pour repenser la ville). Abandonné car trop ambitieux, le projet de boulevard de contournement est relancé au début des années 1960 et accompagne l'extension urbaine de la ville. Le 30 novembre 1962, le conseil général du Calvados vote sa réalisation. Il sera ouvert par étape, en deux périodes distinctes : le périphérique Nord est ouvert entre 1969 et 1982, le périphérique Sud est mis en circulation entre 1992 et 1997.

Témoin d'une période prônant la voiture et encourageant l'extension urbaine, le périphérique caennais, comme toutes les autres infrastructures de ce type fait aujourd'hui face à de nombreux défis et enjeux : lutte contre le bruit et la pollution, requalification pour atténuer l'effet de coupure urbaine, réduction des flux routiers et autoroutiers... Les politiques publiques actuelles sont orientées pour densifier les centres-bourgs, les villes et privilégier des déplacements doux.



Périph'Vélo au niveau des Rives de l'Orne (porte et borne de kit réparation)

La Communauté urbaine porte ses efforts sur les mobilités actives pour rééquilibrer les usages urbains (transports en commun, vélo, marche, covoiturage...). Une nouvelle infrastructure est en cours de création : le périph'vélo !

Cet anneau cyclable entourant l'agglomération, fera à terme 11,2 km. C'est le projet phare de la politique cyclable pour favoriser le vélo en offrant sécurité, confort et lisibilité des itinéraires pour les cyclistes. Colonne vertébrale du maillage cyclable, il connecte les principaux aménagements de l'agglomération pour une bonne continuité des itinéraires cyclables.

En 2025, un premier tronçon de plus de 7 km est déjà opérationnel. Il bénéficie de dispositifs spécifiques : marquage au sol, aménagement d'intersections sécurisées et prioritaires pour les cyclistes, modification des feux tricolores, revêtement adapté au passage de vélo, installation de totems d'orientation et stations de réparation...

Autant d'aménagements et d'investissements pour encourager de nouvelles formes de mobilités actives.

Le saviez-vous ?

Les premiers problèmes de circulation datent du XVIII^e siècle ! Et oui déjà...

La croissance de la Foire de Caen a favorisé l'augmentation de la population caennaise, passant de 25 à 32 000 habitants et engendrant une circulation intense. En 1752, le baron de Fontette, intendant de Caen, mena une restructuration de la partie ouest de la ville : ouverture de la place Saint-Sauveur à l'Ouest, prolongement de la rue Ecuyère, création de la place Fontette. Il résolut également un conflit entre l'Abbaye aux Hommes et la ville, permettant la création d'une rue rectiligne (rue Guillaume le Conquérant) depuis la place des Petites Boucheries, améliorant ainsi l'accès au centre de Caen. La place Saint-Sauveur fut également fortement modifiée.



Vue sur les travaux de construction du périphérique



RETROUVEZ
LES SENTIERS NATURE

CAEN
NORMANDIE