



**AUCAME**  
Caen Normandie



# SCHÉMA DES MOBILITÉS

*DOCUMENT N°1 – DU DIAGNOSTIC AUX ENJEUX*

Communauté de communes  
Vallées de l'Orne et de l'Odon

Décembre 2022

# SOMMAIRE

## DIAGNOSTIC

- I. CONTEXTE DES DÉPLACEMENTS **p.6**
- II. ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ **p.20**
- III. OFFRE DE TRANSPORT **p.27**
- IV. IMPACTS DES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE **p.36**
- SYNTHÈSE **p.42**

## COMPTE-RENDU DES ATELIERS

- I. ATELIER 1 – LES ENJEUX **p.43**
- II. ATELIER 2 – DES ENJEUX AUX OBJECTIFS **p.49**

La Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon a pris en 2021 la compétence mobilités. L'EPCI, devenu ainsi AOM, a sollicité l'AUCAME pour structurer une politique globale des déplacements sur son territoire.

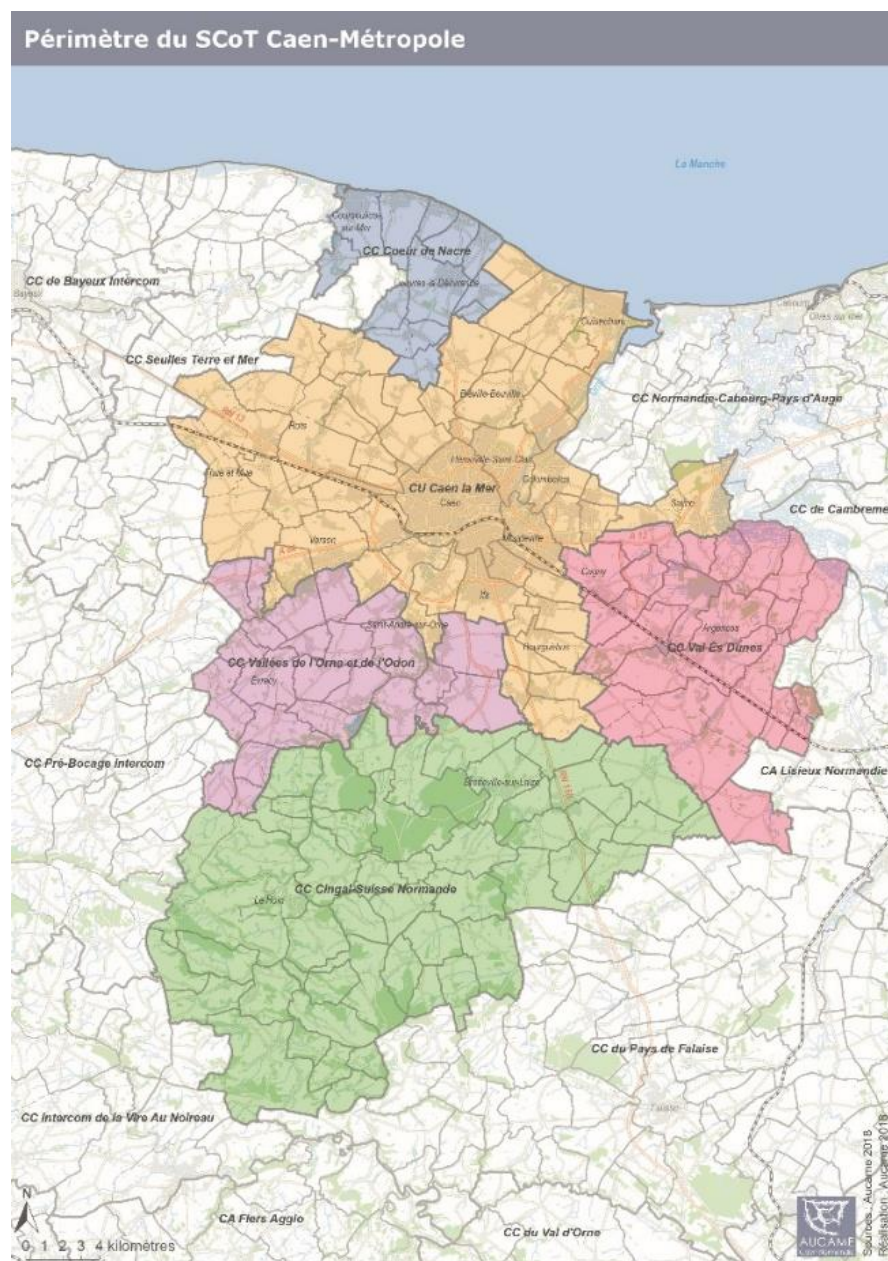
Il s'agit d'élargir le schéma cyclable de 2018 aux mobilités alternatives et de s'inscrire dans les objectifs de sobriété énergétique et foncière. La collectivité a formulé le souhait qu'une attention particulière soit portée aux publics spécifiques (personnes âgées, apprentis, lycéens...)

- 1) Etat des lieux des mobilités sur le territoire : mobilités électriques, douces, touristiques, pendulaires, multimodales...
- 2) Analyse du tissu socio-démographique en vue de quantifier les besoins des publics spécifiques
- 3) Animations territoriales afin de faire émerger les enjeux et de définir les objectifs du territoire
- 4) Recherche de bonnes pratiques adaptables au territoire

La **loi NOTRe**, promulguée en 2015, a imposé la fusion de Communautés de communes. Les 157 intercommunalités normandes ont été réduites au nombre de 73.

Les deux EPCI Vallée de l'Orne et Evrecy Orne Odon ont fusionné le **1er janvier 2017** pour former la **Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon**.

La commune nouvelle Laize-Clinchamps est issue du regroupement des communes de Clinchamps-sur-Orne et de Laize-la-ville.

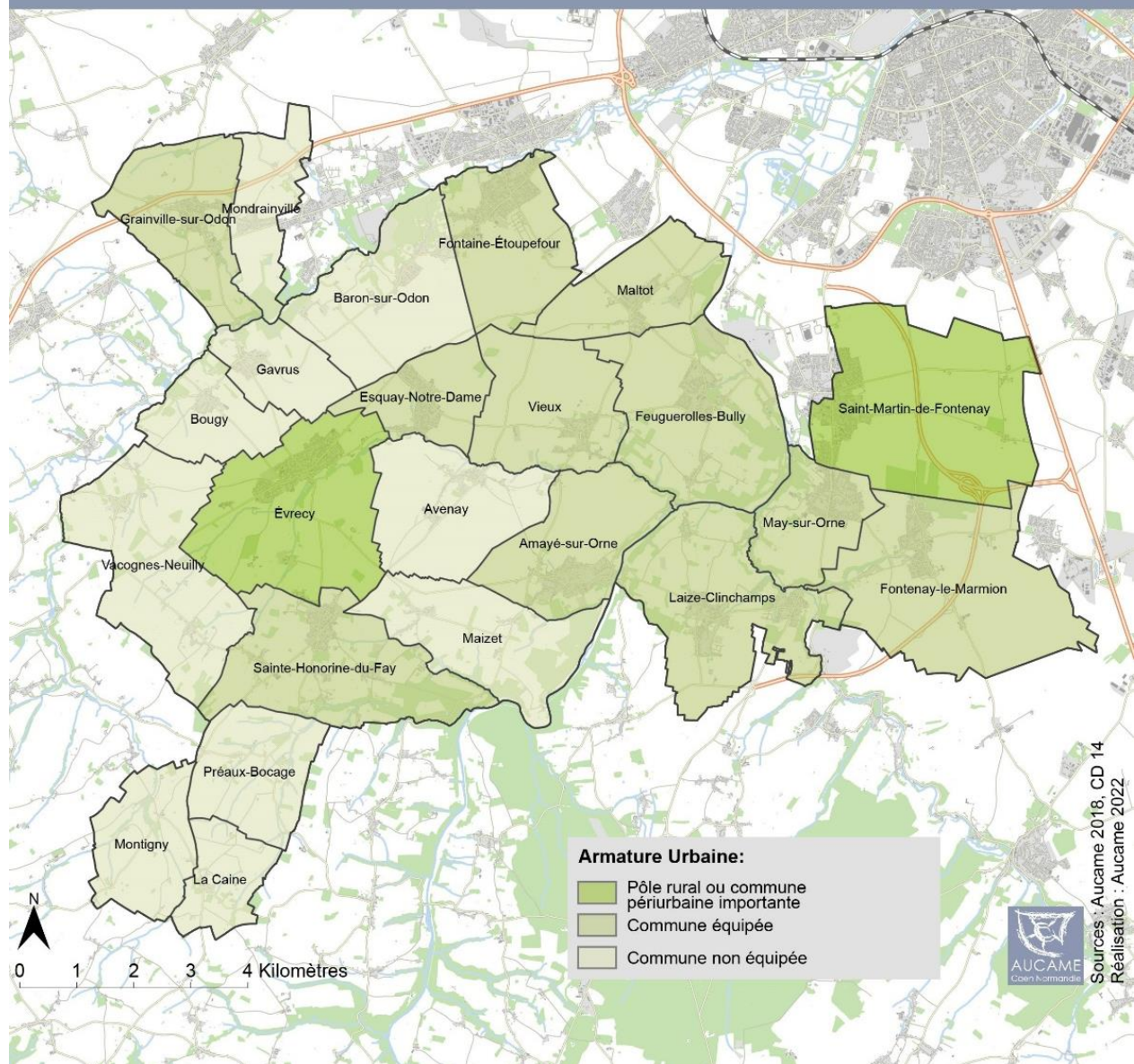


Composé de **23 communes**, l'EPCI se situe aux portes de la Communauté urbaine Caen la mer, métropole régionale de l'ouest de la Normandie qui concentre les grandes fonctions économiques, administratives, culturelles et politiques du territoire.

**25 400** personnes vivent sur ce territoire structuré autour de **deux pôles ruraux principaux**, rayonnant chacun sur une partie du territoire, **Evrecy** à l'ouest et **Saint-Martin-de-Fontenay / May-sur-Orne** à l'est.

L'armature urbaine du territoire montre également des communes périurbaines bien équipées sur les parties nord et est, les plus proches de l'agglomération caennaise, contrairement aux communes de la partie ouest, plus rurales.

## Armature urbaine des Vallées de l'Orne et de l'Odon



# PARTIE 1

## CONTEXTE DES DEPLACEMENTS

*Cette première partie traite du contexte des déplacements. Elle vise à identifier les profils des habitants de la collectivité et, ainsi, les potentiels besoins de déplacements.*



Bien que des communes soient plus peuplées que d'autres, la **répartition des habitants est relativement homogène** sur le territoire comparativement à d'autres EPCI de Caen Normandie Métropole. Quelques communes sont un peu moins peuplées aux extrémités ouest et sud du territoire.

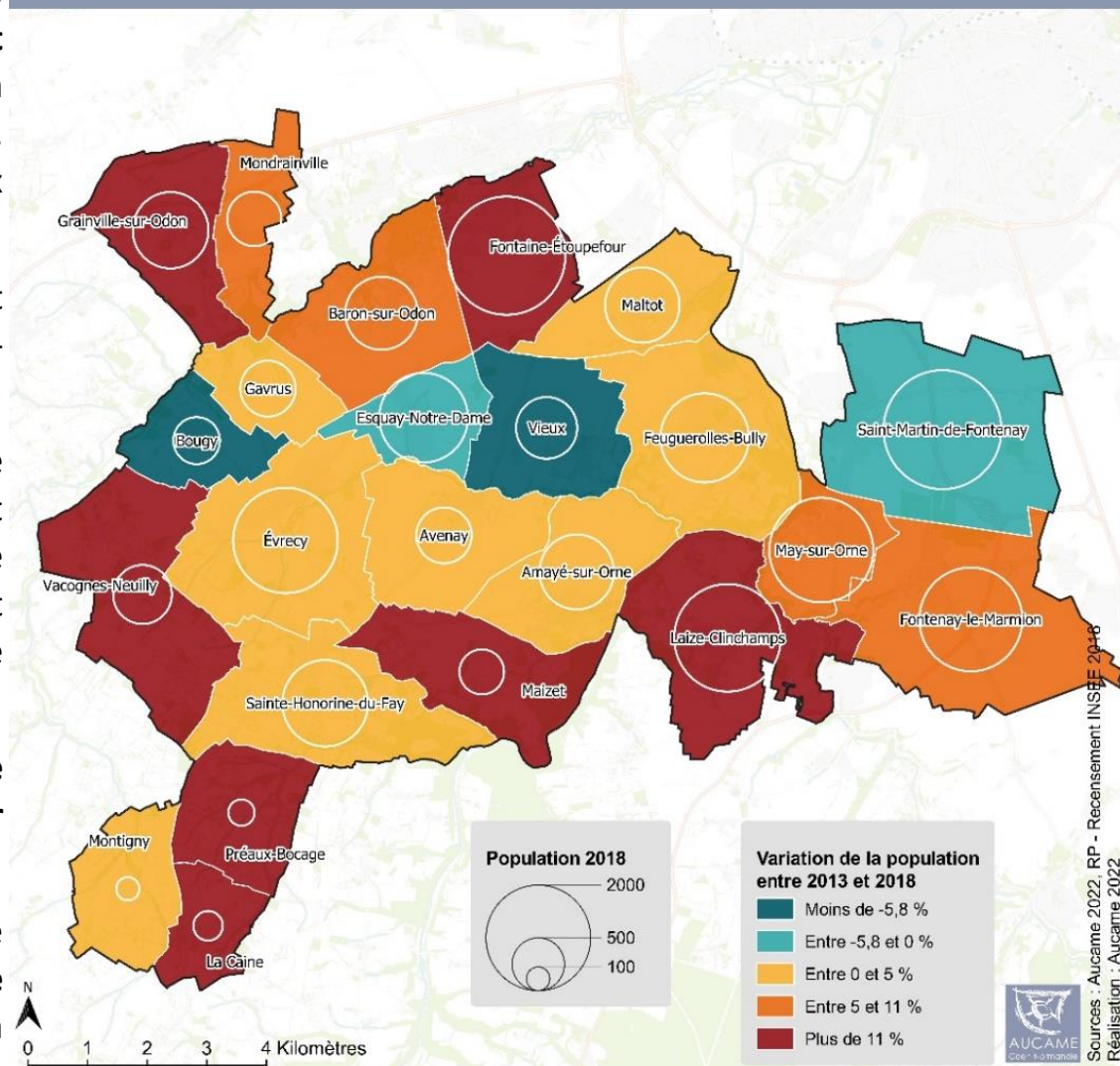
Les communes comportant le plus d'habitants sont Saint-Martin-de-Fontenay (2541 hb), Fontaine-Etoupefour (2516 hb) et Laize-Clinchamps (2082 hb).

Ces cinq dernières années, les variations de population les plus importantes se trouvent principalement à la périphérie de la collectivité. Le taux de variation de la population de la collectivité est de 6 % entre 2013 et 2018 soit un taux de croissance annuelle de 1,24%.

**Le territoire comporte 195,7 habitants au kilomètre carré dans les Vallées de l'Orne et de l'Odon pour 316,2 à Caen-Métropole.**

La densité de la population est plus importante notamment **au nord des Vallées de l'Orne et de l'Odon** : ce sont les communes aux portes de Caen la mer. Le nord de la collectivité est occupé principalement par des ménages cherchant la proximité avec Caen la mer.

### Vallées de l'Orne et de l'Odon - Population

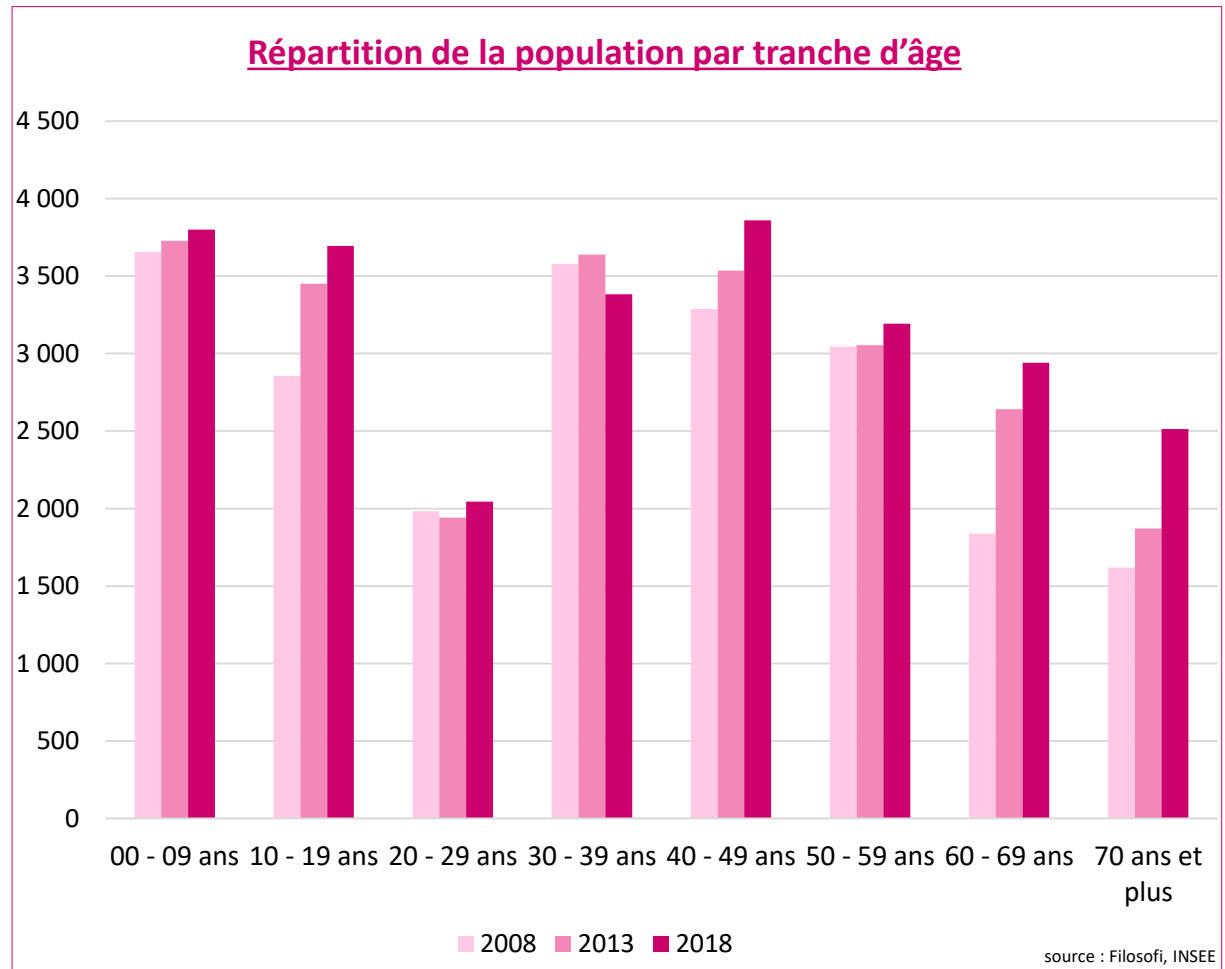


Sources : Aucame 2022, RP - Recensement INSEE 2018  
Réalisation : Aucame 2022

La population des Vallées de l'Orne et de l'Odon est caractérisée par une **importante part d'individus de 40 à 49 ans** bien que les tranches d'âge 00 à 09 ans et 10 à 19 ans soient presque équivalentes. Toutes les tranches d'âge montrent une **augmentation depuis 2008** hormis les 30-39 ans.

Ce graphique permet d'ores et déjà de dresser la physionomie de la population : il s'agit principalement du **couple avec enfant(s)**. Ce sont d'ailleurs **les classes d'âge qui connaissent les plus fortes progressions** depuis 2008. Les tranches d'âge 20-29 ans et 30-39 ans sont les moins présentes dans les évolutions. Il s'agit d'une difficulté à maintenir les jeunes générations sur le territoire. La population de 60 ans et plus a fortement évolué et témoigne également d'une population vieillissante.

La part des 00 à 19 ans est plus importante au sein de la collectivité que sur l'ensemble du territoire de Caen-Métropole (30 % contre 25 %) tandis que la part des 20-29 ans y est inférieur de 6 points.





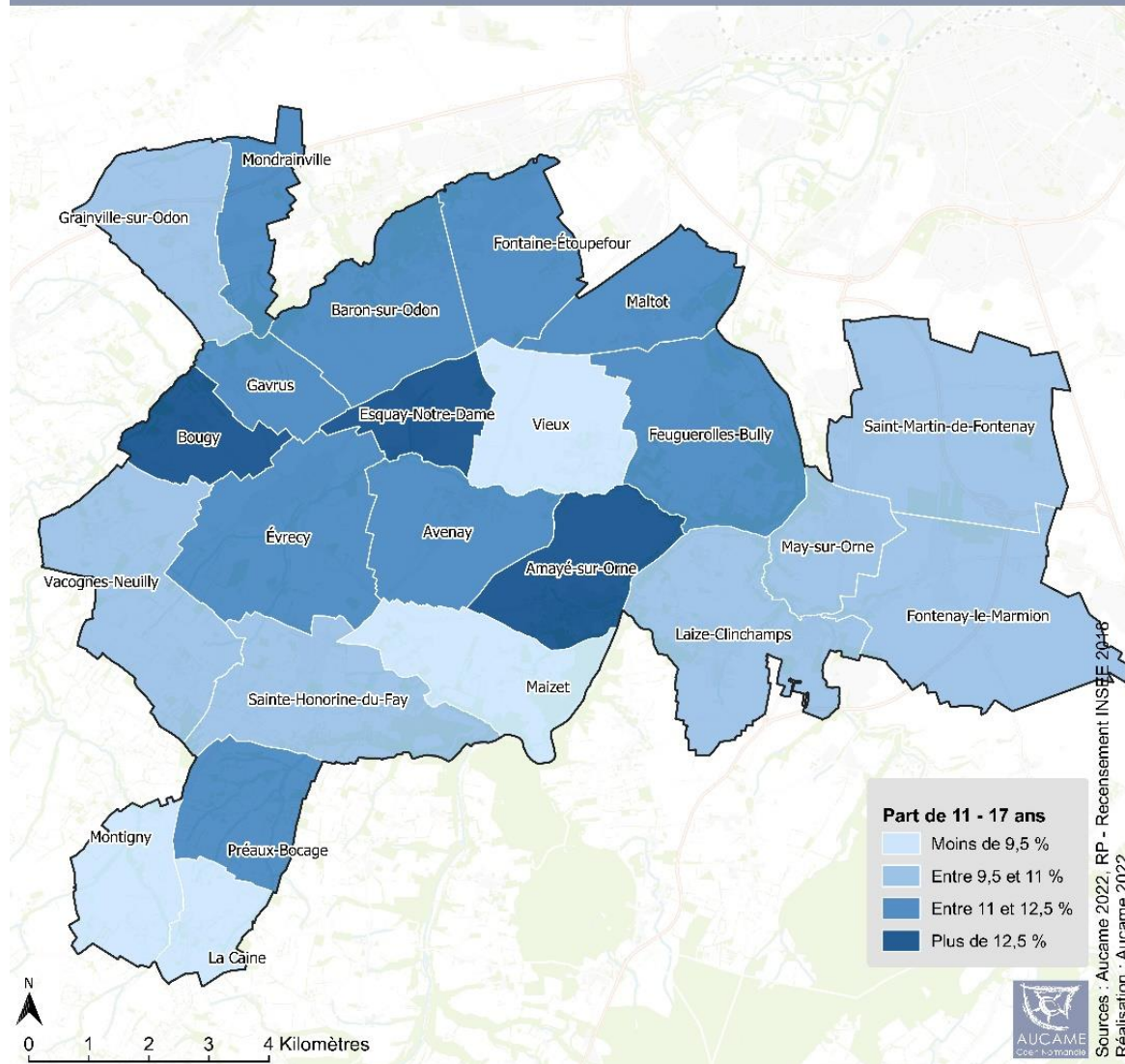
11 %

D'individus de 11 – 17 ans à VOO  
(8% à Caen-Métropole)

Afin de comprendre les besoins du territoire, une analyse de la population de 11 à 17 ans a semblé pertinente. En effet, il s'agit d'individus en âge d'être **autonomes dans leur mobilité** mais dépendants des parents pour l'automobile.

La carte ci-contre montre que cette tranche d'âge de la population est répartie dans **l'ensemble du territoire**. En outre, elle n'est **pas forcément plus présente dans les pôles du territoire**. Par ailleurs, le taux des 11-17 ans est plus important sur le territoire qu'au sein de Caen-Métropole.

Vallées de l'Orne et de l'Odon – Population 11 – 17 ans



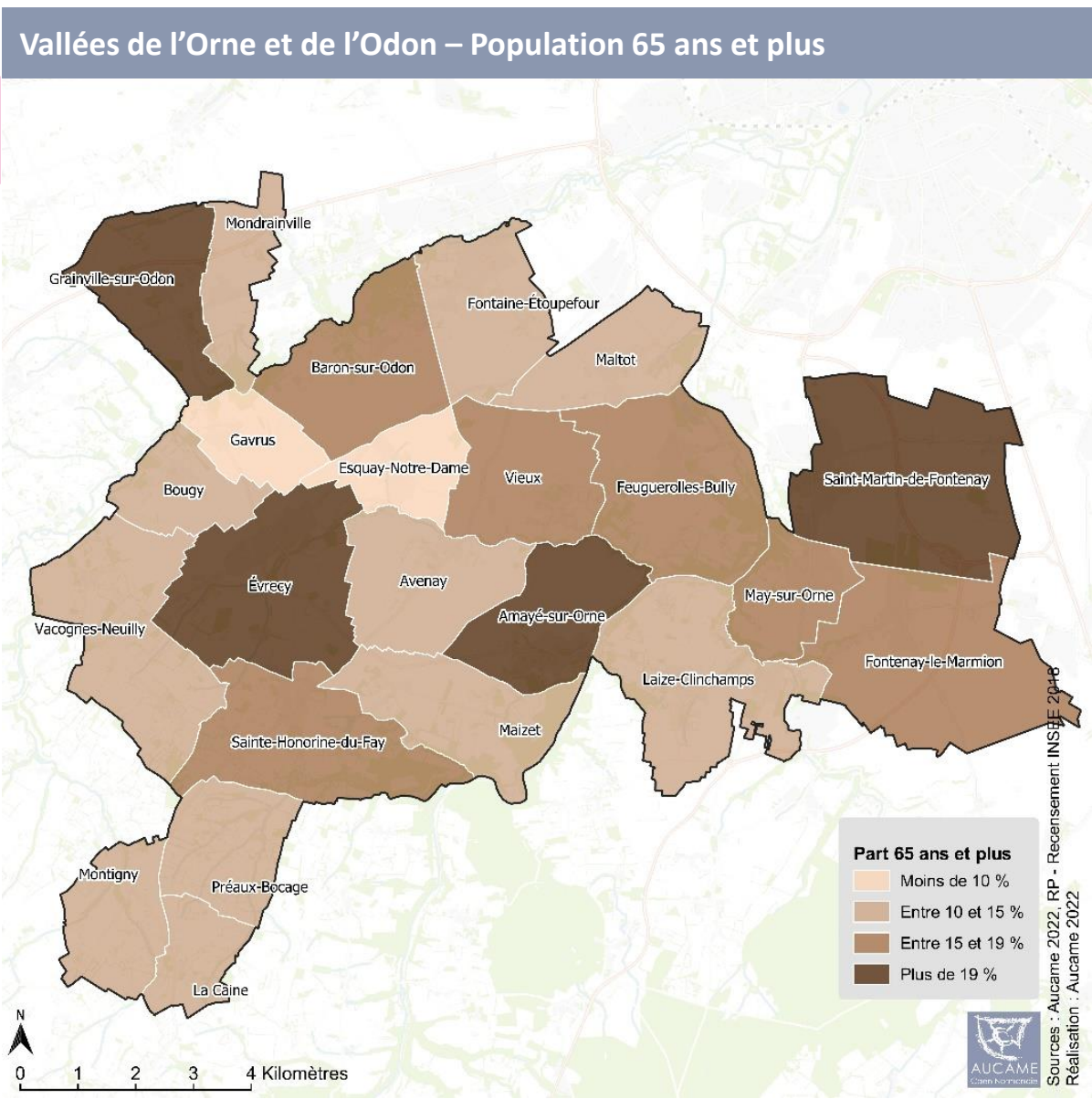
Sources : AUCAME 2022, RP - Recensement INSEE 2018  
Réalisation : AUCAME 2022

**15 %** D'individus de 65 ans et plus à VOO  
*(19 % à Caen-Métropole)*

L'analyse de la population des 65 ans et plus s'inscrit dans une volonté d'apporter un regard spécifique sur les individus ayant une capacité d'usage de l'automobile potentiellement amoindrie.

La répartition des 65 ans et plus est à peu de chose près le négatif de la répartition de la population jeune. Cette tranche de population est **un peu plus présente sur les deux pôles du territoire, lieux de concentration des commerces et services.**

Néanmoins, la part des 65 ans et plus dans la population des Vallées de l'Orne et de l'Odon représente **15 %**, soit **4 points de moins** que sur le territoire de Caen-Métropole.

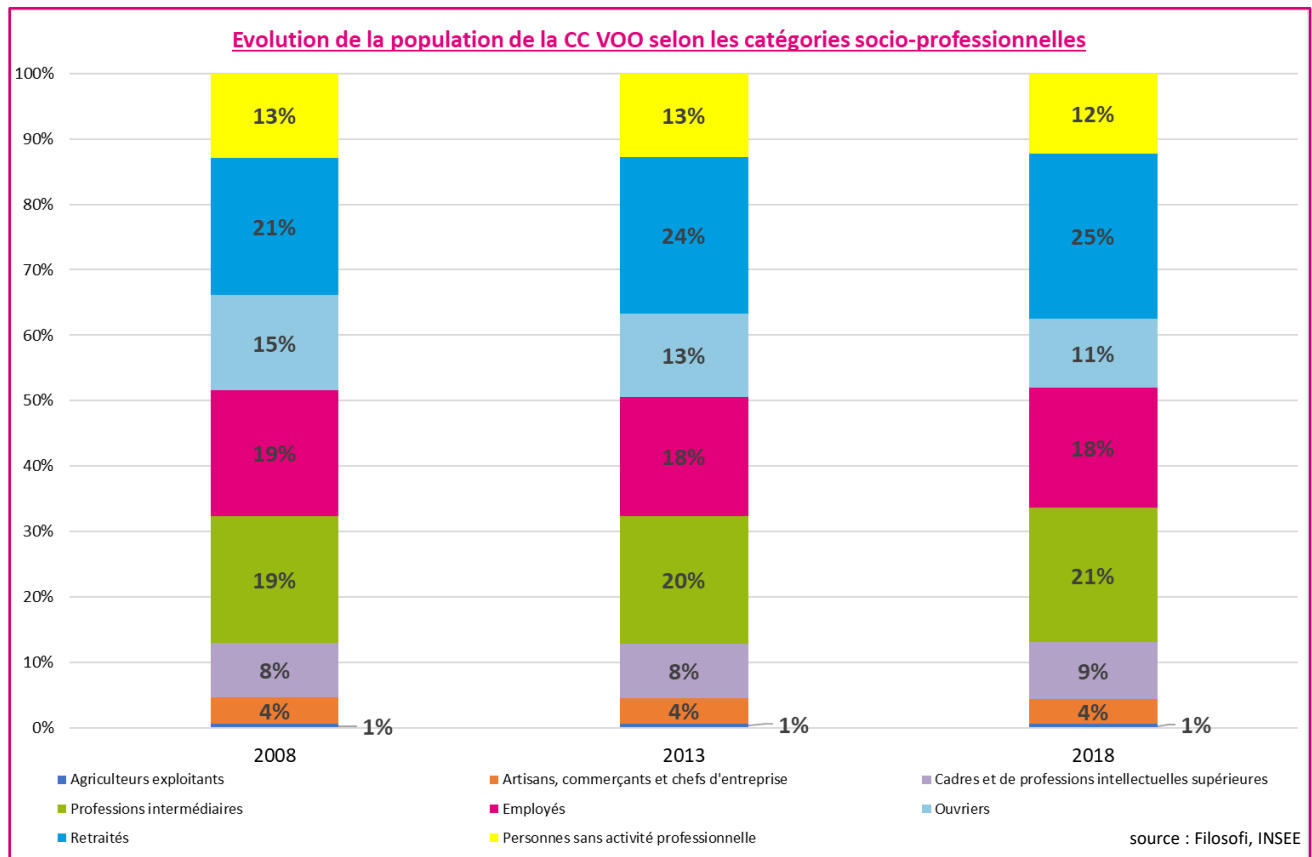


Afin d'identifier le profil de la population de la Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon, l'évolution de la population a été analysée à travers les catégories socio-professionnelles de la population de plus de 15 ans. Sur le territoire, ce sont **les retraités les plus représentés**, suivis des professions intermédiaires. En effet, la part des retraités a augmenté de 25 points entre 2008 et 2013 et de 14 points entre 2013 et 2018.

Les scolaires représentent une part importante de la population. **On recense plus de 7 000 jeunes à l'école ou en études supérieures** dont un tiers dans leur commune de résidence.

**20 %** de retraités à V2O  
(23 % à Caen-Métropole)

Plus de **7 000** Jeunes scolarisés dont 1/3 dans leur commune de résidence

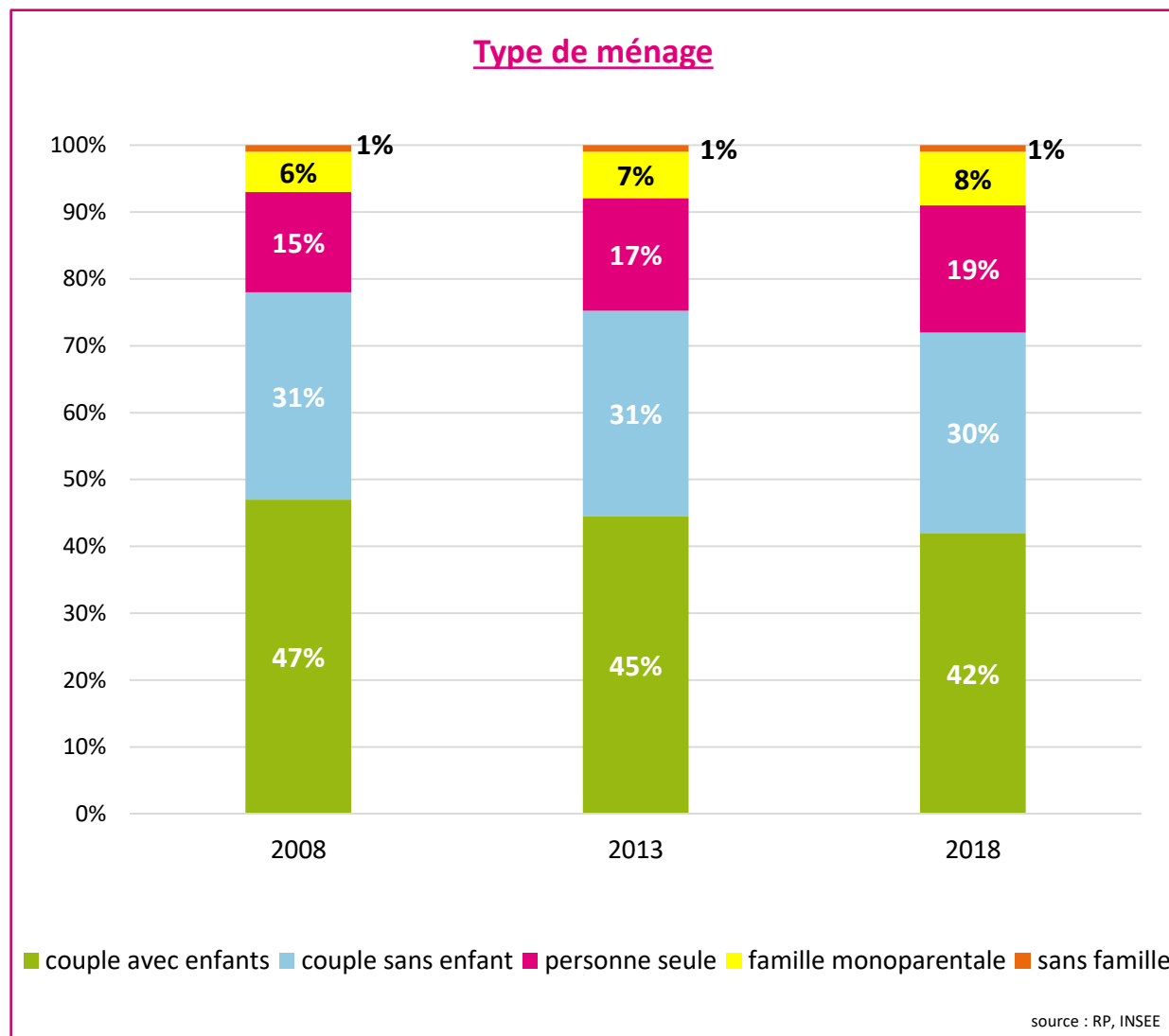


Sur le territoire des Vallées de l'Orne et de l'Odon, le ménage type le plus représenté correspond au **couple avec enfant(s)** bien qu'il soit en baisse de 5 points depuis 2008. Celui-ci représente **42 %** des ménages contre 23 % de ceux de Caen-Métropole. En deuxième position, se trouve le couple sans enfant.

Ces chiffres permettent de cerner deux catégories de la population dont la mobilité doit être travaillée : les jeunes et les personnes âgées.



Source : Pixabay



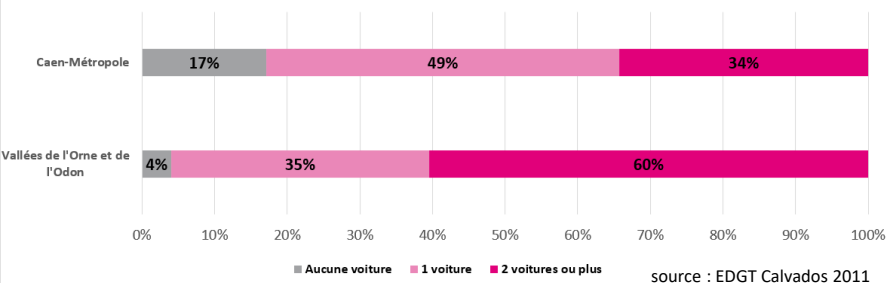


# 1. Portrait des habitants

## b. Ménages

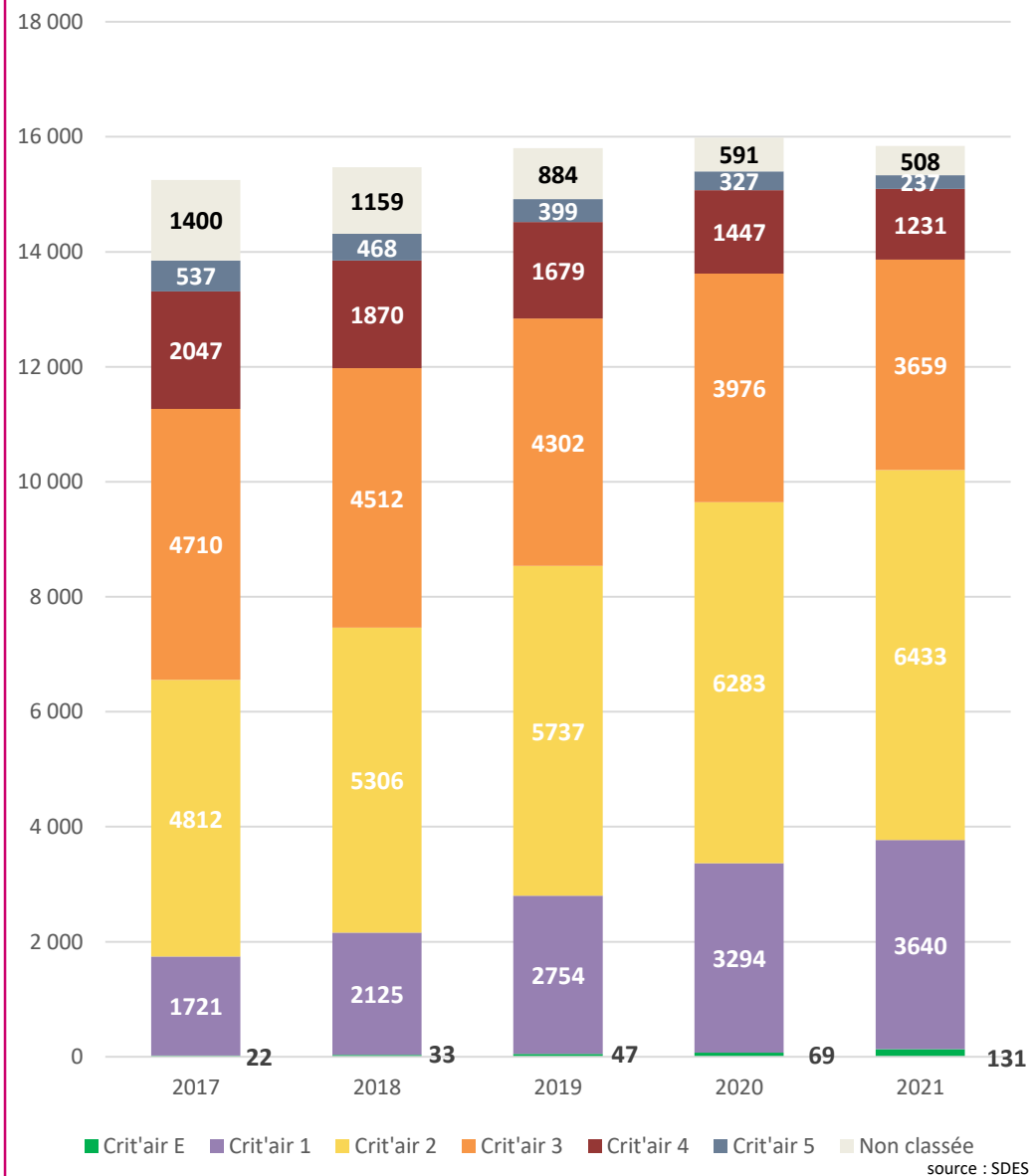
Après une dynamique de croissance du parc automobile des Vallées de l'Orne et de l'Odon jusqu'en 2020, **celui-ci tend à se stabiliser** (il est toutefois nécessaire de garder un certain recul face à ces données puisqu'il s'agit des années de crise sanitaire et économique). L'évolution des vignettes Crit'Air montre la **modernisation du parc automobile sur le territoire**. De plus, le taux moyen de croissance annuelle du nombre de véhicules électriques et hydrogène est de 90 % entre 2020 et 2021. Ce taux d'évolution est en totale concordance avec le taux d'évolution de véhicules Crit'Air E sur Caen-Métropole (90 %). Malgré une évolution exponentielle, **le parc alternatif ne constitue encore qu'1 % de l'ensemble du parc automobile**.

Taux de motorisation des ménages en 2018



La typologie du territoire des Vallées de l'Orne et de l'Odon et sa proximité avec l'agglomération caennaise expliquent son taux de motorisation très élevé : **96 % contre 83 % pour l'ensemble du territoire de Caen-Métropole**. La multimotorisation est même la norme puisque 6 ménages sur 10 ont au moins 2 véhicules.

Evolution du parc automobile selon les vignettes Crit'air



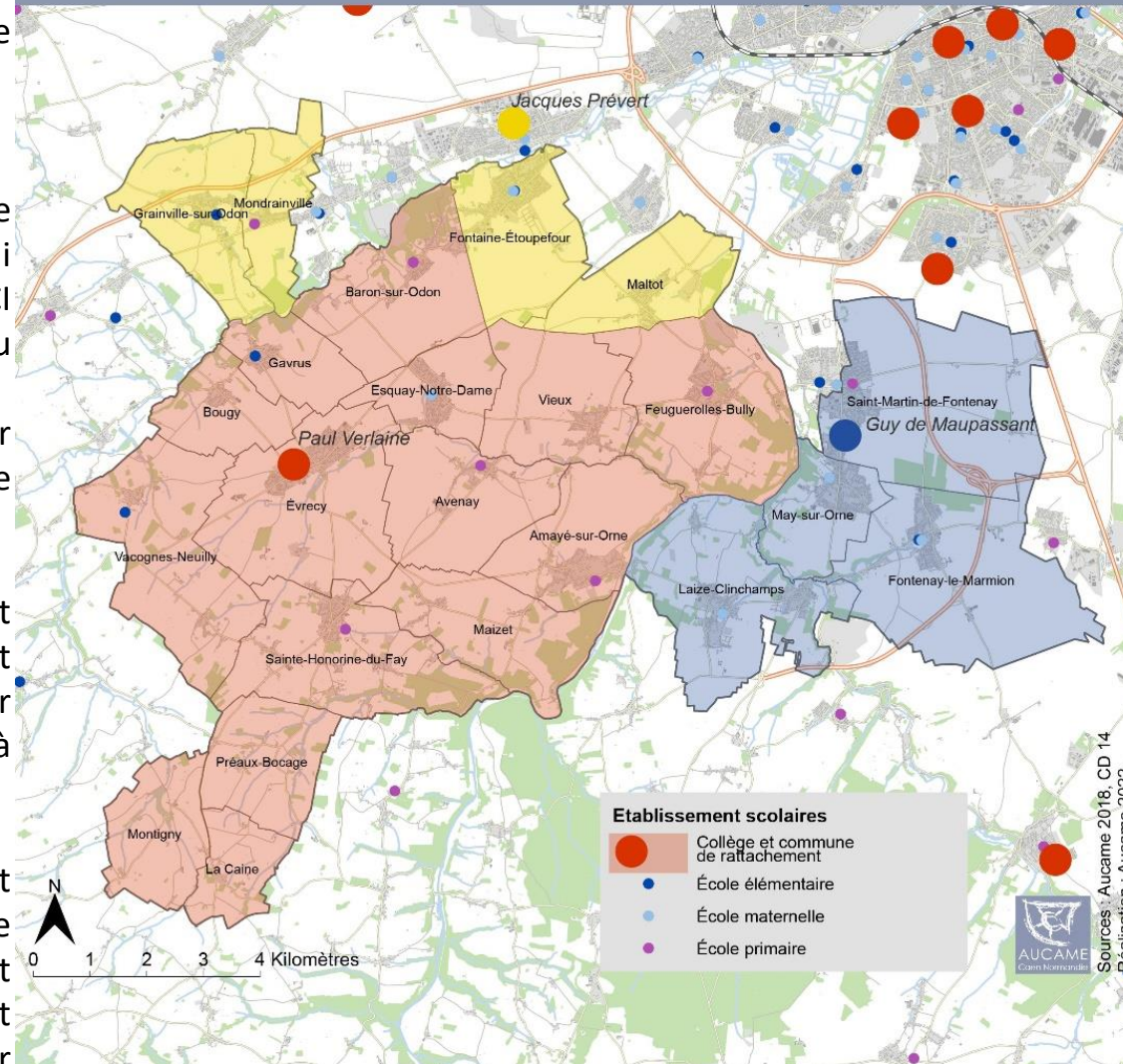
En matière d'équipements scolaires, le territoire des Vallées de l'Orne et de l'Odon recense :

- 2 collèges situés dans les pôles,
- 3 bassins de vie scolaire (collèges de rattachement) qui correspondent aux anciens EPCI ainsi que des communes au nord tournées vers Verson;
- Des écoles réparties sur l'ensemble des communes de l'EPCI.

Ces équipements sont fortement générateurs de déplacements et intéressants à bien desservir par une offre de transport alternative à la voiture.

Le niveau d'équipement est relativement dense au sein de l'EPCI en matière d'équipement scolaire. Néanmoins, les élèves et étudiants doivent se rendre sur Caen pour intégrer le lycée ou pour suivre des études supérieures.

#### Les équipements scolaires



Sources : Aucame 2018, CD 14  
Réalisation : Aucame 2022





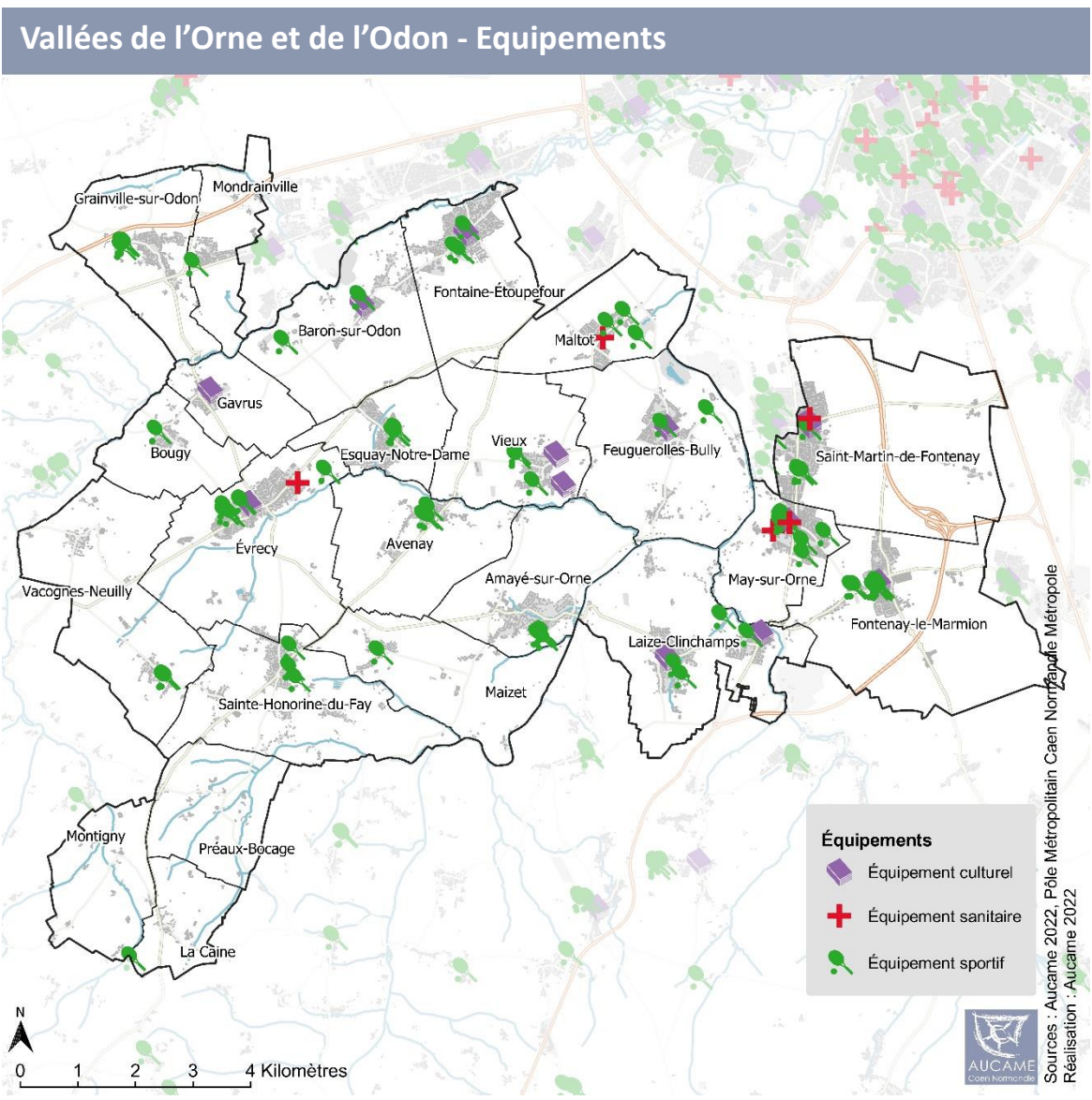
Pour compléter l'inventaire des équipements du quotidien, les équipements culturels, sanitaires et sportifs ont été localisés.



Ainsi, on constate que les grands équipements se situent dans les pôles du territoire (Evrecy et Saint-Martin-de-Fontenay / May-sur-Orne), principalement pour les équipements culturels.



Certains équipements se trouvent aussi dans les communes de Sainte-Honorine-du-Fay et Fontaine-Etoupefour faisant office de pôles secondaires.



Sources : Aucame 2022, Pôle Métropolitain Caen Normandie Métropole  
Réalisation : Aucame 2022



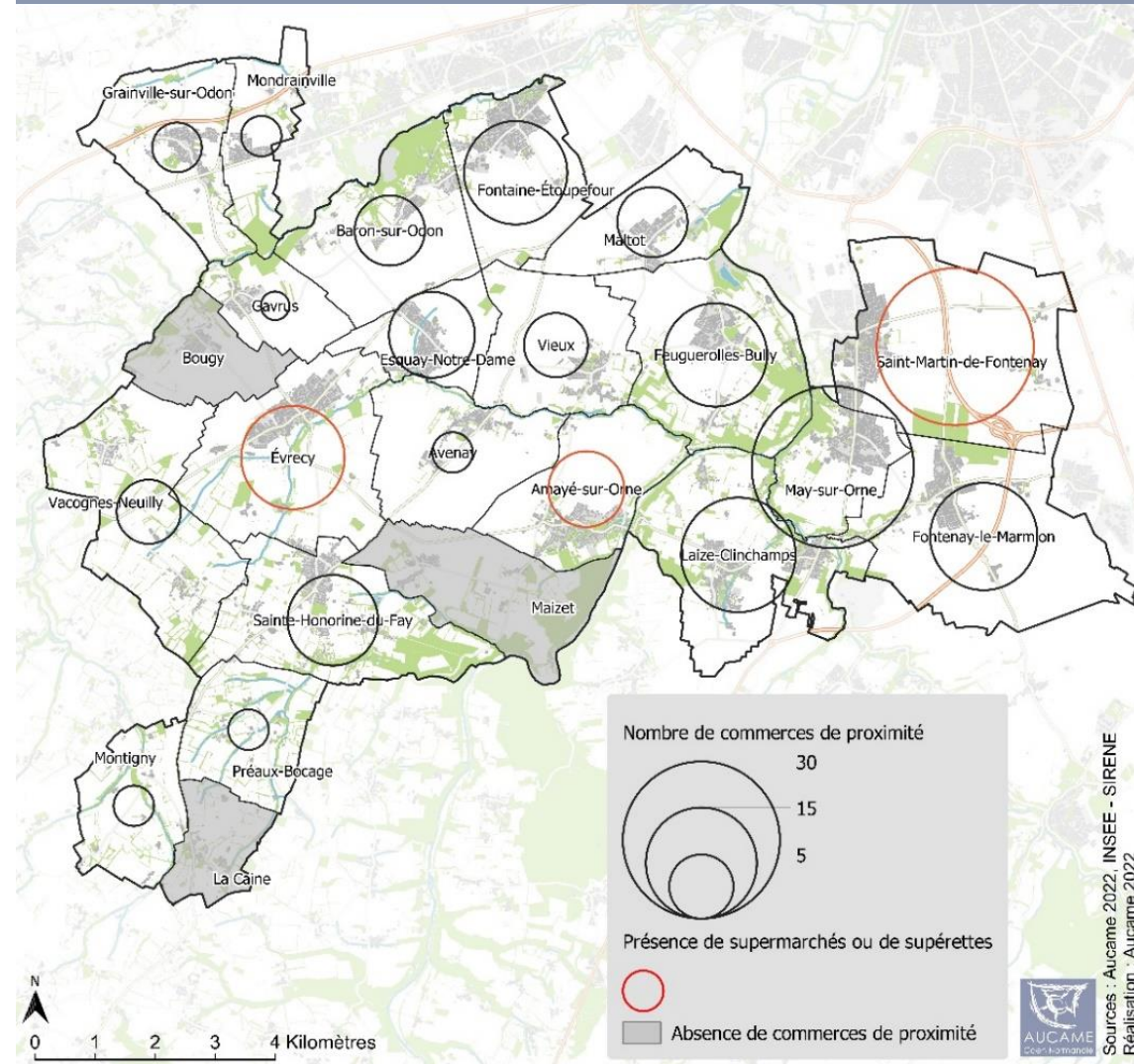
La structuration de l'activité économique et commerciale illustre également cette **logique bicéphale du territoire**. On distingue sur la carte deux pôles commerciaux sur le territoire, que sont les grands pôles ruraux du territoire, que ce soit en **nombre de commerces**, en **surfaces de vente commerciales** ou en **nombre d'emplois**.

On retrouve des polarités commerciales secondaires ou plutôt **des centres-bourgs commerciaux** sur plusieurs autres communes telles que Sainte-Honorine-du-Fay, Fontenay-le-Marmion, May-sur-Orne et Fontaine-Etoupefour.

Les commerces de proximité semblent **répartis sur l'ensemble du territoire**.

Trois supermarchés/superettes sont présents sur le territoire. Ces équipements sont particulièrement générateurs de déplacements.

#### Vallées de l'Orne et de l'Odon – Commerces de proximité

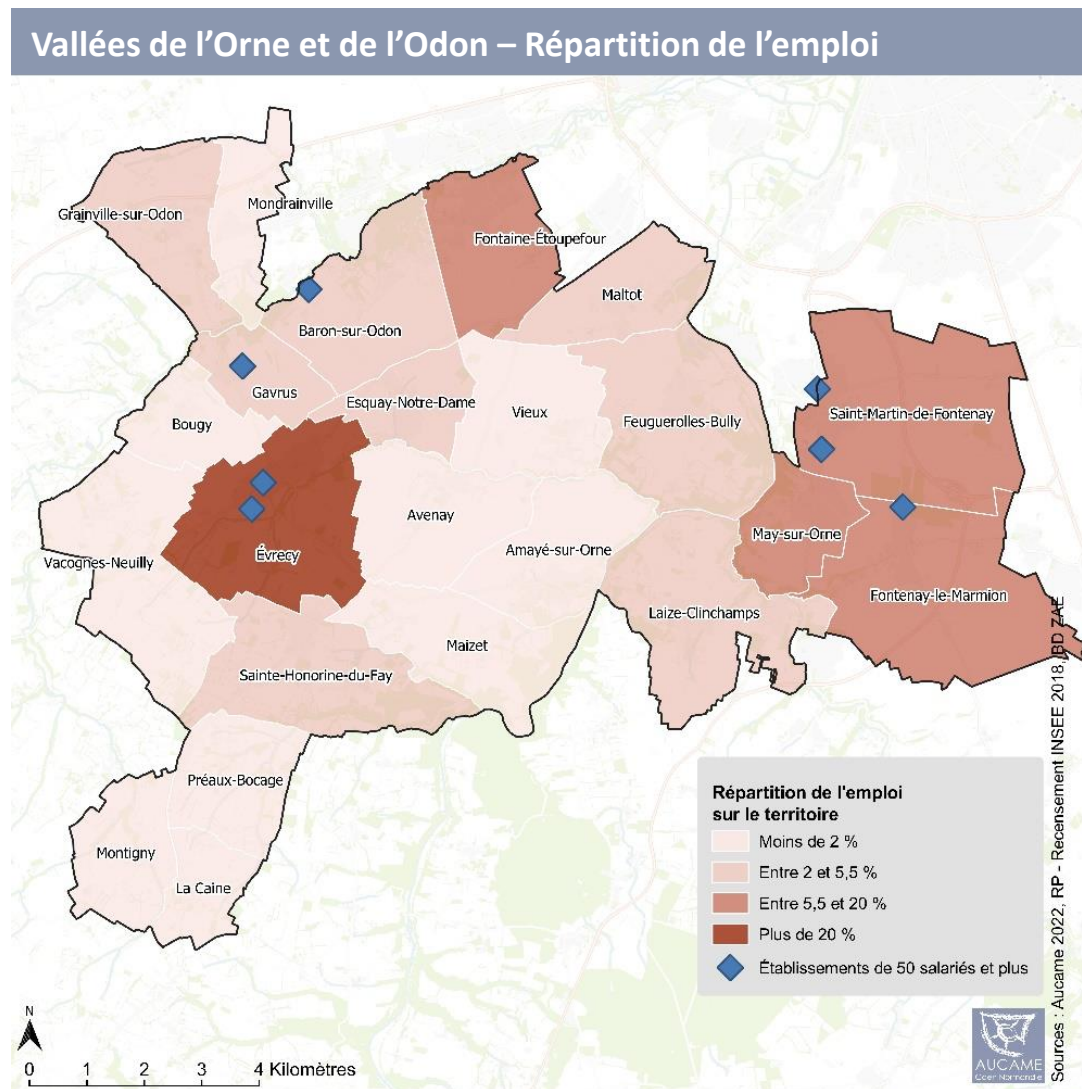


L'analyse de la répartition de l'emploi permet de prendre en compte les besoins de mobilités en matière de déplacements domicile-travail.

Dans les Vallées de l'Orne et de l'Odon, on recense **3 500 emplois au total sur le territoire, c'est-à-dire 2 % des emplois du territoire de Caen-Métropole.**

L'emploi est principalement réparti sur Evrecy puisque la commune concentre 20 % de l'emploi du territoire. Le reste de l'emploi est majoritairement localisé dans les autres pôles urbains de l'EPCI (Saint-Martin-de-Fontenay, May-sur-Orne...).

Les établissements de plus de 50 employés considérés ici comme grands employeurs correspondent **aux deux collèges du territoire ainsi qu'à des entreprises d'action sociale.** Ils se situent en grande partie dans les pôles principaux. Cependant, la majeure partie des emplois occupés par des habitants des vallées de l'Orne et de l'Odon sont situés sur le territoire de Caen la mer.



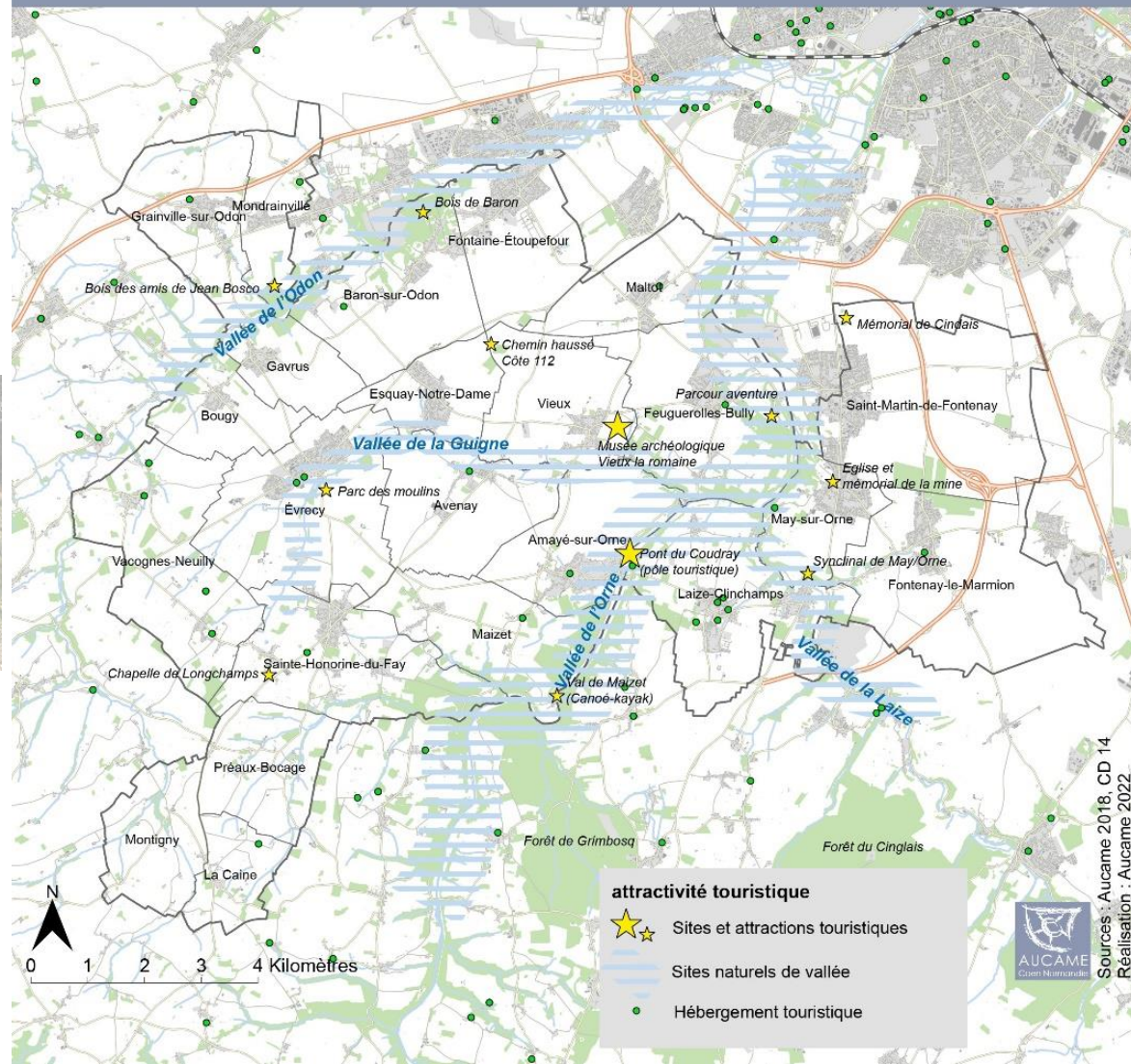
Enfin, au-delà des déplacements utilitaires, le territoire possède un certain nombre d'atouts, dont un potentiel touristique à valoriser, lui aussi générateur de déplacements.

Le territoire se caractérise par ses vallées et des paysages attractifs propices à la pratique des modes actifs. Le territoire est traversé par la voie verte de l'Orne sur près de 9 km. Or, c'est un axe structurant très plébiscité par les locaux pour des déplacements de loisirs mais aussi par les touristes, puisqu'il est le support d'un itinéraire national appelé la **Vélo Francette**, reliant **Ouireham** à **La Rochelle**.

Le territoire possède également un nombre non négligeable de sites touristiques et naturels qu'il serait intéressant de valoriser et desservir, au premier rang desquels le **Musée archéologique de Vieux-la-Romaine**, site de renommée départementale, aujourd'hui connecté à la voie verte. Ce musée départemental unique accueille plus de 20 000 visiteurs chaque année.

Enfin, le pôle touristique du **Pont du Coudray** (Cap Orne) a été inauguré récemment. Ce nouveau complexe touristique propose en bordure de la voie verte, de capter et capitaliser l'attractivité touristique de l'infrastructure cyclable.

### Attractivité touristique



# PARTIE 2

## ETAT DES LIEUX DES DEPLACEMENTS







*Cette deuxième partie est consacrée aux déplacements des usagers du territoire. Qui sont-ils ? Pour quels motifs se déplacent-ils ? Comment se déplacent-ils ?*

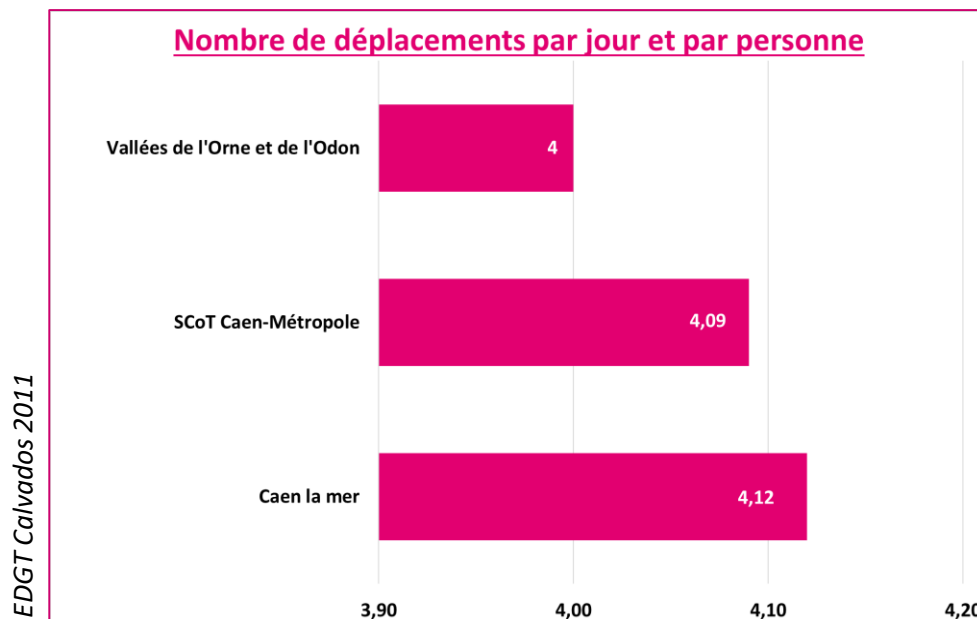


Les données sont issues de l'Enquête ménages déplacements du Calvados réalisée en 2011. Celles-ci datent un peu mais donnent une **photographie exhaustive de la mobilité des habitants du territoire** sur un jour type de semaine. Celles-ci seront prochainement mises à jour grâce à la nouvelle EMC<sup>2</sup> réalisée en 2022.

Les habitants de la Communauté de communes réalisent en moyenne 68 700 déplacements par jour. Rapportés à la population interrogée (11 ans et +) au moment de l'enquête, cela fait 4 déplacements par jour et par habitant. La population est par conséquent relativement mobile, phénomène observé couramment dans les territoires périurbains composés notamment de ménages jeunes bi-actifs, avec un nombre important de déplacements contraints, notamment liés au travail et aux enfants.

C  
H  
I  
F  
F  
R  
E  
S  
  
C  
L  
É  
S

-  **68 700** déplacements quotidiens effectués par les habitants de la CC
-  **4,00** déplacements par jour et par habitant en moyenne
-  **83 min**, temps quotidien passé par une personne à se déplacer
-  **8 %** de la population (+ 11 ans) ne se déplacent pas de la journée
-  **19 min**, durée moyenne d'un déplacement
-  **9 km**, distance moyenne d'un déplacement



Toutefois, à l'échelle de Caen-Métropole, la population de Vallées de l'Orne et de l'Odon n'est pas la plus mobile.

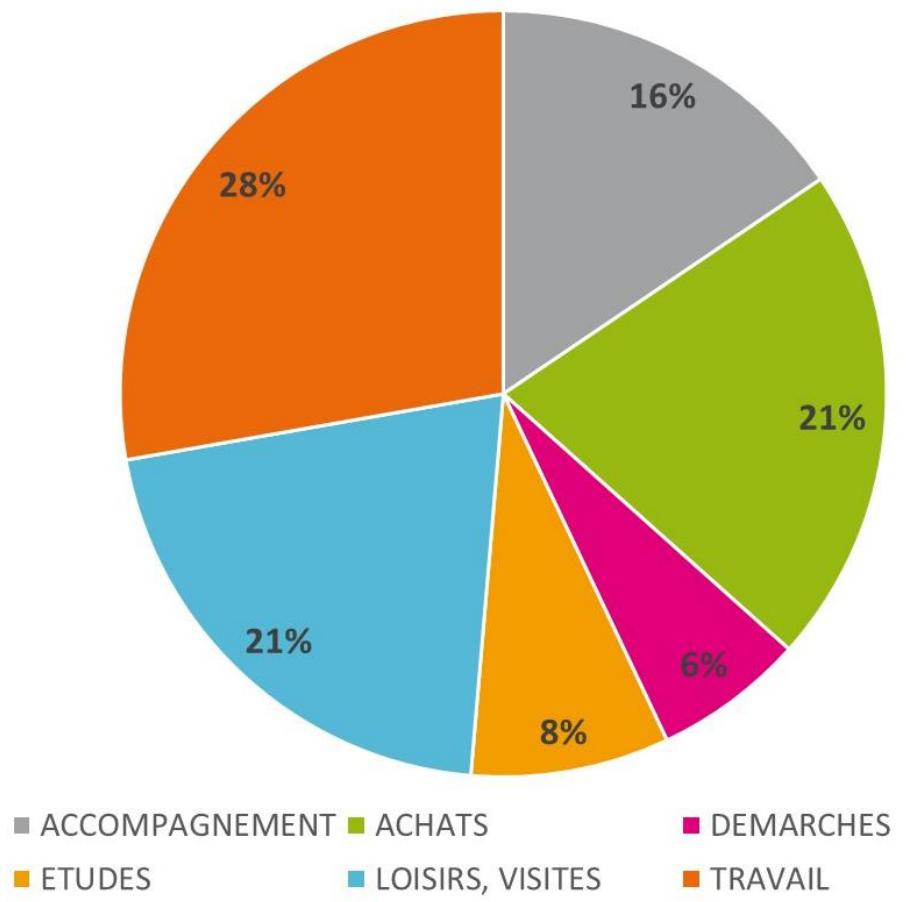
Seuls 8 % des habitants ne bougent pas de la journée contre 10 % à l'échelle de Caen-Métropole. Il s'agit principalement de personnes retraitées ayant donc moins besoins de se déplacer que des actifs occupés.

Le motif majoritaire est **lié au travail**. C'est également le motif le **plus structurant qui va conditionner les pratiques de mobilité quotidienne des ménages**. Pour autant, les déplacements pour motif travail ne comptent que pour **à peine un tiers des déplacements**.

Si on additionne les motifs loisirs et achats, des motifs non contraints par le temps et pour lesquels les logiques modales peuvent être différentes que les déplacements domicile/travail, on atteint 42 % des déplacements, soit quasiment la moitié.

Enfin avec 16 % des déplacements, le motif d'accompagnement, généralement accompagnement scolaire des enfants, est un motif non négligeable pour le territoire.

Motifs de déplacements des habitants de Vallées de l'Orne et de l'Odon

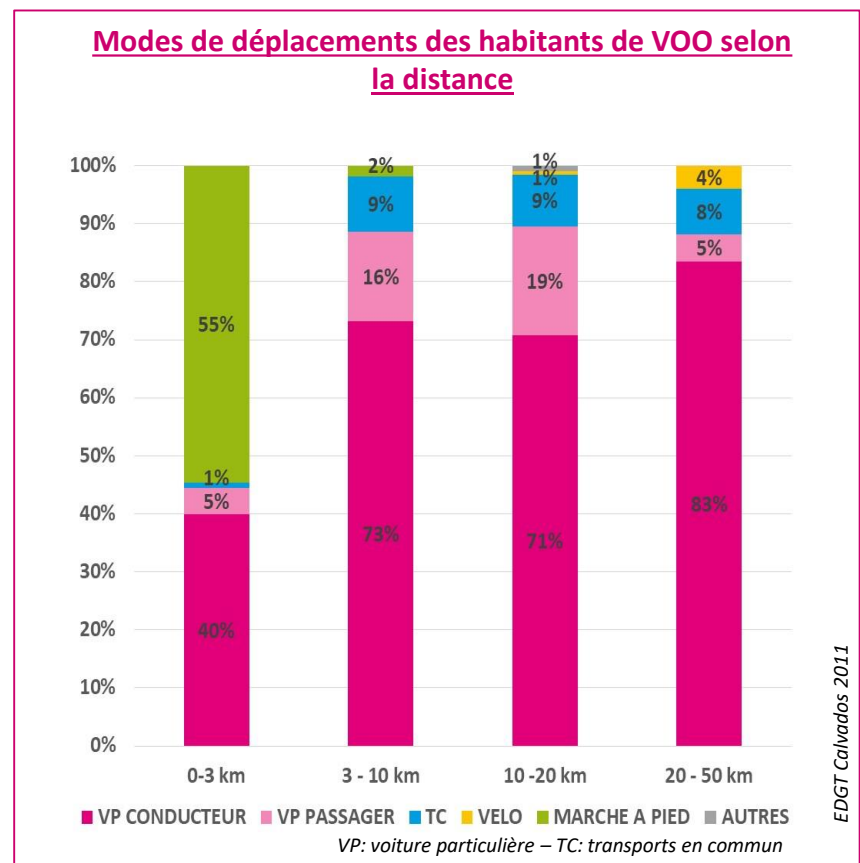
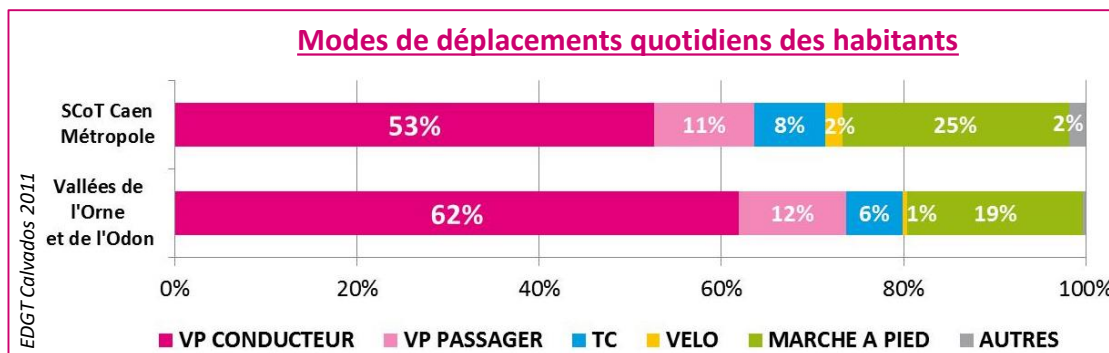


EDGT Calvados 2011

En matière de modes de déplacement, **l'usage de la voiture est très fort** puisque trois quarts des déplacements sont faits en voiture. La pratique du covoiturage est faible avec **seulement 1,2 personne par véhicule**. La part modale de la voiture est de 10 points supérieure à la moyenne sur le SCoT de Caen-Métropole.

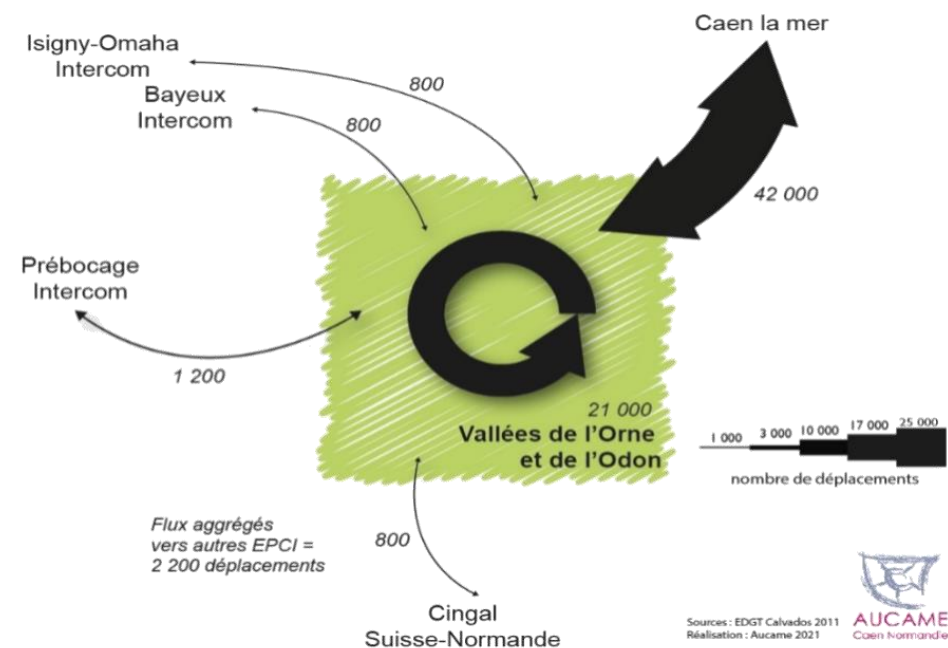
La marche est le deuxième mode de déplacement utilisé sur le territoire mais dans des proportions moindres qu'à l'échelle du SCoT, tout comme les transports collectifs qui sont faiblement utilisés sur le territoire en raison du peu d'offres pour les habitants. **Enfin, le vélo n'est quasiment pas utilisé.** Il représente à **peine 1 % des déplacements sur le territoire** avec un public plutôt de scolaires ou pour des déplacements de loisirs.

Néanmoins, si la mobilité du territoire est principalement automobile, le potentiel de report modal est non négligeable, notamment pour les déplacements sur de petites distances. En effet, **pour les déplacements de moins de 3 km, près de 45 % sont faits en voiture**, là où la marche et le vélo sont pertinents. En ce qui concerne **les déplacements de 3 à 10 km, on peut noter l'absence du vélo alors que la part de la voiture s'élève à près de 90 %**. Ces distances sur le territoire correspondent pourtant à des déplacements utilitaires de proximité **réalisables à vélo à assistance électrique, voire à vélo classique.**

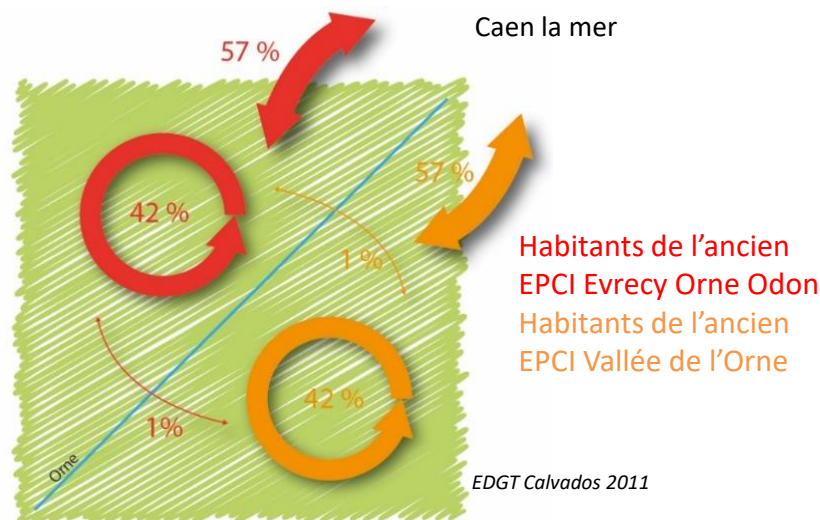


Concernant les flux de déplacements, on s'aperçoit ici que le territoire est très fortement polarisé par la métropole caennaise puisque plus de la moitié des déplacements des habitants de VOO sont faits en lien avec Caen la mer (que ce soit à destination ou à l'intérieur de Caen la mer). Il s'agit en grande majorité de déplacements liés au travail mais pas uniquement.

#### Flux de déplacements des habitants de Vallées de l'Orne et de l'Odon



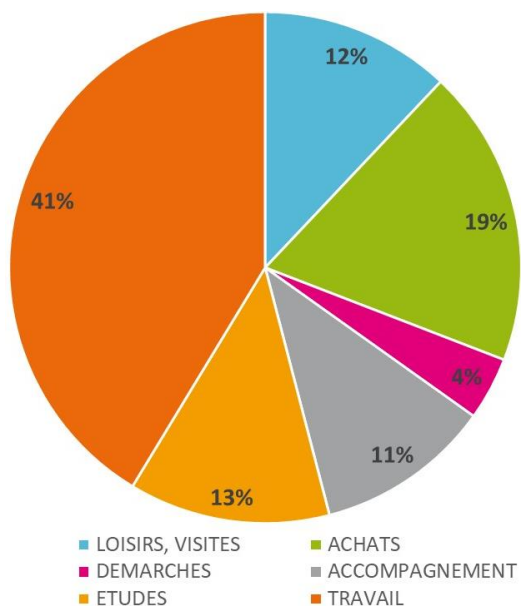
#### Flux de déplacements des habitants de VOO selon leur lieu de résidence



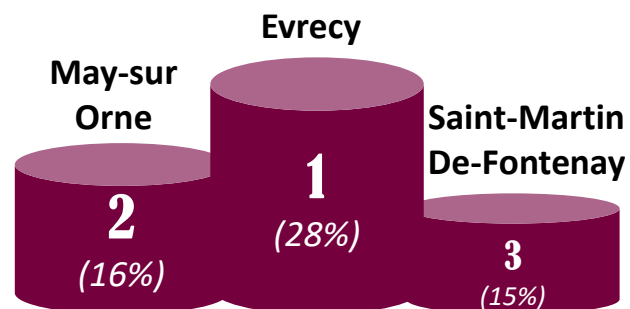
Un autre facteur intéressant, qui révèle la structuration urbaine et économique du territoire, apparaît lorsque sont distingués les déplacements des habitants des deux anciens EPCI. Une « symétrie » est dessinée par l'Orne avec des flux de déplacements ayant la même structure et ce, exactement dans les mêmes proportions avec des échanges majoritaires avec Caen la mer à hauteur de 57 %, puis des déplacements au sein des anciens EPCI à hauteur de 42 % et finalement très peu d'échanges entre les deux parties du territoire. Cette structuration des flux montre bien la logique de double radiale vers Caen la mer sur laquelle il est nécessaire de travailler ainsi que le peu de lien entre les deux rives de la vallée.



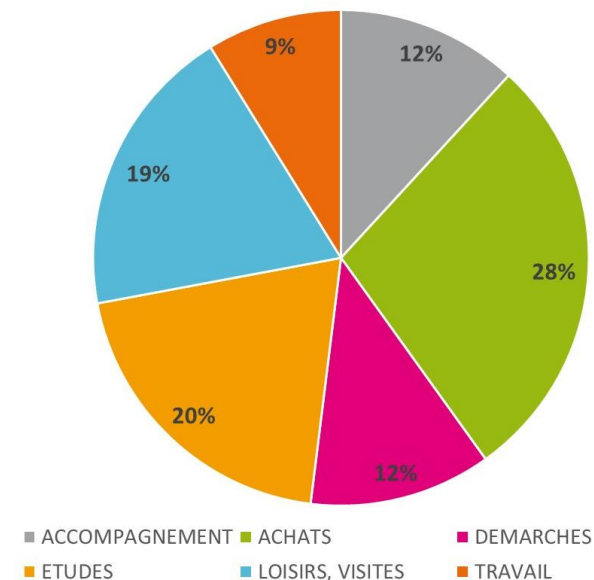
Motifs des déplacements des habitants de VOO à destination de CLM



Top 3 des destinations privilégiées par les habitants pour les déplacements internes à l'EPCI



Motifs des déplacements à destination des pôles du territoire

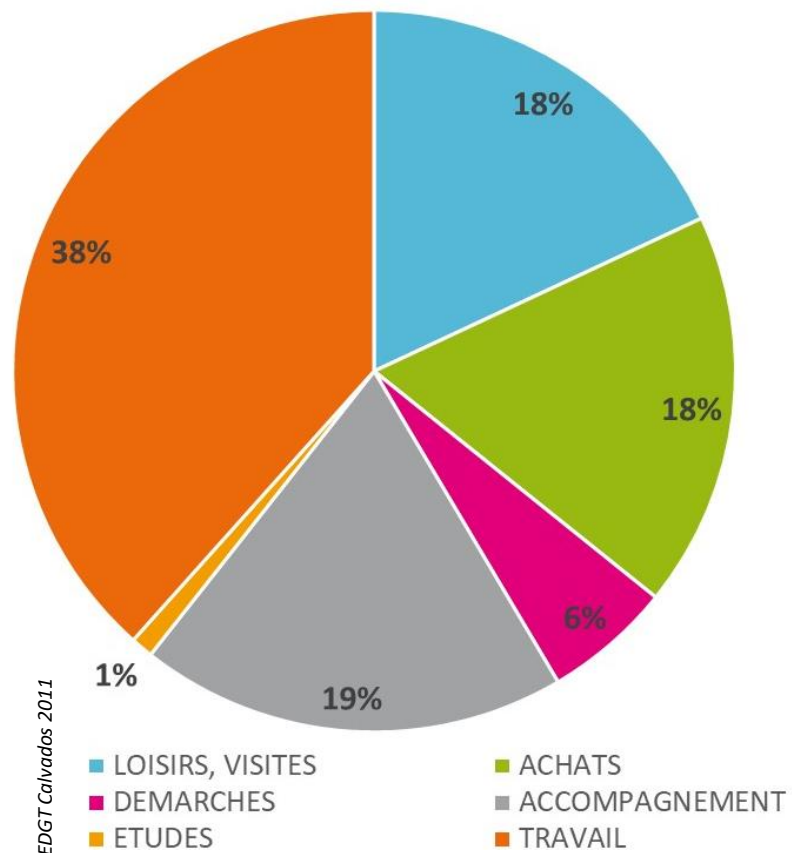


EDGT Calvados 2011

Les motifs de déplacements à destination de CLM sont pour plus de la moitié **pour se rendre au travail ou sur le lieu d'études** bien que les habitants se rendent sur l'agglomération pour une variété de motifs.

Les motifs de déplacements à destination des pôles du territoire sont plus homogènes. **Evrecy, May-sur-Orne et Saint-Martin-de-Fontenay sont les destinations principales des déplacements internes à l'EPCI.** Ils révèlent l'importance des pôles urbains du territoire comme structurants pour les deux bassins de vie locaux du territoire. Ils structurent notamment la vie du quotidien (achat, démarche, scolaire...). **Les achats constituent près de 30 % des raisons de déplacement.** Le deuxième motif de déplacement concerne les études.

Motifs des déplacements entrants  
dans la Communauté de communes



Par jour, la Collectivité voit **7 200 personnes venir de l'extérieur vers** son territoire. Les deux tiers de ces déplacements entrants proviennent de Caen la mer.

Le territoire échange beaucoup plus faiblement avec les autres territoires voisins.

Les motifs de ces déplacements concernent **principalement le travail**. Néanmoins, les déplacements **non contraints** représentent **tout de même 36 %**.



# PARTIE 3

## OFFRE DE TRANSPORT

La troisième partie porte **sur l'offre de transport** sur le territoire.

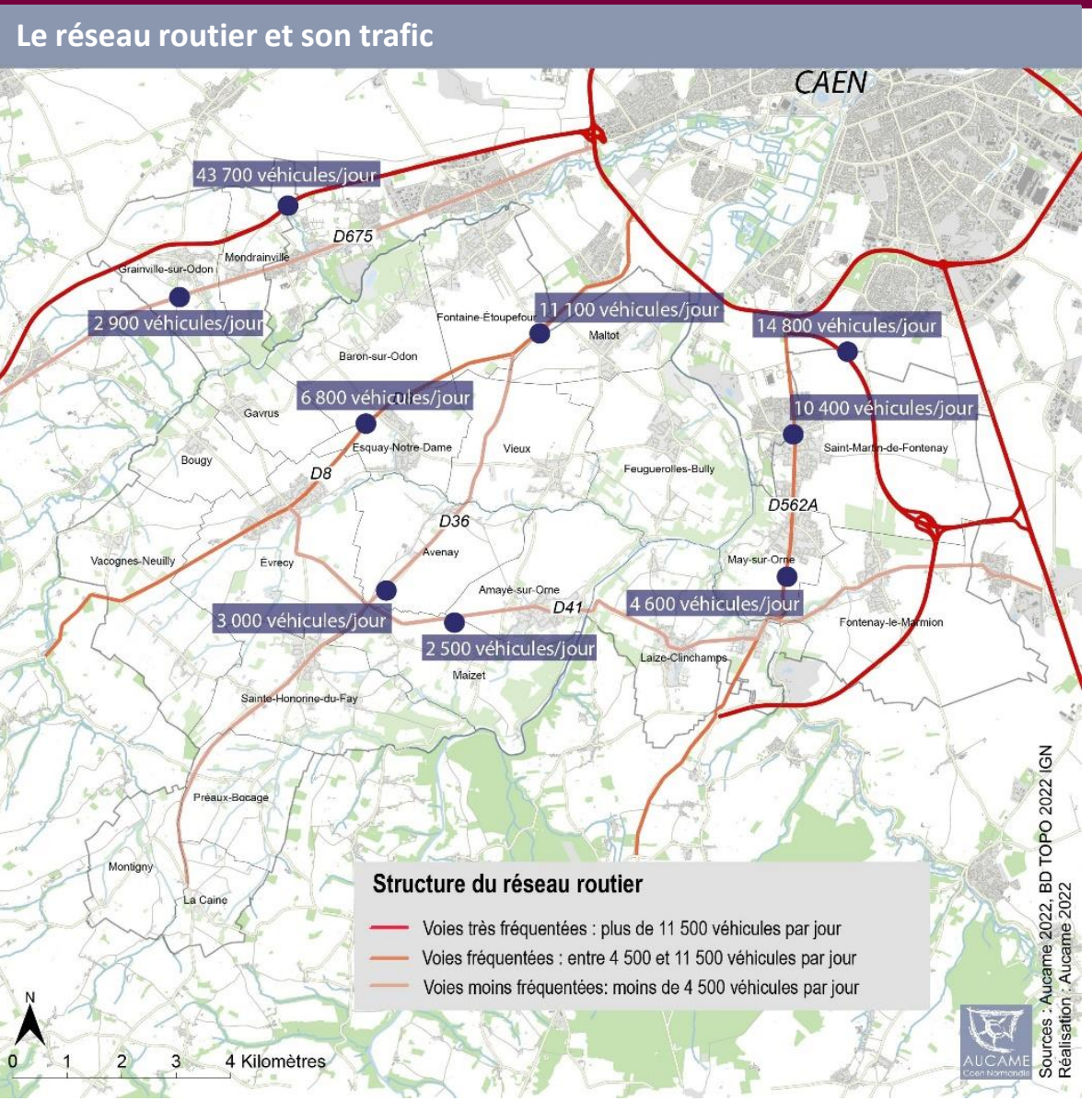
Pour comprendre la mobilité, il est également important de comprendre comment se structure **l'offre de mobilité sur le territoire.**

La mobilité est avant tout automobile, permise notamment par un maillage relativement important de voies routières bien dimensionnées, comme sur l'ensemble du département.

Il existe notamment deux **grandes radiales faisant la liaison** avec Caen et connectées au périphérique qui concentrent une grande partie du trafic routier sur le territoire avec **entre 7 000 et 8 000 véhicules par jour** : la RD8 à l'ouest qui dessert le secteur d'Evrecy et la RD562a qui dessert du nord au sud l'ancien territoire de la vallée de l'Orne.

D'autres radiales sont présentes sur le territoire mais sont beaucoup moins fréquentées, **moins de 3 000 véhicules par jour**, comme la RD36 ou l'ancienne route de Bretagne au nord du territoire. Les transversales à l'image de la RD41 sont également moins fréquentées et surtout peu nombreuses.

Le territoire n'est pas traversé de part en part par des voies rapides, néanmoins trois voies à grand gabarit ceinturent le territoire et permettent de le desservir. Il s'agit de **l'A84** au nord ouest, de **la RD562** à l'est et du **périphérique caennais** au nord et de **la RN158** à l'est.

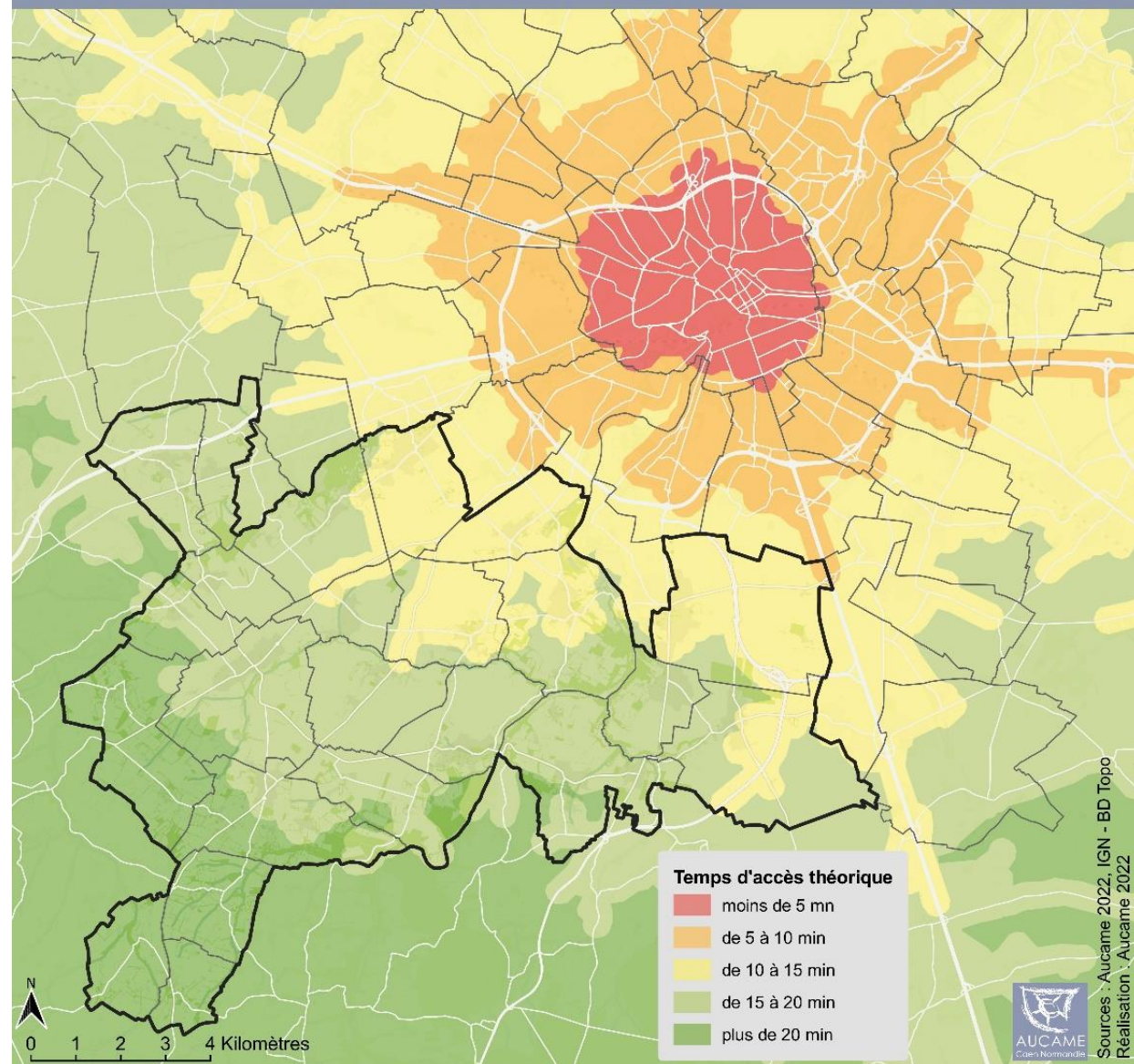


L'accessibilité aux pôles du territoire est au **maximum de 10 minutes en voiture depuis toute commune du territoire.**

Ce réseau routier dense permet de rejoindre très facilement l'agglomération caennaise, notamment le boulevard périphérique de Caen, grand ordonnateur des flux locaux. Une majorité des communes, particulièrement les pôles du territoire, se trouvent à moins de 20 minutes théoriques en voiture du centre de l'agglomération.

Néanmoins, les franges ouest et sud du territoire, c'est-à-dire les communes parmi les moins urbaines, **ont une accessibilité moindre à l'agglomération caennaise avec des temps de parcours dépassant les 20 minutes en voiture (mais en deçà de la demi-heure).** L'absence de voies rapides desservant directement le territoire explique ces temps de parcours plus longs pour les communes les plus éloignées de l'agglomération.

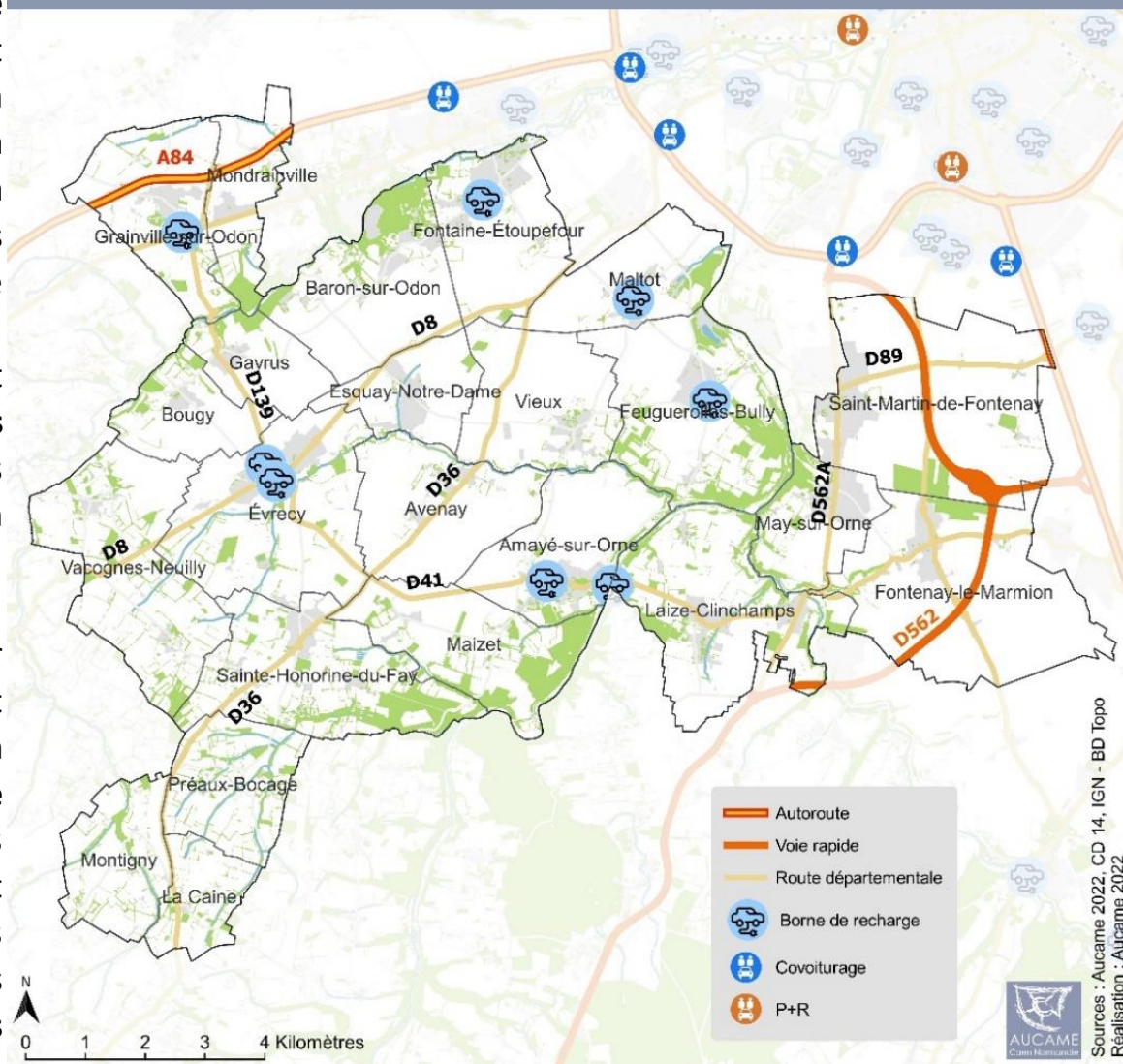
### Accessibilité de Caen à la CdC Vallées de l'Orne et de l'Odon



L'un des enjeux du territoire est **d'optimiser le taux d'occupation des véhicules à travers une politique favorisant le covoiturage**. A ce jour, le territoire n'est pas doté d'aires de covoiturage. On en localise **5 à proximité du territoire, mises en place par Caen la mer récemment dans le cadre de son schéma directeur**. Elles sont la concrétisation d'aires sauvages à proximité des voies rapides, et donc situés à des endroits où le besoin de covoiturage est avéré. Néanmoins, quelques pratiques de **covoiturage** sont recensées sur le territoire par le biais **d'applications de covoiturage courte distance**. Ces trajets s'effectuent uniquement avec **l'agglomération caennaise**.

Enfin, pour accompagner ou plutôt encourager l'électrification de la mobilité et le développement de la voiture électrique, **le SDEC a lancé un programme ambitieux de couverture du territoire départemental en bornes électriques**. Sur les Vallées de l'Orne et de l'Odon, les communes à l'ouest sont relativement bien couvertes avec une à plusieurs bornes dans la polarité principale et certains pôles secondaires. En revanche, **les anciennes communes de la vallée de l'Orne ne sont pas couvertes**, notamment le pôle de **Saint-Martin-de-Fontenay, là où un besoin pourrait exister**.

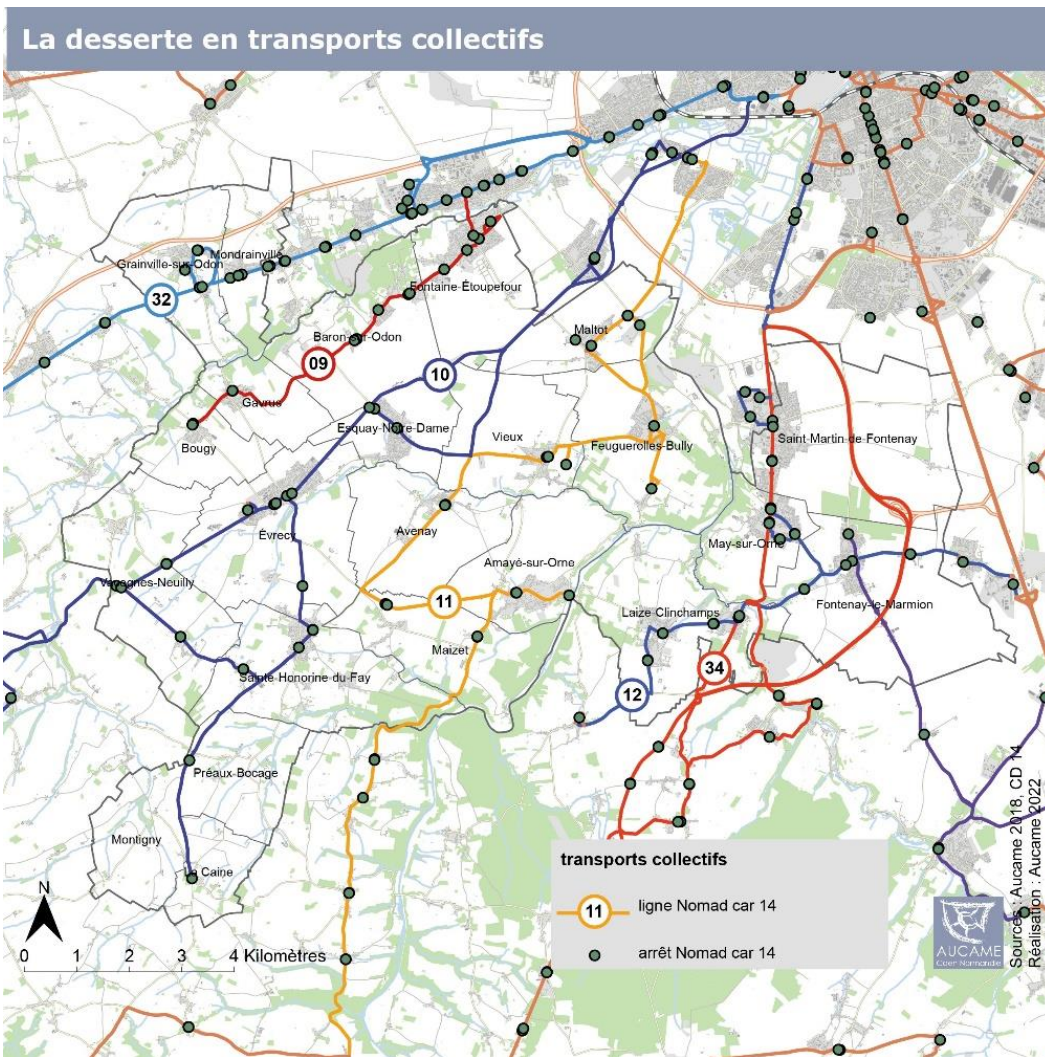
## Bornes de recharge électrique et covoiturage



En matière de transports collectifs, le territoire est desservi par **le réseau régional Nomad Car 14**. Le territoire est plutôt bien couvert avec la présence de **6 lignes commerciales desservant le territoire, dont 2 lignes fortes** (et donc potentiellement fréquentes) aux extrémités du territoire reliant Vire (ligne 32) et Flers (ligne 34) à Caen. Leur fréquence est, en période scolaire, d'un bus toutes les 1h50 sur une journée type.

Conformément aux flux observés, toutes ces lignes ont une logique radiale, chacune reliant une partie du territoire à Caen. Il n'existe **pas de lignes transversales permettant d'être dans une logique de desserte interne de l'EPCI**. Les services à la demande proposés par le réseau sont accessibles sur un grand nombre d'arrêts du territoire.

Concernant le transport scolaire, 2 400 élèves utilisent les transports en commun pour se rendre dans leurs écoles. 1 300 sont transportés par le réseau Nomad Car 14, 1 031 par 4 syndicats AO2 du territoire, enfin les 3 % restants utilisent les transports de syndicats extérieurs au territoire.



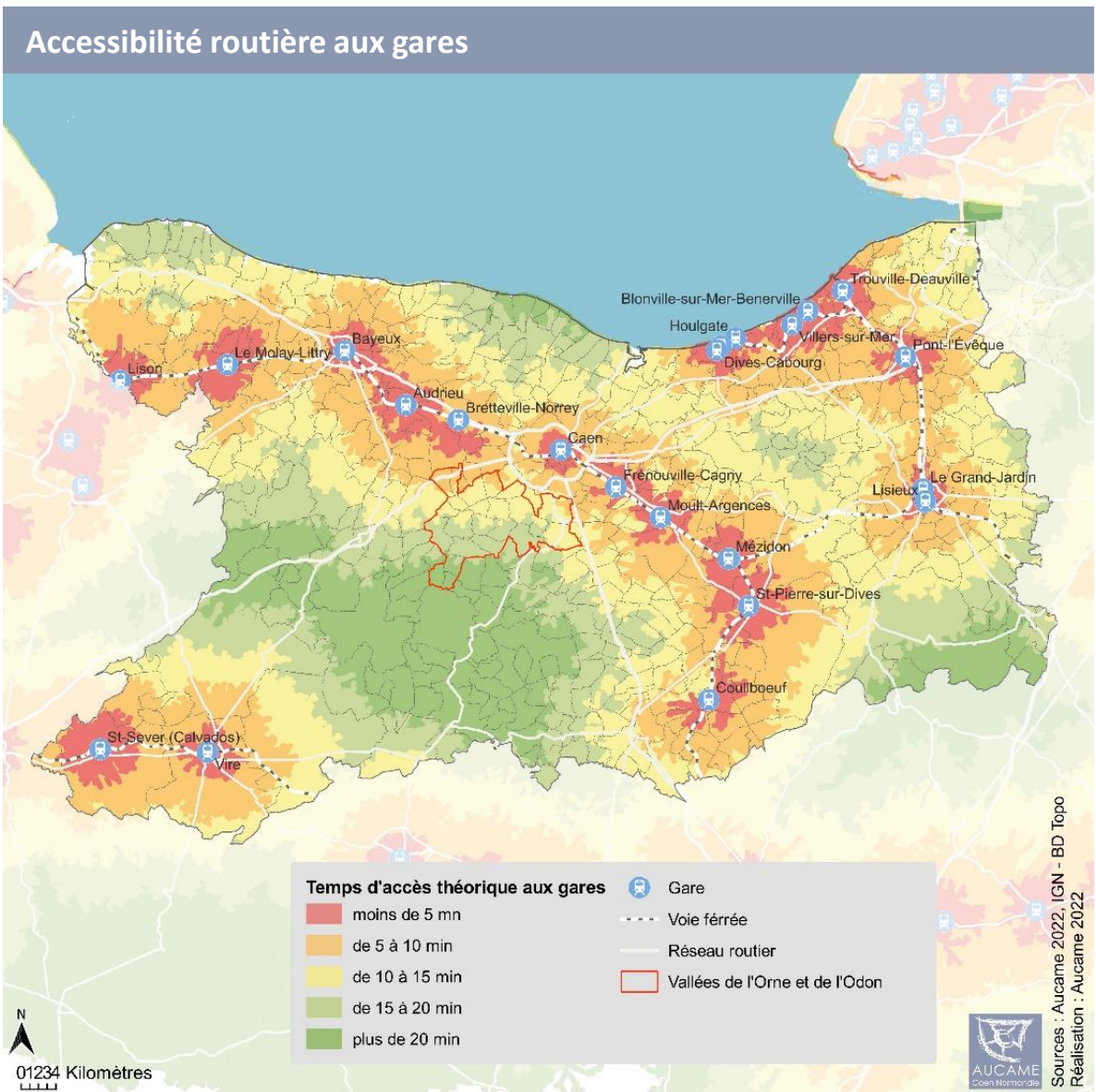
#### Validations Nomad Car 14 dans la CC de VOO

	Titres commerciaux	Titres scolaires	Autres titres	Total
2020	25 985	71 981	66	98 032

Source : Région Normandie

Le territoire des Vallées de l'Orne et de l'Odon n'est pas couvert par un réseau ferroviaire. Les gares les plus proches sont celles de Bretteville-Norrey et Caen avec un temps d'accès théorique au minimum de 10 minutes.

Cependant, il reste des vestiges des chemins de fer ainsi que la gare de Feuguerolles–Saint-André (réhabilitée en maison) de l'ancienne ligne de Caen à Cerisy-Belle-Etoile plus communément appelée « Caen – Flers » mise en service en 1868 et fermée en 1970 au trafic de voyageurs. La voie verte de la Suisse Normande a été aménagée sur les emprises de la voie ferrée parallèlement aux rails.



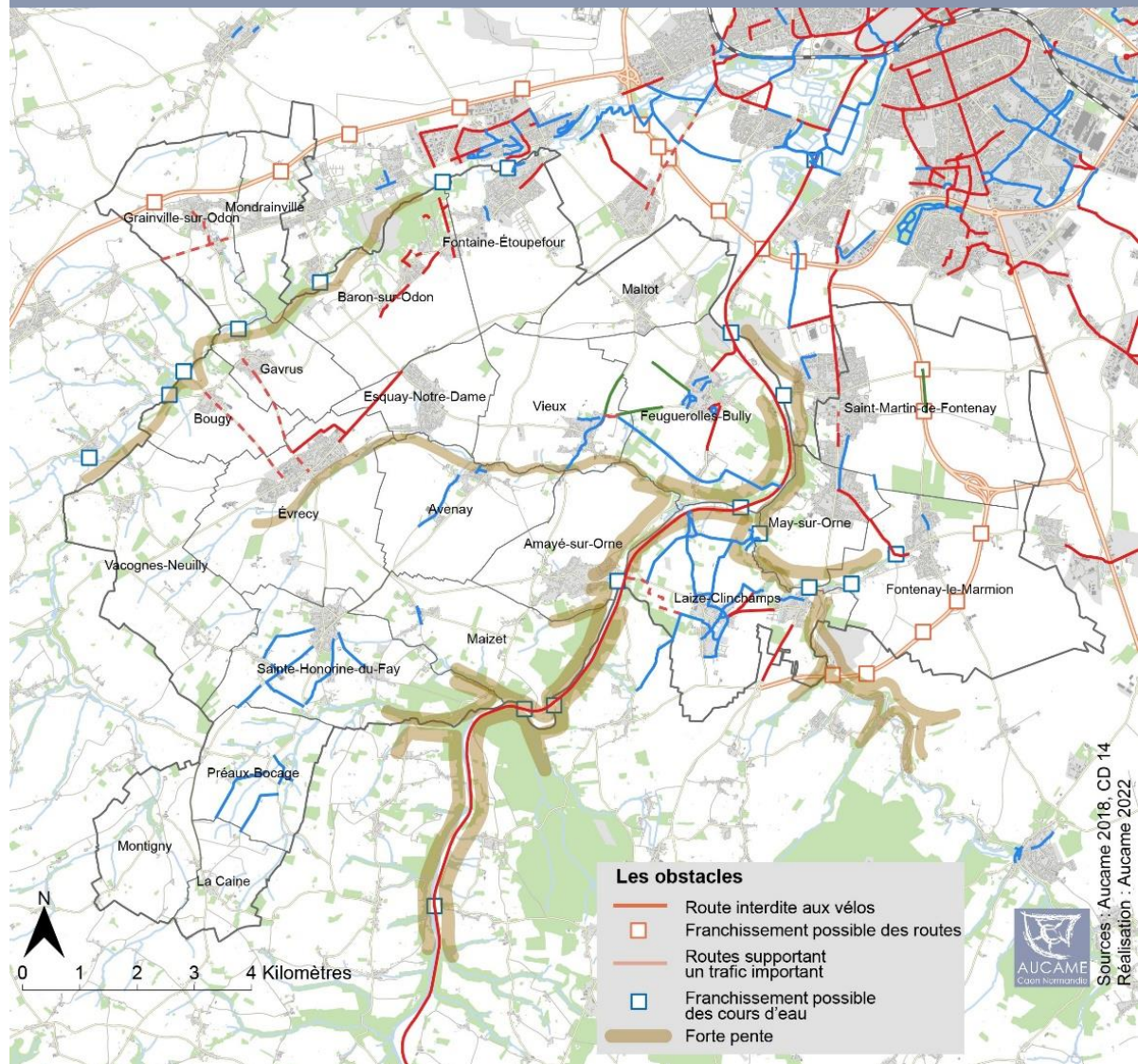


Le territoire présente un certain nombre **d'obstacles urbains ou naturels** qu'il est possible d'atténuer pour encourager la pratique des modes actifs.

Le territoire est avant tout un territoire de vallées. **Qui dit vallées dit relief et franchissement de cours d'eau.** Si les possibilités de franchissement des cours d'eau sont plutôt nombreuses, la structure urbaine du territoire avec des centres-bourgs plutôt situés sur les hauteurs nécessite de prendre ces dénivelés pour aménager les itinéraires vers les communes, notamment depuis la voie verte de l'Orne.

Le territoire n'étant pas traversé par de grandes infrastructures routières interdites aux cycles et piétons, il n'existe pas de véritables coupures urbaines. Pour autant, les voies routières à fort trafic telles que **la RD8 et la RD562 ne permettent pas une cohabitation entre les voitures et les cycles en raison de leur dangerosité.** La sécurisation des itinéraires cyclables empruntant ou traversant ces axes routiers est donc une problématique du territoire.

### Les obstacles à la pratique du vélo



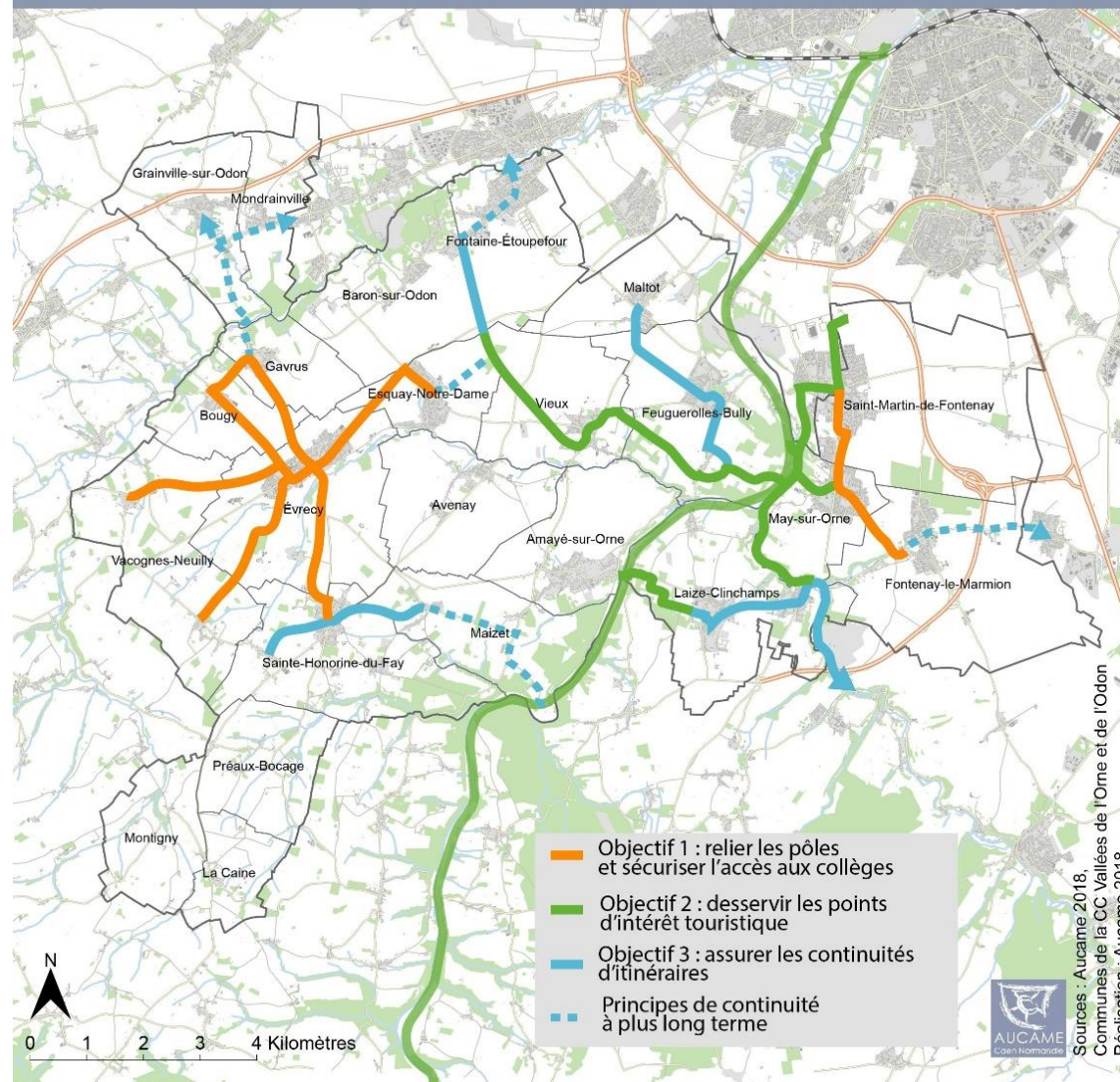
En 2018, un schéma cyclable a été réalisé définissant les 3 grands objectifs du territoire en termes d'aménagements cyclables :

Les tracés du schéma pour **l'objectif n° 1** visaient à **relier les communes environnantes à chacun des deux grands pôles du territoire, avec une approche spécifique et prioritaire visant à sécuriser l'accès aux collèges**. Ce sont les tracés en orange présents sur le schéma avec un système en étoile autour du pôle d'Evrecy et une logique radiale autour du collège de Saint-Martin-de-Fontenay. Ces tracés permettent de faciliter les déplacements à vélo dits utilitaires et de proximité.

**L'objectif n° 2** vise à profiter du potentiel touristique de la voie verte de l'Orne et relier les principaux sites touristiques du territoire à la voie verte. On a donc un système de tracés en arrête le long de la voie verte faisant office de colonne vertébrale.

Enfin **l'objectif n° 3** est un objectif à plus long terme qui vise à relier les autres communes du territoire mais aussi à assurer une logique de continuité des tracés en lien avec les deux premiers objectifs et avec les ECPI voisins du territoire.

Les tracés du schéma cyclable des Vallées de l'Orne et de l'Odon



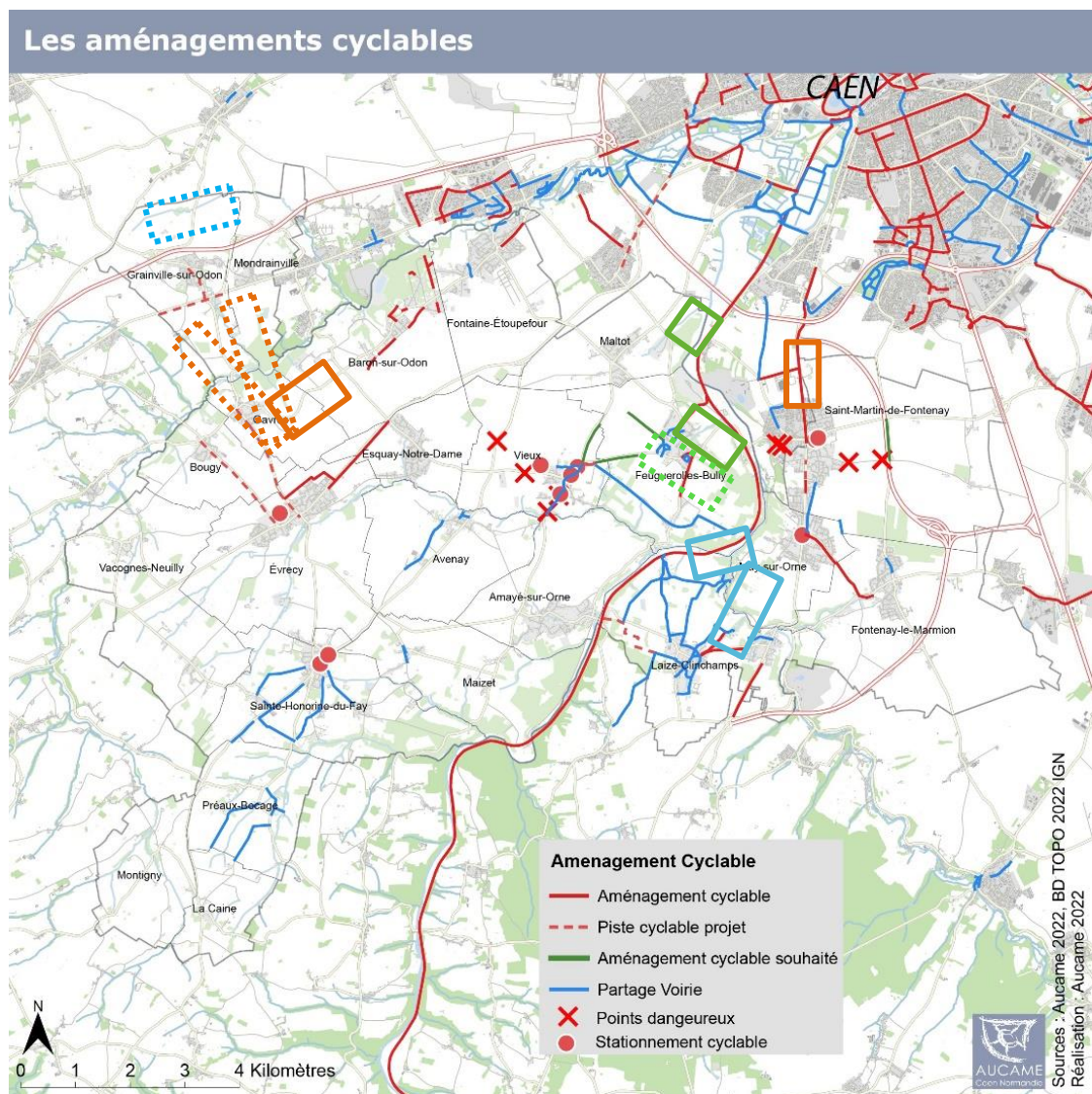
Le réseau cyclable des Vallées de l'Orne et de l'Odon se construit progressivement. Aujourd'hui, la voie verte est structurante sur le territoire, néanmoins les aménagements cyclables sont encore peu nombreux et dans l'ensemble parsemés.

A partir du schéma cyclable et des aménagements réalisés inhérents à ce dernier, il a été possible de constater **l'état d'avancement quant aux aménagements nouveaux et en projet.**

	Réalisés	En projet	A réaliser	Total
Objectif 1	≈1 km	4,1 km	23,9km	29km
Objectif 2	1,7 km	1,5 km	19,8km	23km
Objectif 3	≈1,5 km	1,8 km	83,7km	87km

Les aménagements cyclables de VOO ont évolué depuis le schéma cyclable mais ne permettent pas de continuités cyclables. Les aménagements existants sont principalement aux abords des pôles du territoire mais s'arrêtent brusquement.

Les stationnements cyclables sont également peu présents. On recense quelques emplacements de stationnement dans les polarités principales et secondaires.



Sources : Aucame 2022, BD TOPO 2022 IGN  
Réalisation : Aucame 2022

# PARTIE 4

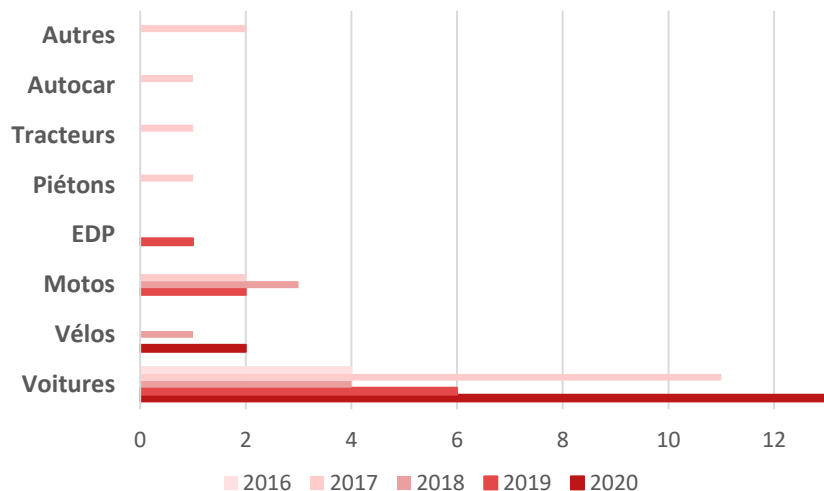
## IMPACTS DES MOBILITES SUR LE TERRITOIRE

*La dernière partie du diagnostic dresse un constat des impacts de la mobilité sur le territoire des Vallées de l'Orne et de l'Odon qu'il soit en matière d'accidentalité, de consommation d'espace et d'énergie, en pollution sonore ou de l'air.*



# 1. Sécurité routière

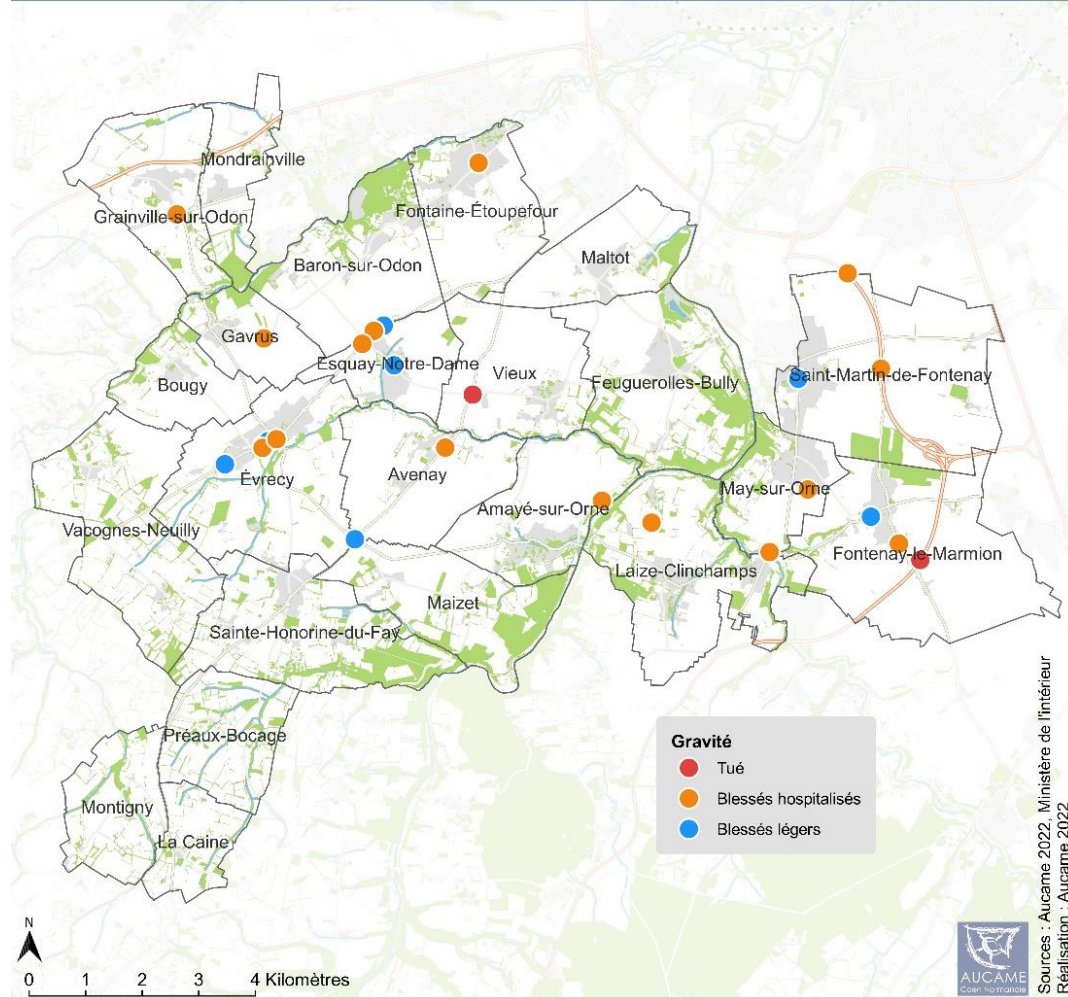
## Evolution des modes impliqués dans les accidents corporels sur la Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon



En premier lieu, en quantifiant les accidents de la route, nous pouvons établir une première conséquence **de la mobilité « tout automobile »**. Sur le territoire des Vallées de l'Orne et de l'Odon, **les voitures sont en très grande majorité impliquées dans les accidents. Elles représentent un danger routier, notamment pour les utilisateurs de vélos, d'engins de déplacement personnel et pour les piétons.**

Concernant la localisation des accidents, ces derniers ont majoritairement lieu sur **les grands axes routiers et dans les centres-bourgs.**

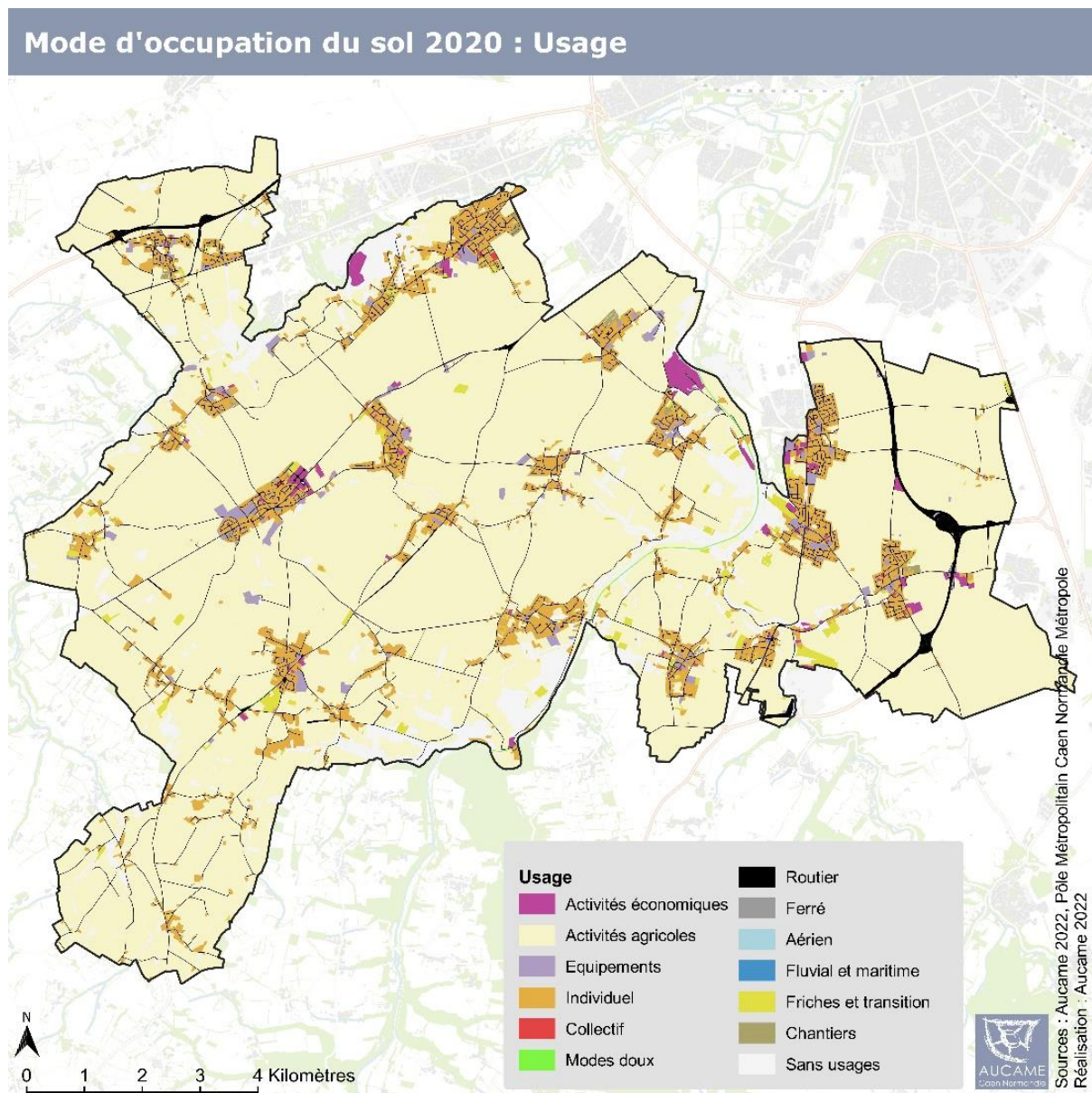
## Accidents routiers classés selon leur gravité (2016-2020)



Le Mode d'occupation du sol des Vallées de l'Orne et de l'Odon permet de mettre en exergue la consommation du sol en infrastructures de transport. **Elle concerne 4 % de la surface, ce qui est relativement peu.**

Les infrastructures de transport représentées dans le MOS **sont composées à 98 % de routes.** Cette surreprésentation justifie la forte utilisation de l'automobile. Par ailleurs, la carte ci-contre témoigne de la forte consommation d'espace de la déviation de la RD562.

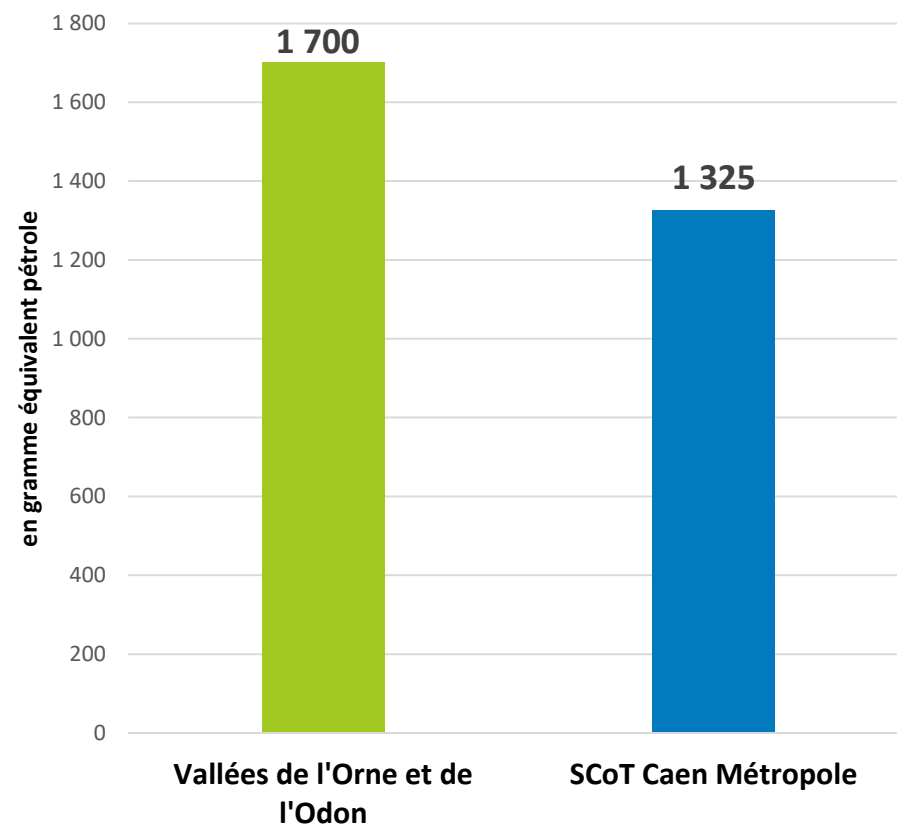
**La consommation d'espace dédiée aux modes actifs ne représente que 2 % des infrastructures de transport du MOS.**





Les habitants des Vallées de l'Orne et de l'Odon consomment **1 700 grammes équivalent pétrole par personne et par jour** pour leurs déplacements. En équivalence, les habitants du territoire consomment en moyenne 1,73 litre de diesel par jour. Leur consommation énergétique moyenne est plus importante que pour l'ensemble des habitants du SCoT de Caen-Métropole, la **dépendance automobile** étant la principale raison.

### Consommation énergétique par habitant par jour

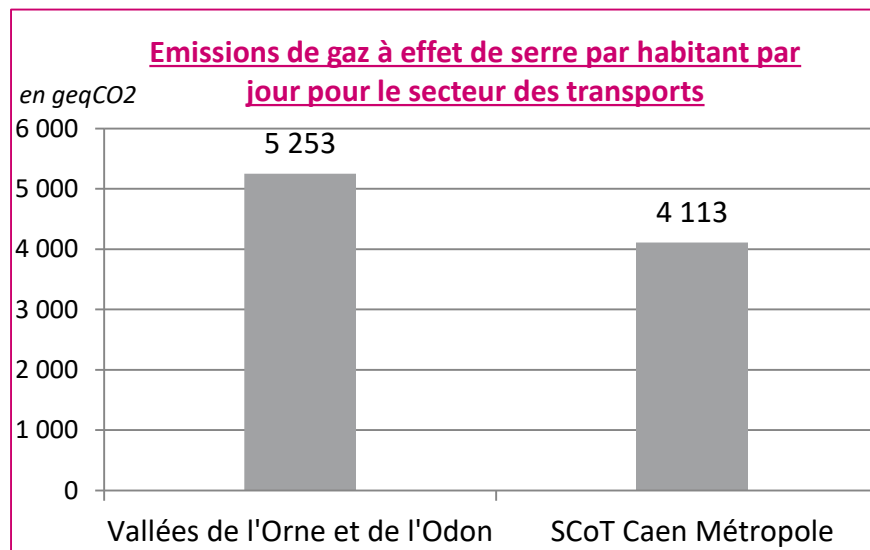
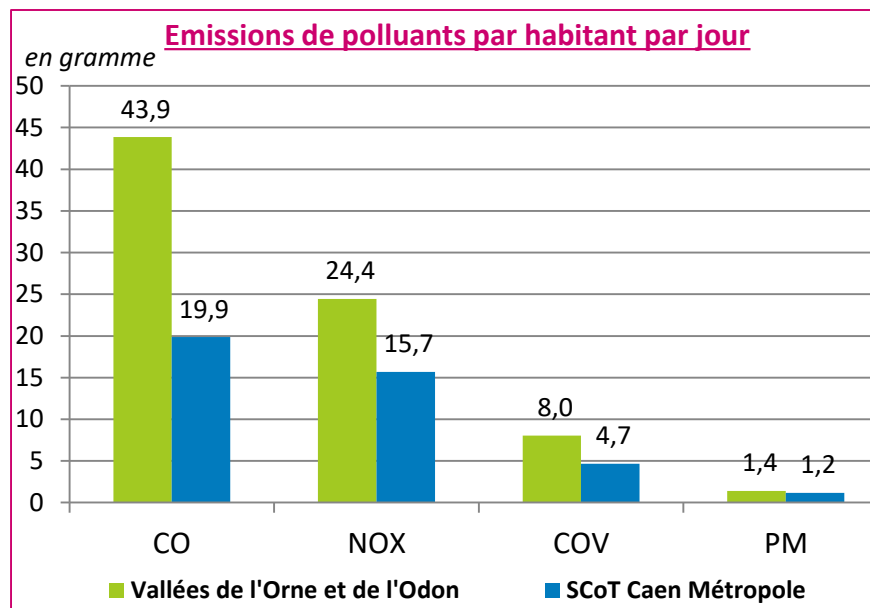


Source : DEEM EDGT Calvados 2011

### 3. Pollution de l'air



Les monoxydes de carbone (CO), oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les composés organiques volatils (COV) ainsi que les particules en suspension (particulate matters : PM) forment les principaux polluants qu'émettent les transports. Le fort usage de l'automobile sur le territoire provoque inévitablement des émissions de polluants par habitant plus fortes que la moyenne du territoire du SCoT de Caen-Métropole et ce, sur l'ensemble des polluants recensés ainsi que pour les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, un habitant des Vallées de l'Orne et de l'Odon va émettre pour ces déplacements, 43,9 grammes de monoxyde de carbone par jour contre 19,9 grammes pour un habitant du SCoT de Caen-Métropole.



Source : DEEM EDGT Calvados 2011



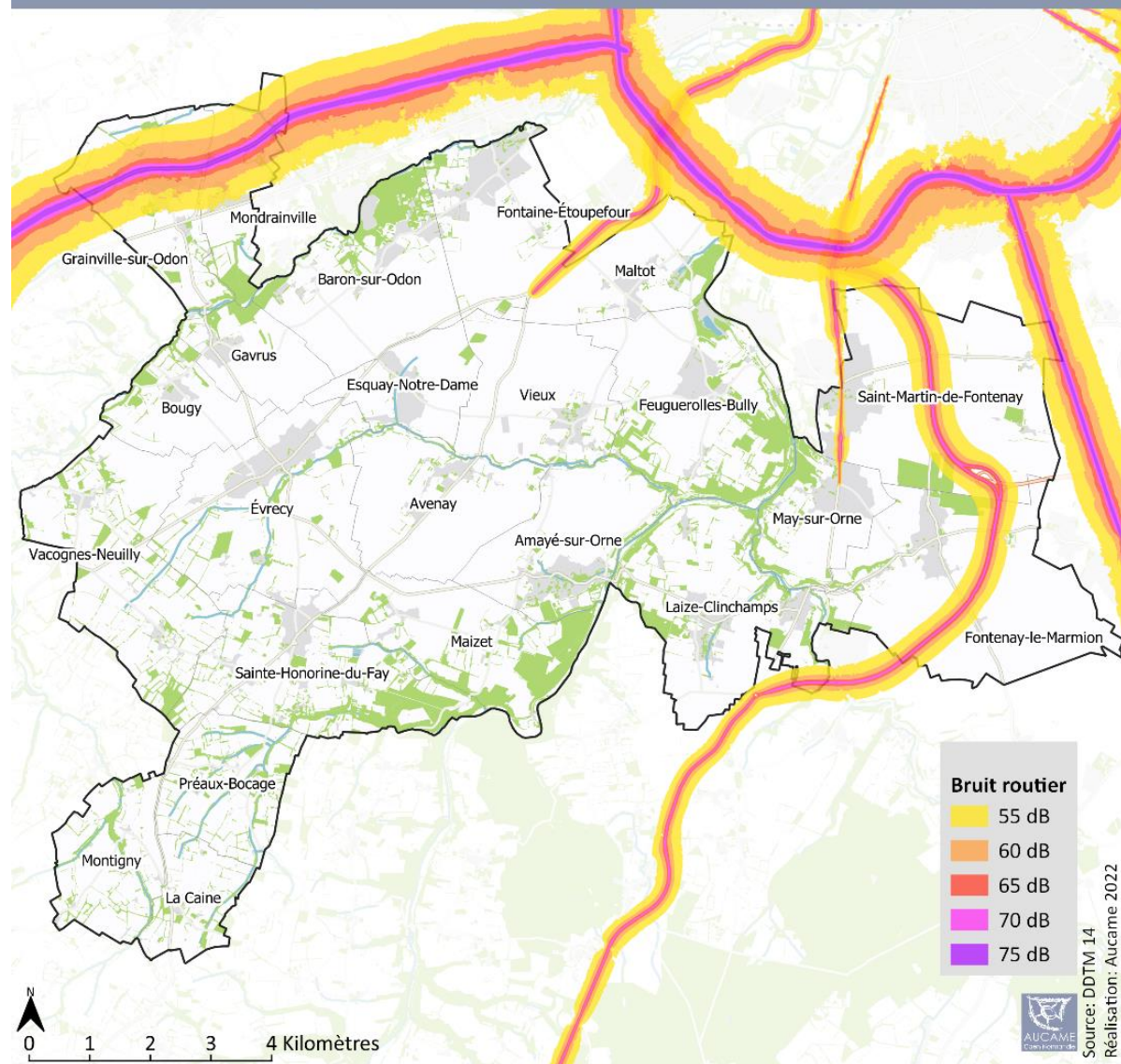
## 4. Pollution sonore





Grâce aux données du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la DDTM du Calvados, il a été possible d'accéder à la propagation du bruit issu des infrastructures routières sur les routes suivantes : A84, D8, D562a, D562, N158.

Ce sont des routes où le trafic mesuré est supérieur à 10 000 véhicules par jour.

**Bien que l'étude n'ait pas porté sur l'ensemble des routes de la collectivité, on comptabilise 1 053 bâtiments soumis au bruit, c'est-à-dire 7 % du bâti du territoire.**

Niveau de bruit (2018)



 <b>Profil démographique</b>	 <b>Les déplacements</b>	 <b>L'offre de transport</b>	 <b>Les impacts</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Population</b> en cours de vieillissement...</li> <li>• ... mais une part encore importante de <b>jeunes...</b></li> <li>• ...due au profil type des ménages: <b>couple avec enfants ;</b></li> <li>• Une population plutôt <b>aisée...</b></li> <li>• ...et très motorisée voire <b>bimotorisée</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>4 déplacements</b> par jour par habitant</li> <li>• <b>Un temps conséquent</b> passé à se déplacer</li> <li>• Une utilisation <b>très forte de la voiture</b> y compris sur des petits déplacements</li> <li>• <b>Un tropisme</b> très fort de <b>Caen la mer</b>, notamment pour aller travailler</li> <li>• <b>Peu de déplacements</b> entre les deux rives de l'Orne</li> <li>• Une fréquentation des <b>communes pôles pour des « actes » du quotidien</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau routier <b>radial</b> depuis l'agglomération caennaise</li> <li>• Une bonne couverture par les <b>lignes Nomad Car 14</b> mais dans une logique radiale depuis Caen</li> <li>• <b>Quelques bornes MOBISDEC</b> sur le territoire inégalement réparties</li> <li>• <b>Quelques covoiturages recensés</b> sur les applications</li> <li>• <b>Peu d'aménagements et de stationnements cyclables</b> mais une volonté de mieux mailler le territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des accidents localisés sur <b>les grands axes routiers et les centres-bourgs</b> impliquant fortement la voiture</li> <li>• Des pratiques de déplacement <b>fortement consommatrices en énergie</b></li> <li>• Une <b>consommation d'espace</b> par les infrastructures de transport <b>principalement due au réseau routier</b></li> <li>• <b>Un bruit routier</b> légèrement impactant pour les constructions à <b>proximité des grands axes</b></li> </ul>



## **ATELIER 1 – LES ENJEUX** *SCHÉMA DES MOBILITÉS*

Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon

# 1. Déroulement de l'atelier

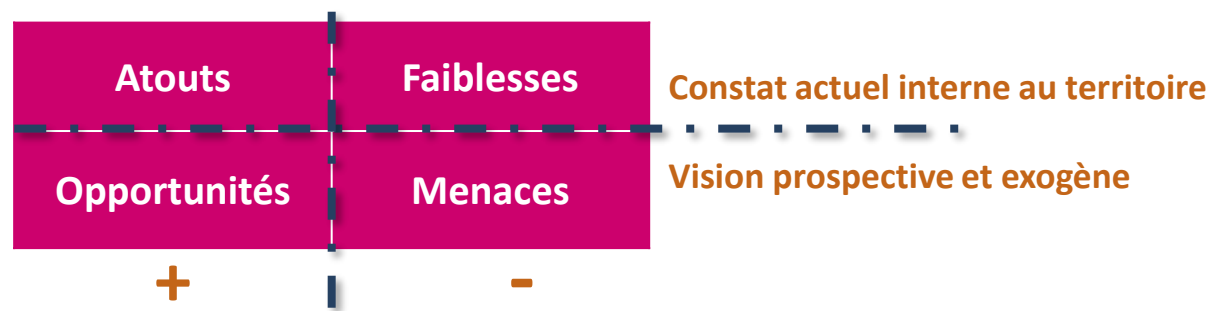
Dans le cadre de l'élaboration du schéma des mobilités des Vallées de l'Orne et de l'Odon, un premier atelier s'est déroulé le lundi 28 mars 2022 rassemblant 20 personnes notamment des élus et les principaux des deux collèges du territoire. L'atelier s'est divisé en deux parties : une présentation du diagnostic du territoire suivie d'une construction commune d'une matrice AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces).

L'objectif de l'AFOM est de définir les enjeux du territoire pour y répondre par des objectifs. Ces objectifs permettront, par la suite, de décliner des pistes d'action y répondant.

## Zoom sur l'AFOM

Une matrice AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) permet d'identifier les points forts du territoire puis ses vulnérabilités. L'outil a pour but de déterminer les opportunités qui s'offrent au territoire tout comme les menaces auxquelles il est exposé.

Les atouts et faiblesses relèvent d'un constat interne au territoire tandis que les opportunités et menaces nécessitent de prendre en compte les facteurs externes dans une vision prospective.



- Elaboration collective d'une matrice « stratégique »
- Identification et comparaison des facteurs positifs et négatifs
- Décryptage des signaux faibles

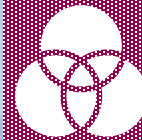
# 1. Déroulement de l'atelier



Présentation  
du diagnostic  
et moments  
d'échanges  
pour chaque  
partie

A	F
O	M

A partir des  
chiffres clés  
du territoire,  
réalisation  
de la  
méthode  
AFOM



A partir de  
l'AFOM,  
détermination  
des enjeux



Priorisation  
des enjeux

En  
interne

Deuxième  
atelier

## ATOUS

Dans un premier temps, le travail a porté sur les atouts du territoire. La voie verte, axe cyclable structurant du territoire, ainsi que la proximité de Caen ont fortement été mis en avant. Les différents aménagements cyclables en projet ont aussi été mentionnés. L'organisation du territoire, plus spécifiquement la présence de services et commerces de proximité, semble constituer une aubaine pour le territoire. Cette concentration de services et de commerces permet d'étayer l'attractivité de la collectivité. La proximité de Caen, le développement des véhicules électriques et hybrides et les équipements qui en émanent vont dans le sens de cette attractivité. Le groupe de travail a aussi fortement mis en lumière le potentiel de l'usage du vélo.

## FAIBLESSES

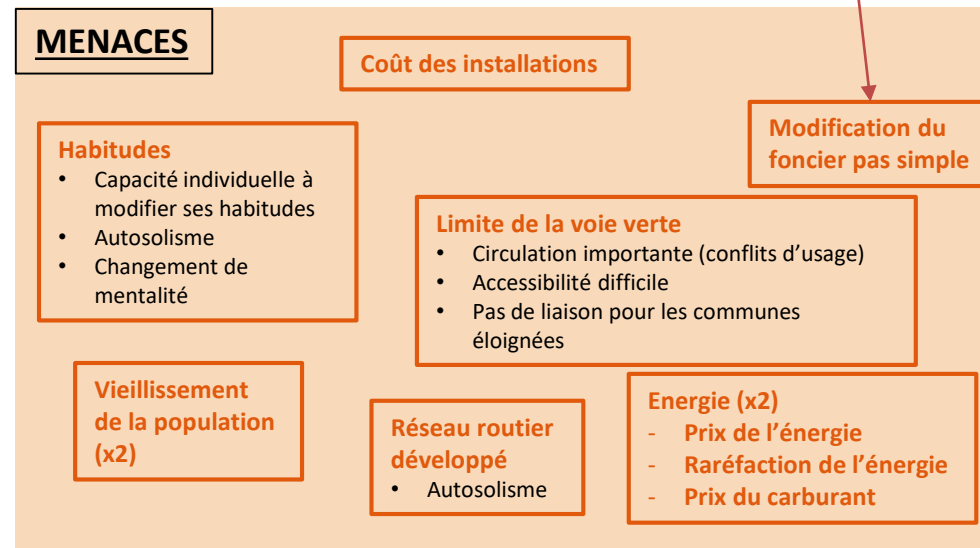
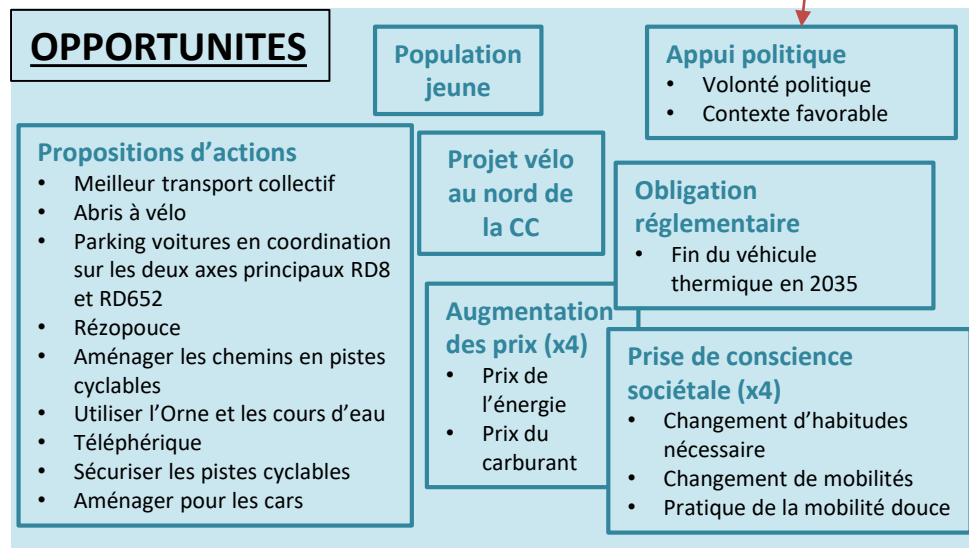
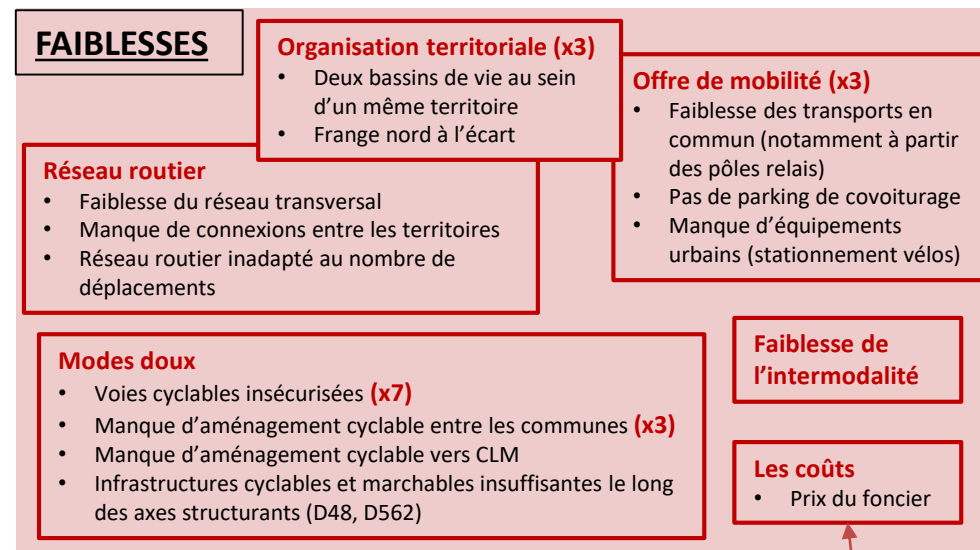
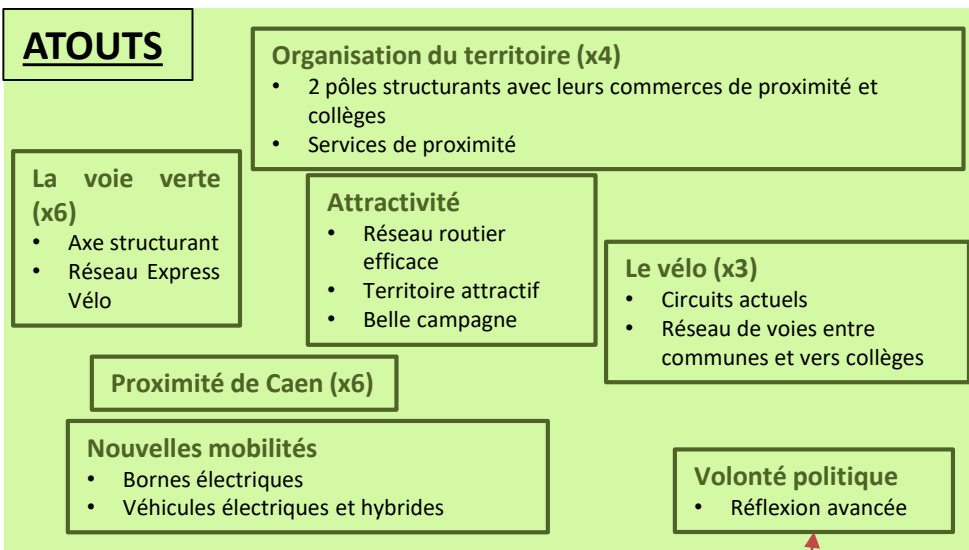
S'en est suivie l'identification des faiblesses du territoire. La faiblesse la plus citée est celle de la sécurité des itinéraires cyclables qui est considérée comme trop faible tant le manque d'aménagements entre les communes et vers Caen est conséquent. De plus, les offres de transport sont estimées comme peu présentes sur le territoire : que ce soit en matière de desserte des transports en commun, comme d'infrastructures ou d'équipements plus ciblés (parking de covoiturage, stationnement,...). Par ailleurs, la thématique de la route a également été citée à travers la faiblesse du réseau transversal routier ainsi que l'inadéquation du réseau routier avec le nombre de déplacements. On notera également des contraintes naturelles pour la pratique cyclable telles que l'Odon, une faiblesse certaine de l'intermodalité mais aussi un coût du foncier rédhibitoire pour la réalisation d'aménagements cyclables.

## OPPORTUNITES

Le territoire offre de nombreuses opportunités. Deux d'entre elles sont particulièrement à distinguer. L'augmentation des prix du carburant et de l'énergie a été mise en avant tout comme la prise de conscience de la population quant à la nécessité de changer ses habitudes de déplacements. Concernant le changement de paradigme quant au tout automobile, l'appui politique ou encore les obligations réglementaires ont été cités. L'importante part de jeunes constitue une opportunité aux changements de comportement. Enfin, le groupe de travail a soulevé un certain nombre de propositions d'actions à travers ce volet opportunités : abris à vélo, parking de covoiturage, rézopouce, ...

## MENACES

Les Vallées de l'Orne et de l'Odon font aussi face à des menaces. Celles recensées dans l'atelier sont plus disparates que les catégories ci-dessus. La question des coûts est avancée, qu'elle concerne l'énergie, les installations ou encore le foncier. Les incertitudes qui pèsent sur leurs valeurs ne peuvent qu'être problématiques pour l'action du territoire. Par ailleurs, le processus de vieillissement de la population peut susciter certaines inquiétudes. Le réseau routier développé du territoire peut être vu comme une menace et jouer en défaveur du changement de paradigme autour de l'automobile. L'accessibilité à la voie verte peut être difficile pour les communes éloignées de cette dernière. En outre, si le nombre de cyclistes continue d'augmenter, les conflits d'usage pourraient devenir problématiques notamment sur la voie verte.



Les éléments caractérisant les atouts, faiblesses, opportunités et menaces ont constitué une matière indispensable pour construire les enjeux du territoire. L'AUCAME en interne a établi 11 enjeux répartis de la façon suivante :



Source: Stileex

## Population spécifique

- L'autonomie de déplacement des jeunes
- L'isolement des personnes âgées qui n'ont pas ou plus accès à l'automobile

## Automobile

- La réduction de l'usage individuel de la voiture
- La vulnérabilité énergétique

## Cyclable

- Le maillage cyclable du territoire
- La sécurité des modes actifs

## Organisation du territoire

- L'accès à la métropole caennaise
- Le rayonnement des deux pôles du territoire
- L'attractivité touristique et de loisirs

## Volonté politique

- La capacité de la collectivité à faire
- L'accompagnement au changement de comportement

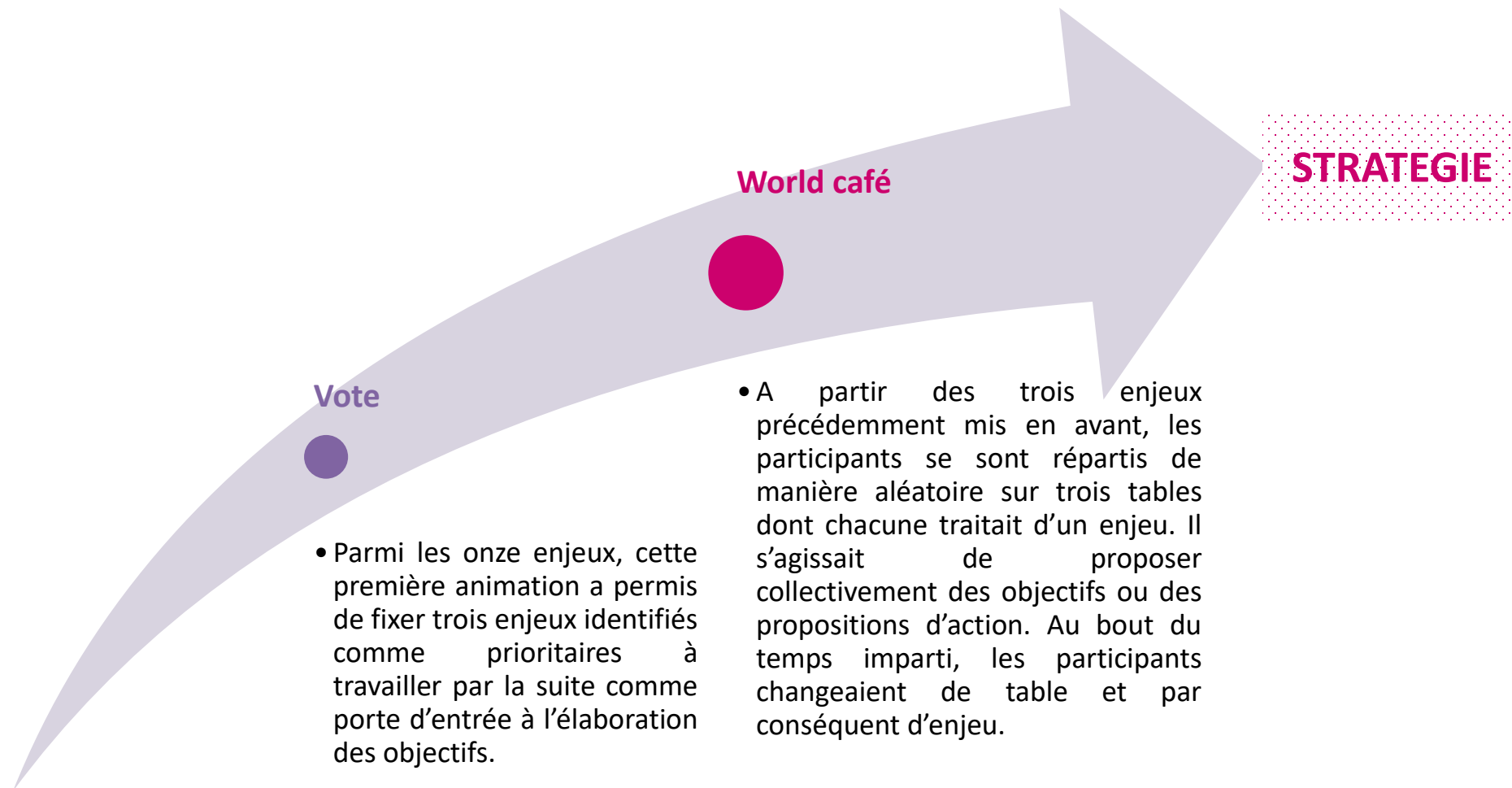




## **ATELIER 2 - DES ENJEUX AUX OBJECTIFS** *SCHÉMA DES MOBILITÉS*

Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon

Le deuxième atelier s'est concentré sur l'élaboration des objectifs de la stratégie mobilité du territoire répondant aux enjeux. Après une présentation des enjeux déterminés à l'issue du premier atelier, deux séquences de travail se sont déroulées.



# RESTITUTION DE LA PRIORISATION DES ENJEUX

Pour déterminer les enjeux à travailler lors du deuxième atelier, les participants ont voté pour les enjeux qui leur semblaient les plus déterminants. Chacun avait 5 gommettes à placer où il le souhaitait (toutes les gommettes pouvaient être positionnées sur un seul enjeu). Les 3 enjeux récoltant le plus de gommettes ont été sélectionnés pour être traités dans la deuxième séquence de travail.

	ENJEUX	VOTES
Population spécifique	L'autonomie de déplacements des jeunes	5
	L'isolement des personnes âgées qui n'ont pas ou plus accès à l'automobile	1
Automobile	<b>La réduction de l'usage individuel de la voiture</b>	<b>12</b>
	La vulnérabilité énergétique	2
Cyclable	<b>Le maillage cyclable du territoire</b>	<b>14</b>
	<b>La sécurité des modes actifs</b>	<b>14</b>
Organisation du territoire	L'accès à la métropole caennaise	10
	Le rayonnement de deux pôles du territoire	0
	L'attractivité touristique et de loisirs	2
Volonté politique	La capacité de la collectivité à faire	4
	<b>L'accompagnement au changement de comportement</b>	<b>13</b>

Le groupe de travail a positionné en première place à égalité, les enjeux liés au cyclable : le maillage cyclable du territoire et la sécurité des modes actifs. Il a été décidé de traiter communément ces enjeux du fait de leur proximité.

En deuxième position, s'est trouvé l'accompagnement au changement de comportement puis en troisième, la réduction de l'usage individuel de la voiture.



## ENJEU 1 :

## Le maillage cyclable du territoire et la sécurité des modes actifs

### Synthèse des objectifs

#### 1 Aménager des axes cyclables:

- Vers Caen la mer
- Sur les carrefours
- Vers les communes pôles
- Vers l'extérieur
- Sur la D8
- Entre les communes
- Entre les pôles scolaires

#### 2 Sécuriser le stationnement cyclable (notamment pour l'intermodalité)

GROUPE 1		
OBJECTIF	ACTIONS	COMMENTAIRES
Créer un accès cyclable vers Caen la mer au nord du territoire	<p>Aménager un itinéraire entre Evrecy et Eterville et se raccorder sur le futur aménagement de Caen la mer entre Eterville et Louvigny</p> <p>Aménager les chemins ruraux</p> <p>Réaliser des bandes multifonctionnelles correctement dimensionnées sur les grands axes</p> <p>Se rapprocher de Caen la mer pour voir le traitement possible des points dangereux de l'itinéraire allant de Saint-Martin-de-Fontenay à Caen</p>	<p>Itinéraire dessiné sur la carte. Aménagement Gavrus/Evrecy en cours</p> <p>La maîtrise foncière de ces chemins ruraux est une question qui a été soulevée.</p> <p>Les points dangereux de l'itinéraire sud permettant d'accéder à Caen la mer sont les deux ronds points successifs faisant la jonction entre la RD562 et RD562A puis avec le périphérique, tous les deux sont situés sur le territoire de Caen la mer. Points localisés sur la carte</p>
Sécuriser la traversée cyclable des carrefours, et plus spécifiquement des ronds-points	<p>Contrairement au rond-point classique, écarter le cycliste du flux de circulation générale pour sécuriser la traversée du rond-pont</p>	<p>Les ronds-points de la RD8 sont pointés du doigt</p>
Falicyter le stationnement des cyclistes notamment dans une logique d'intermodalité	<p>Aménager des parkings vélos et/ou box sécurisés aux arrêts des TC et dans les aires de covoiturage</p>	
Relier les communes des "Trois villages"		<p>Les trois communes ont créés un RPI. Beaucoup de déplacements scolaires sont donc observés entre ces trois communes. Les itinéraires possibles sont dessinés sur la carte.</p>
GROUPE 2		
OBJECTIF	ACTIONS	COMMENTAIRES
Proposer l'accès aux communes pôles, et notamment aux commerces	<p>Aménager les centres-bourgs des communes pôles pour faciliter la circulation des vélos en centre-ville</p>	<p>L'idée est de sécuriser la traversée des centres bourgs des communes importantes, notamment le cœur d'Evrecy qui n'est pas aménager.</p>
Sécuriser les axes routiers et plus spécifiquement la D8	<p>Créer des itinéraires depuis les polarités secondaires du territoire comme Saint-Honorine du Fay</p>	
Faire rayonner les pôles secondaires	<p>Aménager le chemin rural entre St Honorine et Evrecy</p>	
Faciliter le stationnement sécurisé des vélos	<p>Equiper les pôles du territoire en stationnement vélo notamment auprès des commerces</p> <p>Aménager des stationnements sécurisés auprès des arrêts de TC</p>	
Prendre en compte les nouvelles pratiques cyclables et types de vélo		<p>Le Gravel permet d'utiliser les chemins ruraux sans que ceux n'est besoin de faire l'objet d'un aménagement important</p>
Autre point évoqué durant l'atelier		<p>L'expérimentation du chaudiou</p> <p>Un habitant de l'EPCI est en train de réaliser un circuit touristique pour relier toutes les communes du territoire.</p>
GROUPE 3		
OBJECTIF	ACTIONS	COMMENTAIRES
Relier les pôles scolaires (écoles, RPI, les 3 villages)	<p>Compléter les itinéraires de l'objectif 1 du schéma cyclable en prenant en compte la desserte des écoles ou RPI</p> <p>Un itinéraire au nord du territoire doit être trouvé pour relier les communes de Baron-Fontaine à Caen la mer, et notamment vers Verson.</p>	<p>Une attention particulière est portée sur la connexion des "trois villages"</p>
Aménager les connexions vers l'extérieur du territoire		
La desserte cyclable des communes au sud du territoire ? (Montigny, La Caine, Préaux-Bocage)	<p>Connaître le fonctionnement de ces communes et notamment leur pôle de rattachement</p> <p>Vérifier les connexions possibles avec les EPCI voisins de ces communes (Prébocage Intercom, Cingal Suisse Normande)</p>	<p>Ces communes sont plus rurales et isolées du reste du territoire.</p>
Traiter la D8 comme axe le plus dangereux du territoire	<p>Aménager un itinéraire le long de la D8 pour permettre la circulation des cycles et aménager également la traversée de cet axe.</p> <p>Etudier la traversée des rond-points</p>	<p>Les discussions ont fait apparaître la nécessité de séparer la circulation des voitures et des vélos sur cet axe au vue de la densité et la vitesse de circulation sur cette route.</p>
Faciliter le stationnement sécurisé des cyclistes	<p>Réaliser des stationnements vélo sécurisés</p>	

## ENJEU 2 : L'accompagnement aux changements de pratique

### Synthèse des objectifs

- 1 Développer:
  - Les transports solidaires
  - L'intermodalité
- 2 Promouvoir et accentuer les offres de transport autre que la voiture
- 3 Mener des actions de communication et de sensibilisation
- 4 Accompagner le financement des équipements

GROUPE 1	
OBJECTIF	ACTIONS
Aider au développement des modes actifs	Mettre en place une communication vers les enfants pour faire bouger les adultes Mettre en place une aide à l'achat de VAE Installer des équipements: bornes de recharge VAE Créer un deuxième axe parallèle à la route au nord uniquement cyclable
Développer les transports solidaires	Travailler avec des acteurs extérieurs: associations, Rézopouce
GROUPE 2	
OBJECTIF	ACTIONS
Travailler sur l'intermodalité	Faciliter l'autopartage Sécuriser les vélos lors des changements de modes (garage à vélos) Développer les parkings de covoiturage
Communiquer sur les différentes possibilités d'usages	Communiquer les temps exacts des transports (point A au point B) selon le mode Recenser de manière publique l'offre de transports du territoire Intéresser les conseils municipaux respectifs et leur communiquer les axes de travail de la CCVOO --> transmettre l'ensemble des informations pour qu'elles soient retransmises aux administrés
Accompagner le financement des équipements	Aide financière à l'achat/ la location de vélos électriques (cf Cote de Nacre/ Ile de France)
GROUPE 3	
OBJECTIF	ACTIONS
Connaître les possibilités Développer l'intermodalité	Recenser l'offre de services existante sur le territoire Offre de voiture partagée Point de stockage des vélos (arceaux ou garages) Trouver une complémentarité avec les bus de ville de Saint André Mise en libre-service de voitures électriques
Ouvrir la pratique cyclable	Sensibiliser et animer dans les écoles --> Mettre en place des vélobus pour le ramassage scolaire effectué à l'échelle des communes (services civiques) Définir des itinéraires sécurisés à l'intérieur des communes

## ENJEU 3 :

### La réduction de l'usage individuel de la voiture

#### Synthèse des objectifs

- 1 Développer:
  - Le covoiturage
  - L'autopartage
  - L'intermodalité
- 2 Promouvoir et accentuer les offres de transport autre que la voiture
- 3 Sécuriser les modes actifs et les équipements
- 4 Organiser les déplacements du point A au point B
- 5 Sensibiliser l'ensemble des publics

GROUPE 1		
OBJECTIF	ACTIONS	COMMENTAIRES
Développer le covoiturage	Repérer les aires de covoiturages officielles (à partir des connaissances, des propositions de blablacar) pour les pérenniser	Réduire l'autosollisme
Sensibiliser à la réduction de l'autosollisme	Développer les moyens numériques qui promeuvent le covoiturage (Rezopouce), communiquer/ faire connaître ces outils à la population	
Promouvoir les offres de transport existante	Inciter les acteurs économiques du territoire à développer des plans de mobilités pour leurs employés	
Sécuriser les équipements de la population	Mener des actions de sensibilisation à destination des jeunes publics: écoliers/ collégiens	
Développer l'autopartage	Informier/ faire connaître les offres notamment les services à la demande	
	Installer des box à vélos aux abords des écoles/collèges	
	Créer un pôle de mobilités partagées (voitures électriques, vélos cargo --> voire avec CAP ORNE)	S'inspirer des territoires ayant mis en place cette action
	Coupler avec le taux de remplissage des véhicules	
GROUPE 2		
OBJECTIF	ACTIONS	COMMENTAIRES
Développer le covoiturage	Mise en place de parking de covoiturage	
Développer l'autopartage	Mettre à disposition une petite flotte de voitures électriques	
Sécuriser l'ensemble des pistes cyclables		
Sécuriser la circulation des modes actifs dans les centres bourgs (notamment traversés par les voitures)	Réduction de la limitation de vitesse, zones partagées...	
Faciliter les accès aux pôles générateurs de déplacements (écoles, collèges, pôles principaux ET secondaires) par d'autres biais que la voiture	Communication sur les TC	
	Développement des accès piétons et cyclables au sein des chemins ruraux	
	Mettre en place une ligne express bus avec moins d'arrêts pour gagner sur la temporalité	
Augmenter la fréquence des transports en commun		
GROUPE 3		
OBJECTIF	ACTIONS	COMMENTAIRES
Développer, informer, sensibiliser au covoiturage	Créer un fichir communal avec les volontaires à la pratique	
	Développer Rezopouce	
	Créer des parkings de covoiturage ou développer la signalétique au sein des parkings de centres commerciaux	
Inciter aux autres modes de transport		
Développer l'intermodalité	Installer des stationnements vélos/ garages à vélo à côté des arrêts de bus	
	Mettre en place des navettes courtes distances/ minibus test	
Organiser la mobilité du point à au point B		
Développer l'autopartage	A partir de ce système, proposer la gratuité du stationnement	



**Réalisation** : Aucame 2022

**Directeur de publication** : Aucame 2022

**Illustrations** : Aucame, sauf mention contraire

**Contacts** : [alice.guilloux@aucame.fr](mailto:alice.guilloux@aucame.fr)  
[xavier.lepetit@aucame.fr](mailto:xavier.lepetit@aucame.fr)

**Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole**

21 rue de la Miséricorde – 14000 Caen

Tél. : 02 31 86 94 00

[www.aucame.fr](http://www.aucame.fr)



**AUCAME**  
Caen Normandie

