



AUCAME
Caen Normandie



Schéma cyclable

de

Caen
Normandie
Métropole





Introduction	3
Le schéma cyclable métropolitain de 2012	6
État des lieux des réseaux, services et pratiques cyclables actuels	9
Recollement des schémas cyclables intercommunaux	21
Actualisation des itinéraires métropolitains	24
La carte finale	30
Aménagements, équipements et services : quelques préconisations	32
Les financements mobilisables	39





Un schéma actualisé pour un nouveau territoire

En 2011, le Syndicat mixte Caen Métropole, structure porteuse du SCoT, a décidé d'engager l'élaboration d'un schéma de voies cyclables, dont il a confié la réalisation à l'Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole (AUCAME). Démarche novatrice à cette échelle, l'objectif de ce document était de mettre en cohérence les différentes initiatives des collectivités composant le SCoT et d'organiser la continuité d'itinéraires existants afin d'offrir aux usagers un réseau cyclable continu, homogène et sécurisé.

Le but est que le vélo puisse représenter une alternative crédible aux modes de déplacements motorisés. Ce schéma a ainsi vu le jour en novembre 2012.

Cependant, le contexte institutionnel a grandement évolué ces dix dernières années. Le syndicat mixte Caen Métropole est devenu le Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole et inclut dorénavant le périmètre du SCoT Caen-métropole (ayant lui-même évolué) ainsi que le périmètre du SCoT du Pays de Falaise.

Périmètre 2022 de Caen Normandie Métropole



Sources : Aucame 2020
Réalisation : Aucame 2020





De nouvelles attentes fortes autour du vélo

La bicyclette bénéficie également d'un regain de popularité, en atteste la fréquentation des axes cyclables qui a fortement progressé ces dernières années grâce notamment à la démocratisation du vélo à assistance électrique (VAE). Mode de déplacement individuel et non confiné, le vélo est aussi apparu comme une réponse adaptée à la crise sanitaire de la COVID19.

Les attentes de la population, mais aussi des élus, sont donc relativement fortes aujourd'hui sur le sujet. De nombreuses collectivités et l'État ont élaboré des politiques cyclables dotées de financements. Localement, l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) a pris en 2021 la compétence « Mobilité » en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM), les rendant d'autant plus légitimes à travailler sur le vélo. La révision du SCoT a fait de l'élaboration des schémas cyclables intercommunaux une orientation (prescriptive) et toutes les Collectivités concernées se sont acquittées de l'exercice.

Fort de ce nouveau contexte, il apparaît opportun de faire évoluer le schéma cyclable de Caen-Métropole approuvé en 2012 afin que celui-ci puisse couvrir l'ensemble des territoires du Pôle, en intégrant notamment le Pays de Falaise et la Suisse Normande, mais aussi de mieux prendre en compte les attentes actuelles liées au vélo.

Il s'agit pour ce projet, non pas de réviser le schéma de 2012, mais de l'actualiser. En effet, les objectifs premiers ne changent pas : mettre en cohérence les initiatives intercommunales à travers le recollement des schémas cyclables réalisés par chacun des EPCI, organiser la continuité des grands itinéraires à l'échelle métropolitaine et prendre en compte les objectifs des nouvelles politiques départementales et régionales.

Une délibération a été prise en ce sens par le Bureau du Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole en date du 23 avril 2021. Elle précise que ce schéma n'est pas un outil opérationnel qui s'impose aux communes et intercommunalités mais un outil de mise en cohérence territoriale et d'aide à la décision. Il est incitatif et non obligatoire.

Une élaboration collaborative du schéma en trois étapes

L'actualisation du schéma a été confiée, comme pour le schéma de 2012, à l'AUCAME. La démarche est pilotée par une instance d'élus composée des membres de la commission Développement territorial du Pôle métropolitain ainsi que des élus communautaires identifiés comme référents des questions cyclables pour chaque EPCI membre du Pôle. En outre, ce comité de pilotage s'appuie sur l'avis technique d'un comité réunissant les référents techniques vélo de chaque EPCI mais aussi du Département du Calvados, de la Région Normandie, de l'État ainsi que de l'ADEME.

Cette mission, inscrite au programme de travail partenarial 2021-2023 de l'agence, s'est déroulée en trois temps :

- Un premier temps visant à réaliser **une analyse synthétique sur 10 ans d'évolution des pratiques et politiques cyclables**. L'objectif ici était de montrer en quoi le vélo est devenu un élément prégnant des politiques de mobilité et de mesurer aujourd'hui l'essor de la pratique, justifiant l'actualisation du schéma.
- Une deuxième étape visant à **recoller les schémas cyclables intercommunaux du territoire**. Sur la base des données transmises par les partenaires de l'étude, en les regroupant sur une même carte, l'objectif de cette phase était de vérifier la correspondance des schémas intercommunaux avec le schéma métropolitain de 2012 et le plan vélo départemental, d'analyser la cohérence entre eux des tracés des différents schémas, d'identifier la bonne continuité de ces tracés mais aussi de recenser les liaisons manquantes entre les EPCI. Cette deuxième étape visait également à évaluer la réalisation du schéma de 2012 en termes d'aménagement des itinéraires cyclables.
- Une troisième étape sur **la définition des tracés d'intérêt métropolitain**. Ce travail s'est fait de manière partenariale sur la base des liaisons entre EPCI identifiées comme manquantes. Elle a fait l'objet de deux séances de travail collectif réunissant dans un premier temps le comité technique puis l'instance de pilotage. Au-delà de ces deux séances, la carte finale des tracés a été soumise à l'ensemble des partenaires de l'étude, notamment les EPCI, pour avis et réaction avant approbation finale du document par le Comité syndical.





Calendrier de la démarche

	2022									2023					
	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Janv	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin
Définition de la méthode		X													
Phase 1 - Benchmark sur 10 ans de politiques cycables et d'essor du vélo				X											
Phase 2 - Réception des données, recollement des schémas cyclables intercommunaux et évaluation du schéma de 2012															
Phase 3 - Définition partenariale des itinéraires actualisés									X		X				
Avis des EPCI et partenaires sur les itinéraires métropolitains retenus par l'instance de pilotage															
Rédaction du rapport et des préconisations d'aménagement															X
Présentation et validation du schéma actualisé															X

- X Comité technique
- X Instance de pilotage
- X Comité syndical

Le présent document constitue le rapport final du schéma cyclable actualisé de Caen Normandie Métropole. Il comporte une synthèse de la démarche engagée, de l'évaluation du précédent document, de l'état des lieux des pratiques et politiques locales, la carte finale ainsi que des préconisations en termes d'aménagements et services vélos. Enfin, le rapport contient des éléments sur les sources de financement locales et nationales mobilisables pour réaliser des aménagements cyclables.



Le schéma cyclable métropolitain de 2012

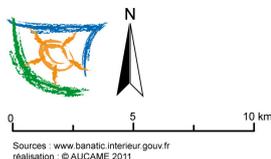


Retour sur son élaboration et ses objectifs

Le schéma cyclable de Caen-Métropole a été approuvé par le Syndicat mixte en novembre 2012. Celui-ci couvre le territoire du SCoT de l'époque, à savoir la Communauté d'agglomération de Caen la mer (29 communes) et les 10 communautés de communes environnantes (Cœur de Nacre, Entre Thue et Mue, Rives de l'Odon, Evrecy-Orne-Odon, Vallée de l'Orne, Plaine Sud de Caen, Cingal, Val ès dunes, Entre Bois et Marais et Campagne et Baie de l'Orne) ainsi que les trois communes de Ouistreham, Colleville-Montgomery et Saint-André-sur-Orne.

Généralement réalisée à l'échelle départementale ou intercommunale, l'élaboration d'un schéma cyclable sur un bassin de vie élargi apparaît comme relativement novatrice, avec une volonté de trouver des itinéraires conciliant pratique utilitaire et pratique de loisirs ou touristique du vélo. En outre, le Syndicat mixte Caen-Métropole s'était donné la possibilité de mobiliser des crédits territoriaux pour financer la réalisation de projets communaux ou intercommunaux s'inscrivant dans les itinéraires du schéma. Cette mobilisation visait à encourager l'aménagement des itinéraires métropolitains pour lequel le Syndicat mixte ne bénéficiait pas de la compétence.

L'intercommunalité dans Caen-Métropole au 1^{er} janvier 2011



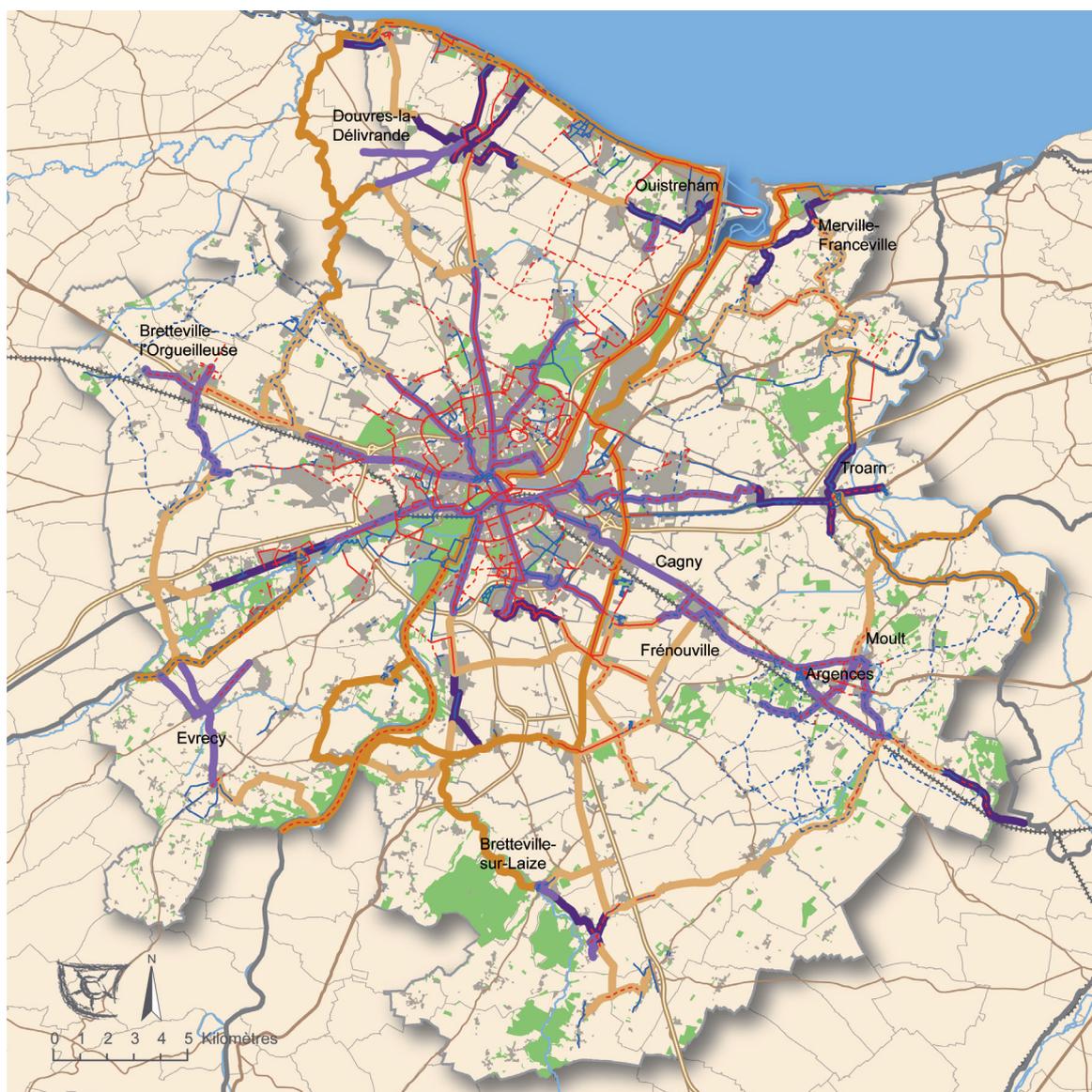


Cette démarche a également bénéficié d'un cofinancement de l'État afin de voir le jour.

La carte finale de ce schéma propose de distinguer les itinéraires utilitaires assurant la desserte des établissements scolaires et pôles de vie (en violet sur la carte), des itinéraires touristiques (orange). Les premiers forment des réseaux en étoile autour des principaux pôles urbains du territoire (Douvres-la-Dé-

livrande, Bretteville-l'Orgueilleuse, Evrecy, Troarn, Argences, etc.). Les seconds dessinent de grands itinéraires, notamment le long du littoral et des vallées du territoire. Un dernier niveau d'itinéraire a également été identifié comme tracé de liaison (beige) visant à créer des connexions entre les deux précédents niveaux de tracés et assurer la continuité des aménagements.

Carte finale du schéma cyclable 2012 de Caen-Métropole classée par type d'itinéraire



- | | | | |
|--|---------------------------------|--|--------------------------------------|
| | aménagements cyclables | | desserte des collèges |
| | aménagements cyclables projetés | | desserte des pôles de vie |
| | aménagements partagés | | itinéraire touristiques et de loisir |
| | aménagements partagés projetés | | itinéraire de liaison |
| | | | prolongement du schéma départemental |

Source : Schéma cyclable 2012 de Caen Métropole





Évaluation de sa mise en œuvre

L'objectif de ce travail vise à calculer le linéaire d'aménagements cyclables réalisé depuis 2012 qui concourt à la mise en œuvre des itinéraires métropolitains. Ce travail est possible en comparant les données de l'inventaire réalisé en 2011 lors de l'élaboration du schéma avec les données de 2022, constituée des inventaires locaux réalisés dans le cadre des schémas intercommunaux ainsi que des données de l'observatoire régional de la Région Normandie et de la DREAL pour les territoires ne bénéficiant pas d'inventaires locaux.

Toutefois, cet exercice s'avère périlleux du fait des limites méthodologiques auquel il se confronte. C'est pourquoi, les résultats présentés dans cette partie doivent être vus comme une estimation, un ordre de grandeur et non comme un calcul précis du linéaire réalisé.

Les limites méthodologiques de l'exercice sont les suivantes :

- Une définition et un recensement hétérogène des aménagements cyclables en l'absence de schéma national de données. Ce dernier n'a été créé qu'en 2019 pour normer le recensement sous forme d'informations géographiques des aménagements cyclables. Seules les données de l'observatoire régional et de quelques inventaires locaux respectent ces nouvelles normes.
- Une multiplicité des sources de données utilisées qui entraîne de facto un biais concernant l'homogénéité des données.

- La méthode de comptage du linéaire d'aménagement. En fonction de la directionnalité de l'aménagement, le linéaire peut s'apprécier de différentes façons et faire l'objet, ou non, d'une pondération. Dans le présent exercice, les aménagements unidirectionnels sont multipliés par 0,5 et les bidirectionnels par 1.

L'ensemble des itinéraires inscrits au schéma cyclable de Caen-Métropole de 2012 représente un linéaire total de 462 kilomètres.

En 2022, 178 kilomètres de ces itinéraires ont été aménagés, soit une mise en œuvre de 39 % des itinéraires du schéma.

Au moment de l'adoption de ce dernier, 135 kilomètres des itinéraires inscrits étaient déjà aménagés. Ainsi, la progression du linéaire d'itinéraires aménagés est de 32 % au cours de ces dix dernières années (+ 43 kilomètres).

L'aménagement des grands itinéraires traversant Caen-Métropole a concouru grandement à la mise en œuvre du schéma cyclable de 2012 que ce soit avec la réalisation par le Département de la Voie verte de l'Orne (VéloFrancette) ou des aménagements de la Vélomaritime le long de la Côte de Nacre. La densification des aménagements dans le cœur de l'agglomération caennaise mais aussi sur l'ancienne Communauté de communes de Plaine Sud de Caen, ont contribué également à la mise en œuvre du schéma.

Ces chiffres témoignent de la mise en œuvre du schéma métropolitain mais ne reflètent pas le maillage cyclable global du territoire réalisé par le Département, les EPCI ou les communes depuis 2011.

État d'avancement du schéma cyclable 2012 de Caen-Métropole

Linéaire d'itinéraire inscrit au schéma de 2011	462 km
Linéaire du schéma aménagé en 2011	135 km
% du schéma réalisé en 2011	29 %
Linéaire du schéma aménagé en 2022	178 km
% du schéma réalisé en 2022	39 %
Évolution 2011/2022 du linéaire d'aménagement	+ 43 km
% d'aménagement en plus depuis 2011	+ 32 %



État des lieux des réseaux, services et pratiques cyclables actuels



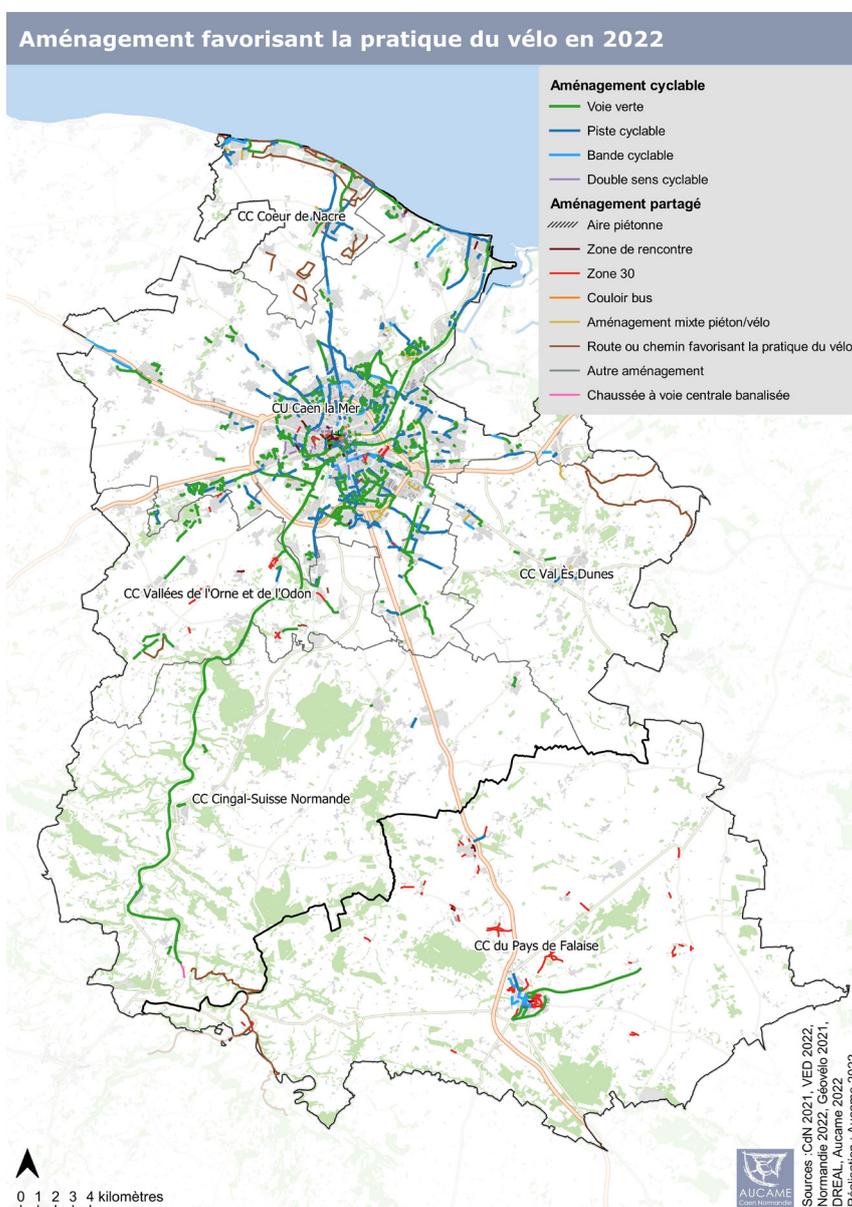
Le réseau cyclable 2022 de Caen Normandie Métropole

En 2022, on recense 563 kilomètres d'aménagements concourant à favoriser la pratique du vélo sur l'ensemble de Caen Normandie Métropole dont quasiment les deux tiers sont localisés sur la Communauté urbaine.

Ces aménagements se concentrent principalement sur le cœur de Caen la mer, la commune de Falaise et dans une moindre mesure sur le littoral. En dehors de ces secteurs, le territoire est principalement rural et est très peu doté en aménagements cyclables.

Il est à noter, toutefois, qu'un certain nombre de centres-bourgs pour la Communauté de communes du Pays de Falaise font l'objet d'aménagements partagés de type zone 30 permettant de favoriser grandement la circulation des cycles dans ces centres-bourgs.

La problématique de la discontinuité des aménagements est également relativement prégnante sur le territoire. En dehors des grands itinéraires européens (Vélo maritime), nationaux (Vélo Francette) ou départementaux, les aménagements qui maillent le territoire ne présentent pas de grandes continuités, avec comme problématique principale la traversée des grandes infrastructures de transport qui apparaissent comme des coupures importantes.



Aménagements recensés en 2022 à l'échelle de Caen Normandie Métropole

EPCI 2022	Aménagements cyclables (km)	Aménagements partagés (km)	Total (km)	%
Caen la mer	302	29	331	59 %
Cœur de Nacre	25	41	66	12 %
Cingal-Suisse Normande	52	7	59	10 %
Pays de Falaise	19	38	57	10 %
Vallées de l'Orne et de l'Odon	20	9	29	5 %
Val ès dunes	4	17	21	4 %
Total	422	141	563	100 %

Sources : Inventaires des schémas cyclables des EPCI, Observatoire régional des aménagements cyclables DREAL et Région NORMANDIE





Les services vélos proposés par les Collectivités locales

En sus de l'infrastructure, la quasi-totalité des Collectivités locales présentes sur le territoire de Caen Normandie Métropole ont développé une politique servicielle autour du vélo afin d'accompagner la pratique de ce dernier.

Les services que l'on retrouve le plus couramment sur le territoire sont ceux liés à l'information et à la sensibilisation à l'usage du vélo. Ces services peuvent prendre de multiples formes :

- La Communauté de communes Cingal-Suisse Normande a publié deux guides, dont un spécifiquement destiné au jeune public, donnant des conseils matériels mais aussi en termes de conduite pour sécuriser la pratique du vélo. Ils recensent aussi les adresses de l'ensemble des vélocistes et acteurs du vélo présents sur le territoire.
- La Communauté urbaine Caen la mer, à travers la Maison du vélo, propose un lieu unique où sont centralisés de nombreux services (réparation, apprentissage, location) et informations.

Le deuxième type de services fréquemment mis en place localement concerne l'aide à l'équipement des ménages, notamment en matière de vélos à assistance électrique (VAE). Il peut s'agir dans un premier temps d'expérimenter l'usage d'un VAE

à travers la location de ce type de véhicule. De nombreuses collectivités proposent aussi une aide financière à l'acquisition d'un VAE. Ces services rencontrent généralement un franc succès, la location faisant généralement l'objet d'une liste d'attente importante, et les enveloppes budgétaires d'aide à l'acquisition sont, elles, très rapidement consommées et demeurent insuffisantes eu égard au nombre de dossiers instruits.

Enfin, le troisième type de services couramment observé sur le territoire concerne l'entretien et la réparation des vélos. En effet, il s'agit d'un pan complémentaire des politiques publiques cyclables afin de pérenniser les pratiques vélos initiées à travers les autres dispositifs. Certaines collectivités subventionnent ou mettent à disposition des locaux pour des ateliers associatifs formant à l'auto réparation de son vélo. La Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon a contractualisé avec un réparateur ambulancier et subventionne jusqu'à 50 euros la réparation des cycles des habitants de la Collectivité.

Il est à noter que le concept de Maison du vélo, initié à Caen la mer en 2013, s'est généralisé sur le territoire de Caen Normandie Métropole. On en compte aujourd'hui quatre : une à Caen, une à Thury-Harcourt-le-Hom, une à Falaise et une à Douvres-la-Délivrande. Celles-ci ne proposent pas toutes les mêmes services (auto réparation, gardiennage, ressource, information, location, événement, vélo école, etc.).

Identification des principaux services vélos proposés par les Collectivités du territoire

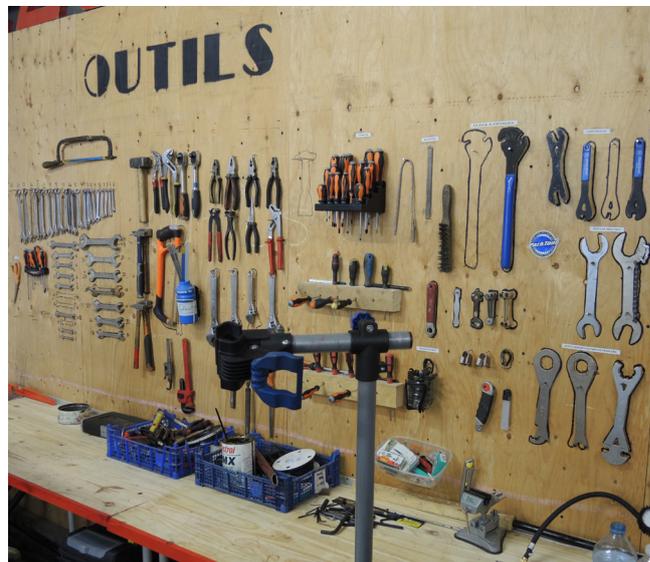
	Location VAE	Atelier (auto) réparation	Abris sécurisés Consignes	Formation Vélo école	Maison du vélo	Aires de service	Information sensibilisation	Événementiel	Aide à l'acquisition
Département du Calvados						●	●		●
Caen la mer	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Cœur de Nacre	●	●			●			●	●
Vallées de l'Orne et de l'Odon	●					●	●		●
Val ès dunes									
Cingal-Suisse Normande		●			●		●		
Pays de Falaise	●	●		●	●		●	●	●

Sources : AUCAME 2022, sites internet des Collectivités locales





Illustration des différents services proposés sur le territoire



Pour plus d'informations : 02 31 90 17 26 - www.falaise-tourisme.com



- ▶ En haut à gauche, service de location de VAE à Cœur de Nacre.
- ▶ En haut à droite, atelier d'autoréparation de la Maison du vélo à Caen.
- ▶ En bas à gauche, affiche par la « Faites du Vélo » organisée par le Pays de Falaise.
- ▶ En bas à droite, campagne d'information de Cingal-Suisse Normande sur la sécurisation de la pratique du vélo.





Les schémas et plans cyclables

Le schéma européen des véloroutes – EuroVélo

Le schéma européen des véloroutes est apparu à la fin des années 1990, impulsé et porté par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), regroupement d'associations des pays européens œuvrant pour la promotion du vélo.

L'objectif de ce schéma est de développer des itinéraires cyclables accessibles à la fois aux cyclotouristes et aux usagers du vélo au quotidien. Ces itinéraires

de moyennes ou longues distances appelés EuroVélo sont continus et adaptés à la circulation des vélos en termes de sécurité et de balisage. Le réseau EuroVélo, se compose aujourd'hui de 17 grands itinéraires, maillant l'ensemble de l'Europe pour un total de 91 500 kilomètres de véloroutes dont 45 000 kilomètres sont aujourd'hui déjà aménagés. Neuf itinéraires passent par la France.

L'EuroVélo numéro 4, la route d'Europe Centrale mais plus connue en France comme la Vélomaritime, traverse Caen Normandie Métropole. Elle relie Roscoff en Bretagne à Kiev en Ukraine en longeant les côtes de la Manche et donc le littoral calvadosien.

Carte des EuroVélo en 2021



Source : EuroVelo, ECF





Le schéma national des véloroutes

Dès 1998, l'État se dote également de son propre schéma des véloroutes. Celui-ci a pour objectif de constituer un réseau national d'itinéraires cyclables. Les itinéraires inscrits à ce schéma doivent alors répondre à un cahier des charges précis élaboré en 2001. Comme le schéma européen, l'objectif du schéma national est de promouvoir la mobilité cyclable quotidienne et touristique.

Plusieurs versions de ce schéma ont été adoptées depuis 1998. La dernière en date a été approuvée

par le Ministère de la Transition écologique en avril 2020. Elle compte 58 itinéraires, comprenant les 10 EuroVélo traversant le territoire national, pour un linéaire total de 25 670 kilomètres. Cela représente un doublement du linéaire de véloroutes par rapport au schéma initial. 2030 a été fixé comme cap pour la mise en œuvre de cette dernière version.

Afin d'affirmer son rôle stratégique, le présent schéma a fait l'objet d'une inscription dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019. En outre, le concept de « véloroute » a été introduit dans le Code de la voirie routière lui conférant une réelle définition juridique.

Carte du schéma national des véloroutes actualisé en avril 2020





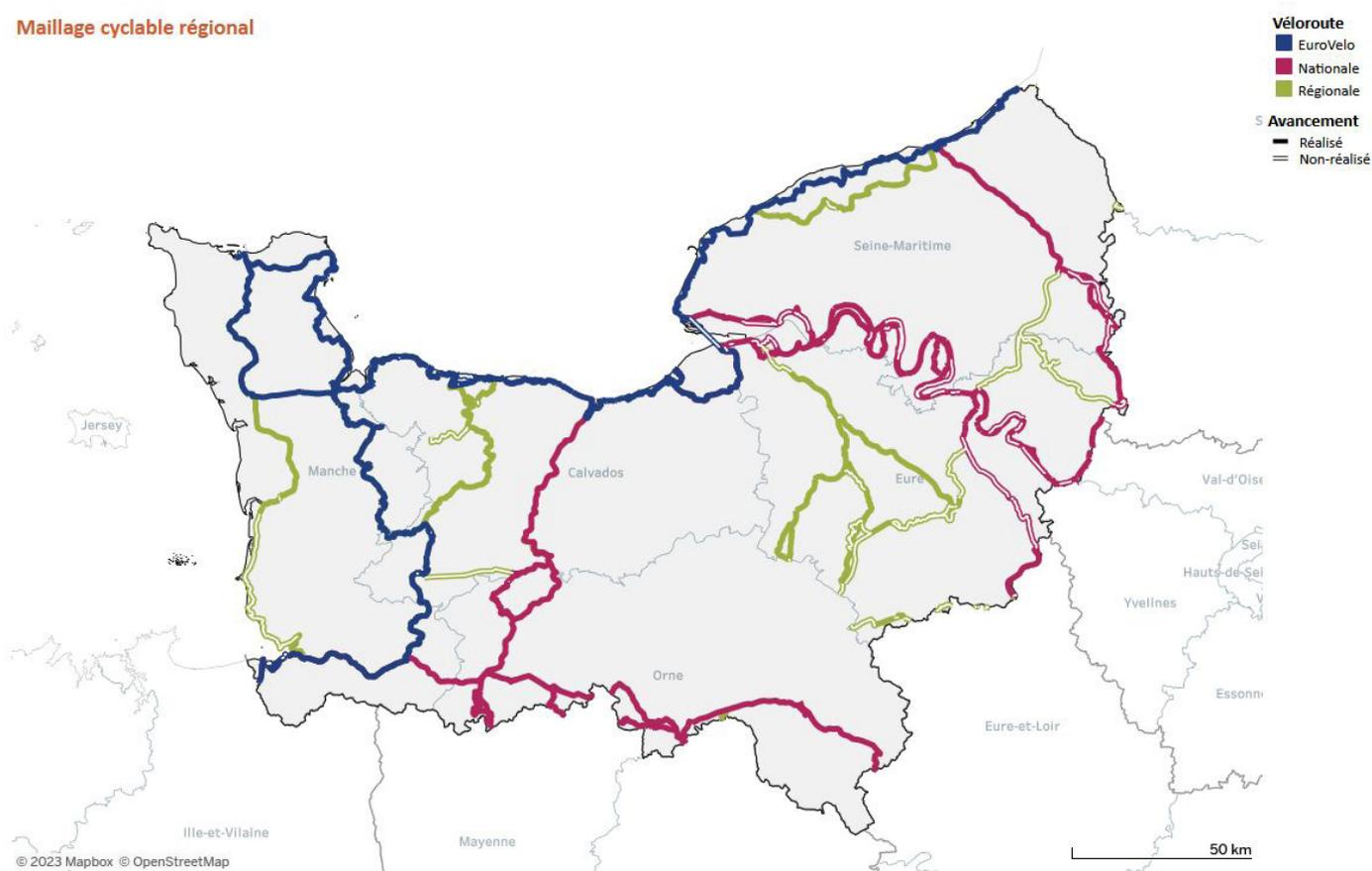
Pour Caen Normandie Métropole, on identifie, en sus de l'EuroVélo 4, un itinéraire d'intérêt national, le N° 43, plus connu sous le nom de VéloFrancette. Il relie Ouistreham à La Rochelle en passant localement par les voies vertes de la Suisse Normande et du canal.

Deux autres itinéraires sont répertoriés à l'échelle de l'ouest de la Normandie : la Seine à Vélo qui part de Troyes et remonte l'ensemble de la Seine jusqu'à son estuaire et s'arrête le long de la Côte Fleurie, ainsi que la Véloscénie, qui va de Paris au Mont Saint-Michel.

Le schéma national fait également l'objet d'une déclinaison régionale depuis 2001. Dans l'ouest de la Normandie, les itinéraires d'intérêt régional correspondent à certains des itinéraires du plan départemental vélo du Calvados, à savoir la véloroute des Plages du Débarquement ainsi que la liaison entre Vire Normandie et la Suisse Normande. Ils s'ajoutent aux liaisons européennes et nationales déjà identifiées sur le territoire.

Carte du schéma régional des véloroutes adoptée en 2001

Maillage cyclable régional



Source : Vélo & Territoires





Le plan vélo départemental

Le plan vélo départemental 2019-2025 est le deuxième plan adopté par le Département du Calvados.

Le premier plan, couvrant la période 2004-2016, visait à développer un réseau d'itinéraires structurants, à vocation principalement touristique. Il a permis notamment d'aménager les voies vertes du canal et de la Suisse Normande, supports de la VéloFrancette, mais aussi d'aménager, en partie, la Vélo maritime le long du littoral, aménagements qui connaissent aujourd'hui un grand succès de fréquentation.

La voie verte de la Suisse Normande, passant ici sur le viaduc de Clécy, connaît un grand succès fréquentation



Source : Ouest France

Les itinéraires du plan vélo départemental 2019-2025 du Calvados

Le deuxième plan vélo a la volonté de poursuivre et achever l'aménagement de ces itinéraires structurants départementaux et ainsi atteindre un linéaire de 800 kilomètres de véloroutes sur le Calvados. Il s'agit notamment de finaliser l'aménagement de la Vélo maritime au plus près du littoral sur le Bessin et la Côte Fleurie, mais également de créer son pendant méridional entre Livarot et Vire, desservant au passage le territoire de Falaise.

Ce plan vélo a aussi pour objectif de garantir le bon entretien des itinéraires existants, que ce soit en termes d'infrastructures ou d'informations aux voyageurs.

Enfin, le cyclotourisme reste un enjeu majeur du plan vélo. Ce deuxième plan ambitionne de faire du Calvados une destination vélo majeure avec la création de 17 nouvelles boucles locales en lien avec les sites naturels d'intérêt du territoire. Dans ce cadre, l'offre de services et la promotion des itinéraires seront également améliorées.

Une nouvelle version de ce plan doit être adoptée au cours de l'année 2023.

Parallèlement à ce plan vélo, dans le cadre de sa politique d'aménagement du territoire, le Département prévoit des aides financières majorées dédiées au vélo et une assistance technique afin d'appuyer les collectivités dans la réalisation de leurs schémas cyclables intercommunaux et leurs concrétisations en termes d'aménagements, notamment ceux destinés au vélo du quotidien.



Source : Département du Calvados





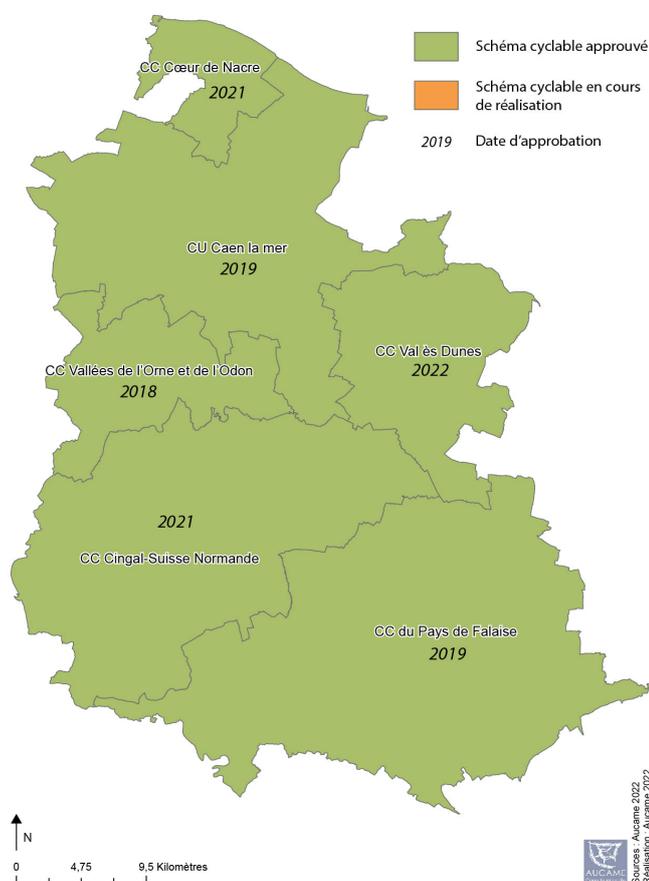
Les schémas cyclables intercommunaux

Le SCoT Caen-Métropole, révisé en 2019 a fait de l'élaboration d'un schéma cyclable une prérogative pour les EPCI du territoire. Aujourd'hui, l'ensemble des EPCI du SCoT se sont lancés dans une démarche de planification cyclable et ceux-ci sont aujourd'hui toutes dotées d'un schéma : Vallées de l'Orne et de l'Odon a adopté son schéma en 2018, Caen la mer a révisé son schéma cyclable en 2019, Cœur de Nacre et Cingal-Suisse Normande ont approuvé leurs schémas respectifs en 2021, enfin la Communauté de communes de Valès Dunes a approuvé le sien plus récemment, en novembre 2022.

En parallèle, la Communauté de communes du Pays de Falaise a approuvé son schéma directeur cyclable en 2019..

Caen Normandie Métropole est ainsi complètement couvert en termes de schémas cyclables intercommunaux.

Etat d'avancement des schémas cyclables intercommunaux à l'échelle du Pôle socle



L'ensemble de ces schémas programme la réalisation d'un réseau permettant de relier les communes de chacun des EPCI mais surtout d'en desservir les pôles afin de favoriser une pratique utilitaire et quotidienne du vélo. En sus de la définition d'itinéraires structurants à aménager, un volet visant à développer l'offre de services vélo est généralement présent dans ces démarches, complété d'un volet relatif à la communication et à la promotion du vélo auprès du grand public.

En outre, certains de ces schémas sont intégrés à une démarche plus globale de planification des mobilités sur le territoire à l'image des Vallées de l'Orne et de l'Odon qui élabore actuellement un schéma directeur des mobilités ou la Communauté urbaine qui élabore son plan local d'urbanisme intercommunal valant plan de mobilité.

La pratique du vélo sur le territoire

L'enquête de mobilité certifiée CEREMA (EMC²) réalisée en 2022 sur le Calvados nous donne une photographie exhaustive des déplacements quotidiens des habitants du département. Elle permet ainsi d'obtenir une vision actuelle de la mobilité sur le territoire, notamment en ce qui concerne la pratique du vélo.

Une faible utilisation quotidienne du vélo...

Avec une part modale de 3 %, l'usage du vélo au quotidien est très faible sur le territoire du Pôle métropolitain, très loin derrière l'usage de la voiture (58 %) ou la pratique de la marche (29 %). On enregistre ainsi 43 000 déplacements quotidiens réalisés à vélo, soit une moyenne de seulement 0,12 déplacement par jour et par personne.

Si l'usage du vélo est globalement faible, on constate des niveaux de pratique différents entre les EPCI du Pôle. La mobilité cyclable est un peu plus importante sur les secteurs littoraux, à l'image de Cœur de Nacre et ses 5 % de part modale vélo. Cet EPCI (mieux doté en aménagements cyclables) est composé de communes un peu plus urbaines que les autres territoires. De même, le profil socio-démographique de la population (part des retraités importante), ayant moins de déplacements contraints (travail ou accompagnement scolaire) à effectuer, est plus propice à la pratique du vélo.



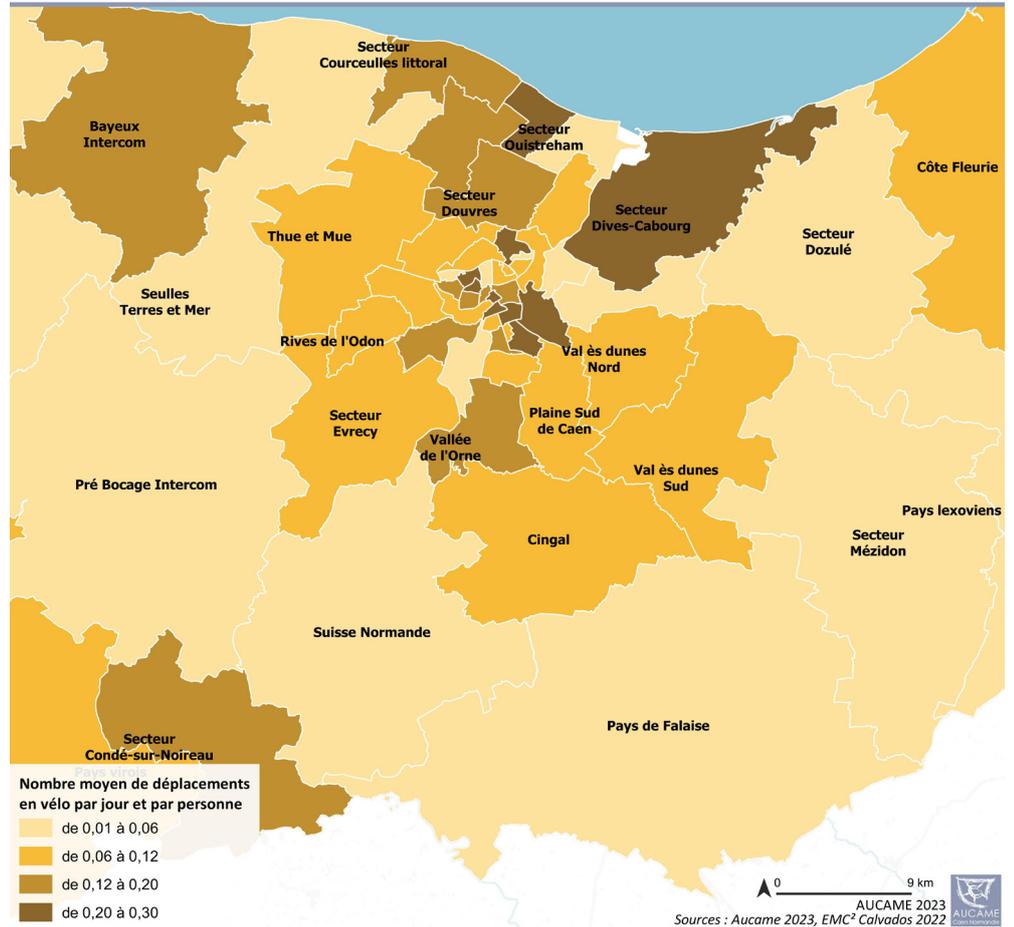


À une échelle infra communautaire, on observe également un usage plus important de la bicyclette dans les secteurs les plus urbains du territoire, plus particulièrement dans le centre-ville de Caen (5 %).

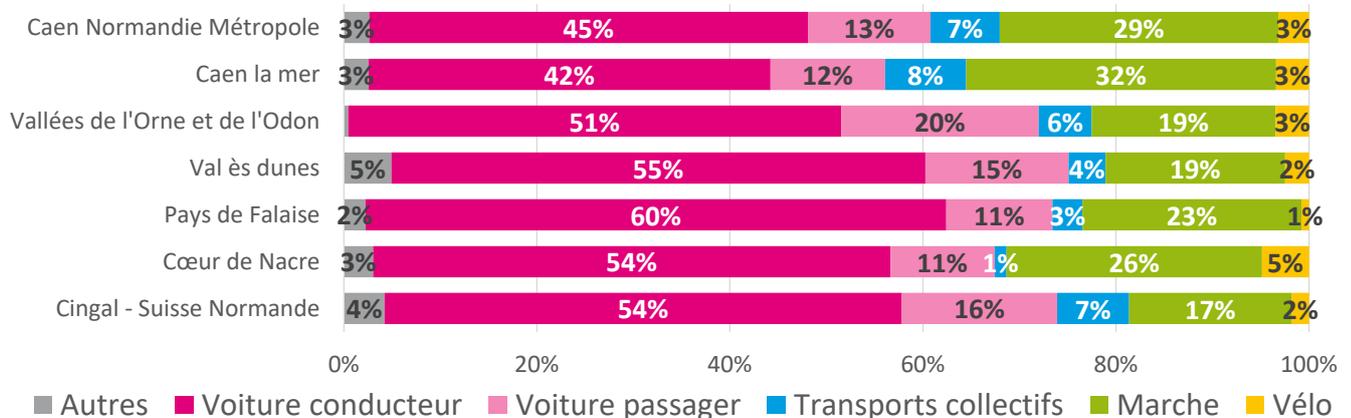
À l'inverse, les EPCI ruraux, notamment localisés au sud du territoire (Cingal-Suisse Normande, Pays de Falaise), ont un usage quotidien plus faible du vélo.

Le faible usage du vélo n'est pas une caractéristique propre de la mobilité du Pôle métropolitain. En effet, la dernière enquête mobilité des personnes réalisée en 2019 sur le territoire national métropolitain montre que le vélo est également peu utilisé au quotidien avec une part modale de seulement 3 %.

Mobilité vélo par secteur de tirage



Parts modales des habitants (5 ans et +) des EPCI composant Caen Normandie Métropole



Source : EMC² Calvados 2022





... mais un usage en forte croissance

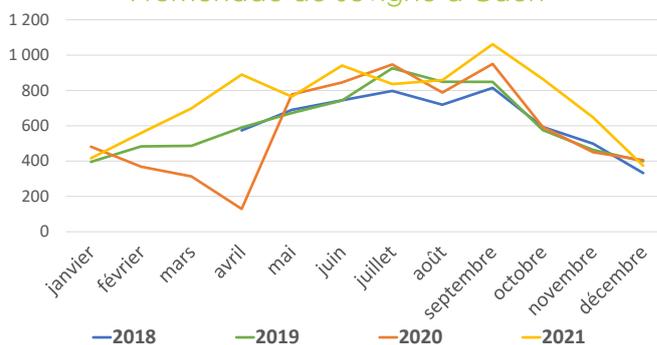
Si la pratique quotidienne actuelle du vélo est encore mineure sur le territoire, la progression de cette pratique est relativement conséquente au cours de ces dix dernières années. En effet, la part modale du vélo à l'échelle de Caen Normandie Métropole a doublé entre 2011 et 2022, passant de 1,6 % à 3,2 % (11 ans et +). De même, le nombre quotidien de déplacements faits à vélo à l'échelle du Pôle a connu la même hausse (22 000 en 2011 contre 43 000 en 2022).

Outre la pratique quotidienne, l'usage occasionnel du vélo est également en progression. En 2011, ils étaient 68 % à déclarer ne jamais faire de vélo de la semaine, ils ne sont plus que 56 % en 2022.

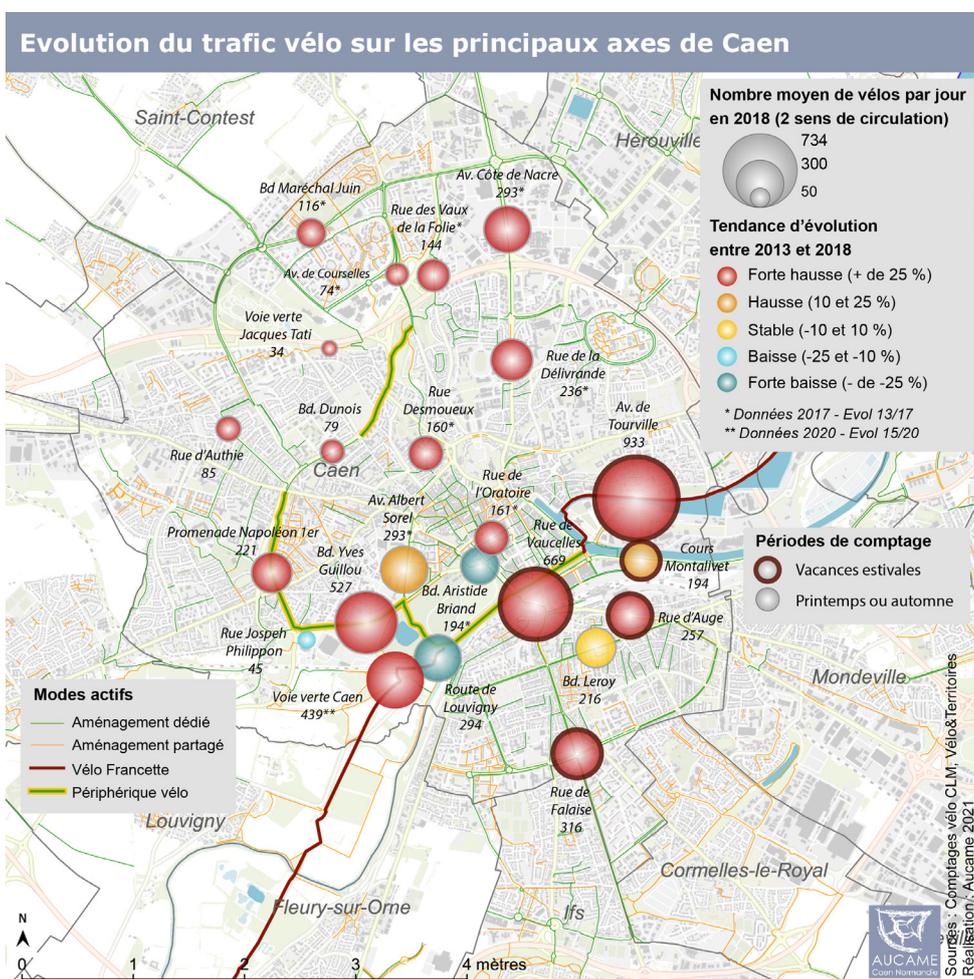
Cette forte progression de la pratique se confirme également à travers les données de comptage disponibles sur le réseau cyclable du territoire. Les totems de comptage permanents présents sur la ville de Caen montrent une hausse de la circulation des vélos depuis leur installation en 2018, une hausse d'autant plus marquée depuis la crise sanitaire de 2020 et le premier déconfinement.

Mais cette hausse de la pratique a débuté avant la COVID19, les campagnes de comptages ponctuels réalisés sur l'ensemble de la ville de Caen montraient déjà une croissance importante, que ce soit sur les périodes estivales (pratique loisirs) ou le reste de l'année (pratique régulière).

Trafic moyen journalier vélo sur le totem permanent de comptage Promenade de Sévigné à Caen



Source : Ville de Caen





Le vélo musculaire reste le véhicule le plus utilisé aujourd'hui, il représente 85 % des déplacements faits à vélo par les habitants de Caen Normandie Métropole. Pour autant, le vélo à assistance électrique a contribué grandement à l'essor du vélo, son utilisation ayant été multipliée par sept entre 2011 et 2022. Mieux, le VAE a eu pour principal effet d'intensifier l'usage du vélo chez les personnes l'utilisant. La mobilité cyclable des personnes ayant un VAE est supérieure à celles utilisant un vélo musculaire.

Un public et des pratiques qui évoluent

Le public des cyclistes a également évolué ces dernières années sur le territoire. En 2011, celui-ci se cantonnait aux scolaires, la mobilité vélo des 11-17 ans étaient deux à trois fois supérieure à celle des autres tranches d'âge. Aujourd'hui, les tranches d'âge des actifs (de 25 à 63 ans) ont une mobilité vélo quasi aussi importante que celle des 11-17 ans.

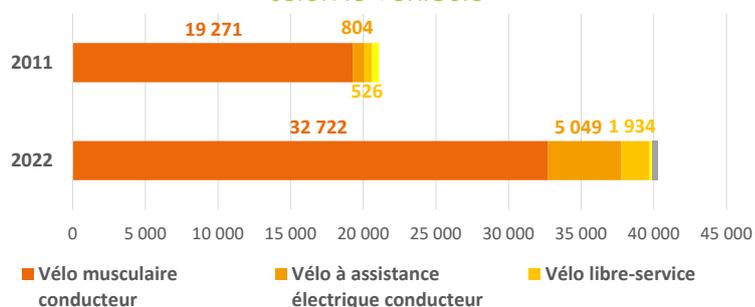
L'analyse des mobilités cyclables selon le jour de déplacement confirme ces constats. Contrairement à 2011, la mobilité cyclable n'est plus majoritaire le mercredi (jour où sont généralement réalisées les activités extra-scolaires des jeunes) mais est à peu près équilibrée quels que soient les jours ouvrés de la semaine.

Cette hausse de la pratique chez les actifs s'observe, dans une moindre mesure, à travers les motifs de déplacement. En effet, le motif travail est le deuxième motif de déplacement à vélo, il est surtout légèrement surreprésenté pour les déplacements à vélo, contrairement à la répartition des motifs de déplacement tous modes confondus. A l'inverse, le motif études ne bénéficie plus de cette surreprésentation comme en 2011.

Toutefois, le motif largement majoritaire en matière de déplacements à vélo est celui de la pratique loisirs, représentant près d'un tiers des déplacements faits quotidiennement à vélo par les habitants de Caen Normandie Métropole.

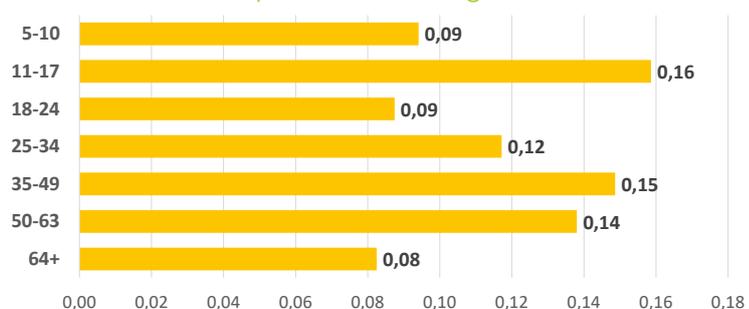
Cette transition socio-démographique de l'usage du vélo est également observée à l'échelle nationale depuis quelques années. Elle a notamment été mise en exergue par la dernière étude d'ampleur sur les différents usages du vélo en France sortie en 2020, intitulée « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France » et commanditée par l'État, l'Ademe et la Fédération française du cyclisme.

Évolution du nombre de déplacements à vélo faits par les habitants de Caen Normandie Métropole (11 ans et +) selon le véhicule



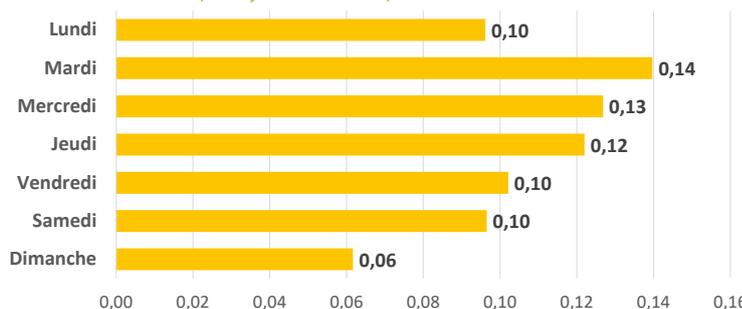
Source : EMC² Calvados 2022

Mobilité quotidienne à vélo des habitants (5 ans et +) de Caen Normandie Métropole par tranche d'âge



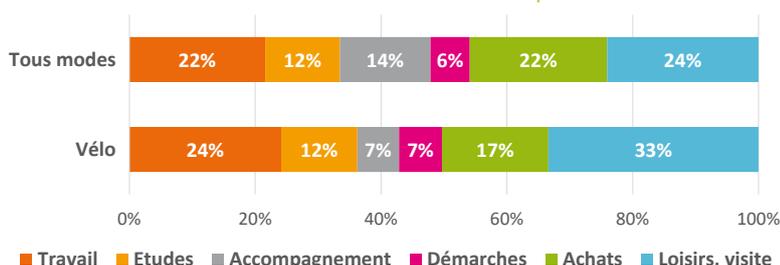
Source : EMC² Calvados 2022

Mobilité quotidienne à vélo des habitants (5 ans et +) de Caen Normandie Métropole par jour de déplacement



Source : EMC² Calvados 2022

Motifs à destination des déplacements à vélo des habitants (5 ans et +) de Caen Normandie Métropole



Source : EMC² Calvados 2022





Enfin, le vélo redevient également un outil de travail à part entière. Fret, livraison de repas, messagerie, transport de personnes, évacuation de déchets, artisan ou tout simplement véhicule de service, le vélo est de plus en plus utilisé par les établissements économiques pour effectuer des déplacements professionnels. Le territoire du Pôle métropolitain n'échappe pas à cette tendance. Des entreprises de messagerie à vélo existent localement depuis plusieurs années. L'agglomération caennaise a également été touchée par l'essor des livraisons vélo de repas à domicile liées aux grandes plateformes numériques (Uber Eats, Deliveroo, etc.). Plus récemment, des entreprises de cyclo logistique proposent des services de déménagement à vélo.

Toutes ces initiatives ont été motivées par l'efficacité du vélo en milieu urbain mais aussi pour certaines par ses bienfaits environnementaux et sanitaires.

L'entreprise Toutenvélo Caen propose aujourd'hui un service de déménagement à vélo



Source : ©Toutenvélo Caen

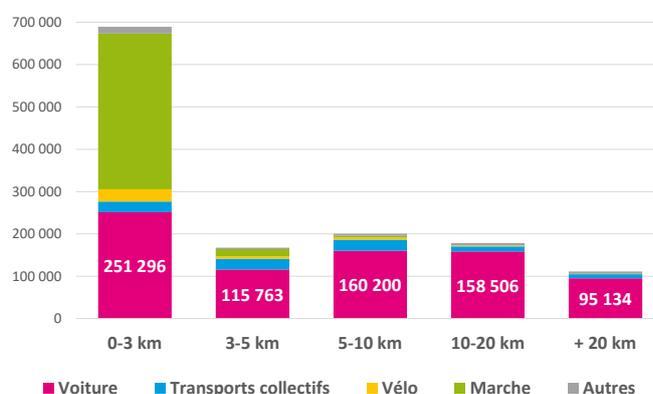
Un potentiel important de report modal vers le vélo à l'échelle de Caen Normandie Métropole

Le plan vélo du Gouvernement, adopté en 2018, a l'ambition de tripler la part modale du vélo d'ici à 2024 pour la porter à 9 % des déplacements des Français.

Localement, pour atteindre les 9 % de déplacements vélo, le nombre de déplacements doit lui aussi être multiplié par trois. On atteindrait alors les 121 200 déplacements, soit 78 000 déplacements de cyclistes en plus par rapport à la situation actuelle.

Selon les données de la dernière enquête, il existe un potentiel de report modal pour tendre vers cet objectif. En effet, près de la moitié des déplacements des habitants de Caen Normandie Métropole sont de très courtes distances (moins de 3 kilomètres). Rien que sur ces déplacements de courtes distances où le vélo peut être concurrentiel à la voiture, 36 % sont effectués en voiture, soit 251 000 déplacements.

Nombre de déplacements des habitants de Caen Normandie Métropole répartis selon le mode et la distance



Source : EMC² Calvados 2022



Recollement des schémas cyclables intercommunaux



Comme évoqué en introduction, l'objectif de ce travail est de mettre à jour les itinéraires d'intérêt métropolitain à partir des propositions faites par les schémas intercommunaux. Pour cela, l'ensemble

des tracés intercommunaux a été recollé sur un même plan dont le résultat final est visible sur la carte ci-dessous.





Au total, on comptabilise 1 021 kilomètres d'itinéraires structurants ou principaux (certains schémas identifiant des itinéraires d'intérêt secondaire) inscrits dans les différentes procédures de planification cyclable des EPCI composant le Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole. La moitié de ces itinéraires concerne la Communauté urbaine Caen la mer, territoire le plus urbain et le mieux maillé. S'en suit une logique de superficie où les EPCI les plus vastes ont logiquement un linéaire plus important d'itinéraires cyclables pour mailler leur territoire.

Linéaire d'itinéraires cyclables inscrits dans les schémas cyclables des EPCI composant Caen Normandie Métropole

Schéma intercommunal	Linéaire d'itinéraire principal (km)
Caen la mer	510
Cingal-Suisse Normande	170
Pays de Falaise	141
Vallées de l'Orne et de l'Odon	86
Val ès dunes	70
Cœur de Nacre	44
Total	1 021

Sources : Schémas cyclables des EPCI de Caen Normandie Métropole, AUCAME 2023

L'analyse du recollement des schémas intercommunaux révèle également tout l'intérêt de la démarche actuelle. En effet, les EPCI couverts par l'ancien schéma cyclable métropolitain montrent une certaine continuité des itinéraires au-delà des périmètres intercommunaux. Au contraire, pour les secteurs au sud du territoire, qui ne sont pas couverts par le précédent schéma, l'effet frontière des EPCI est très net.

Pour autant la somme des tracés intercommunaux ne permet pas de reproduire totalement les itinéraires du précédent schéma mais ils s'en rapprochent. On constate surtout que la reprise des itinéraires métropolitains de 2012 par les schémas intercommunaux varient selon les objectifs des itinéraires de 2012 :

- La desserte des pôles urbains du SCoT Caen-Métropole est l'objectif le mieux respecté par le recollement des schémas des EPCI, ceux-ci, dans le cadre de l'amélioration de la pratique quotidienne, ont souhaité en premier lieu relier leurs pôles de vie.

- Les schémas intercommunaux ont bien identifié les grands itinéraires touristiques supra métropolitains qui traversent le territoire. Les intercommunalités concernées les ont inscrits dans leurs propres schémas. Cependant, la valorisation des secteurs de vallées de Caen Normandie Métropole, dès lors que celles-ci ne sont pas desservies par un itinéraire national, départemental ou européen, n'est pas forcément bien assurée ou partiellement par les schémas intercommunaux.
- Les itinéraires de liaison définis en 2012 dans le schéma métropolitain sont les itinéraires les moins repris dans les schémas intercommunaux qui, par définition, dépassent le cadre des EPCI et justifient la démarche en cours.

Concernant les points de connexion des itinéraires des schémas intercommunaux, il est possible d'en avoir une analyse géographique :

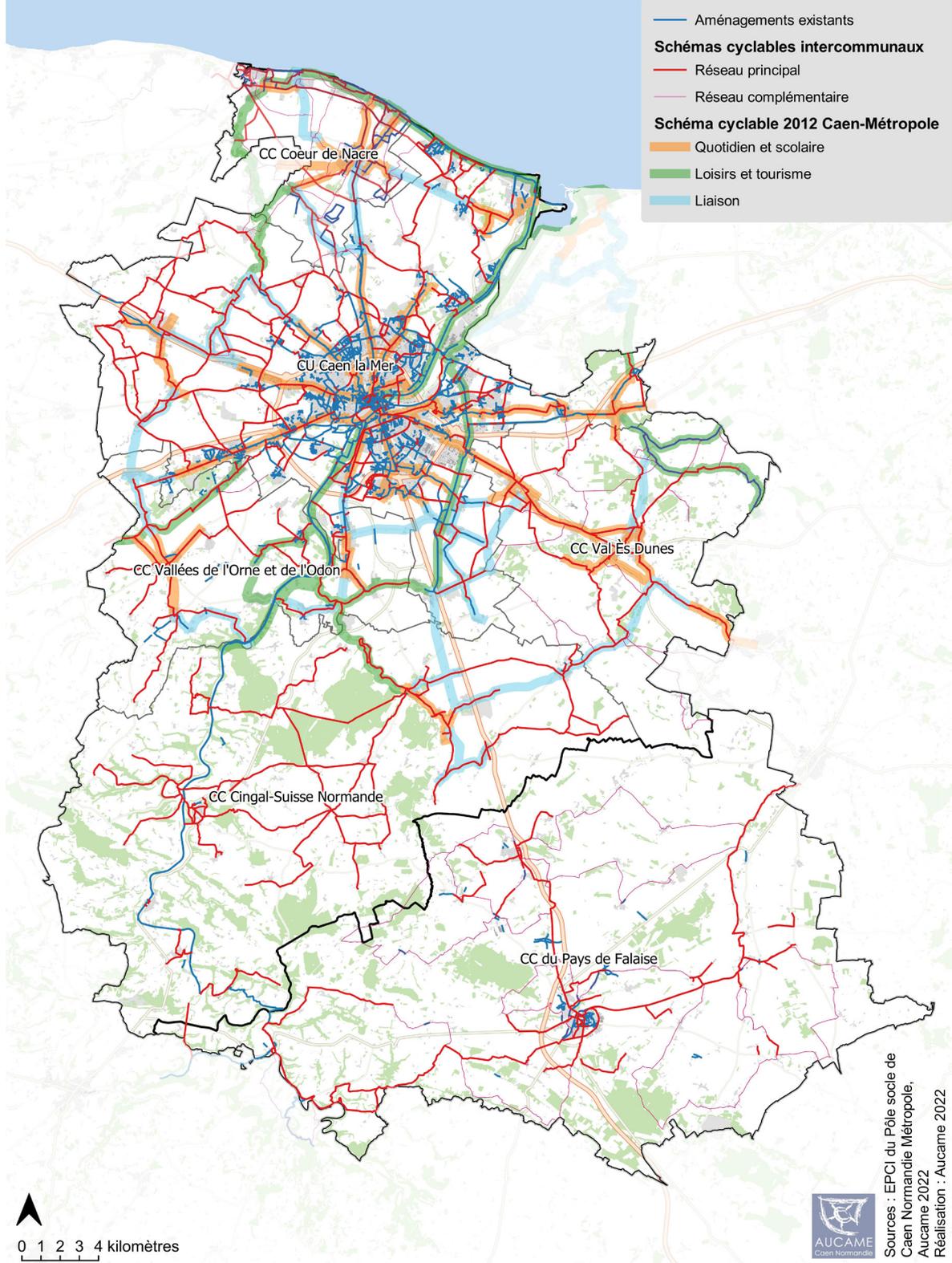
- Pour les EPCI situés au nord du territoire, c'est-à-dire Cœur de Nacre et Caen la mer, les continuités des itinéraires sont déjà existantes et inscrites dans les schémas respectifs des deux intercommunalités.
- Pour les EPCI situés au centre de Caen Normandie Métropole, soit Vallées de l'Orne et de l'Odon, Caen la mer et Val ès dunes, la majorité des connexions entre les itinéraires des schémas intercommunaux se devine à travers le recollement des schémas et nécessite juste un prolongement de ces itinéraires au-delà des périmètres intercommunaux.
- Pour les EPCI méridionaux de Caen Normandie Métropole, soit Cingal-Suisse Normande et le Pays de Falaise, aucune continuité des itinéraires entre ces deux EPCI ou même avec les autres intercommunalités n'apparaît à la lecture de la carte du recollement des schémas. En outre, les schémas de ces EPCI font apparaître des propositions de connexions potentiellement divergentes si l'on prolongeait les itinéraires inscrits.

Le principal enjeu du schéma cyclable métropolitain est donc bien de connecter les EPCI qui n'étaient pas couverts par le précédent schéma aux intercommunalités de Caen Normandie Métropole.





Recollement des schémas cyclables intercommunaux



Actualisation des itinéraires métropolitains



Partant des constats de l'analyse du recollement des schémas cyclables intercommunaux, l'identification des nouveaux itinéraires métropolitains s'est faite de manière partenariale, sur la base d'une proposition technique, amendée lors du comité technique réuni le 8 décembre 2022 puis cette proposition a été discutée par les élus de la commission Développement territorial du Pôle métropolitain élargie aux élus référents des questions cyclables de chaque EPCI le 9 février 2023.

S'agissant d'une actualisation, les grands principes de construction du précédent schéma ont été conservés, à savoir une définition des itinéraires selon l'usage visé. Les trois objectifs du schéma de 2012 constituent donc la clé d'entrée des itinéraires du nouveau schéma, à savoir les itinéraires du quotidien, les itinéraires touristiques et de loisirs ainsi que les itinéraires de liaison.

La pratique quotidienne et utilitaire

Le schéma de 2012 souhaitait en premier lieu faciliter la pratique utilitaire du vélo en assurant la desserte des établissements scolaires et des pôles de vie.

En 2022, cinq polarités urbaines, identifiées comme telles par les SCoT Caen-Métropole et du Pays de Falaise, ne sont pas couvertes par le précédent schéma. Il s'agit du Hom, Falaise, Potigny, Pont-d'Ouilly et Morteaux-Coulbœuf. Les trois premières citées ont également la particularité d'accueillir des établissements d'enseignement secondaire.

Comme vu précédemment, une desserte de chacun de ces pôles de vie est prévue par les différents schémas cyclables intercommunaux.

La construction des nouveaux itinéraires utilitaires repose sur l'ambition du SCoT Caen-Métropole qui vise à « définir dans un rayon de 3 kilomètres autour des pôles principaux et relais, les modalités d'une desserte adaptée et sécurisée du centre-ville par les modes actifs ».

Ont donc été retenus comme itinéraire utilitaire d'intérêt métropolitain :

- ▶ Les tracés inscrits aux schémas intercommunaux situés dans un rayon de 3 kilomètres autour des pôles identifiés par les SCoT de Caen-Métropole et du Pays de Falaise. Les itinéraires ne doivent pas excéder 5 kilomètres afin de respecter une logique de proximité et d'utilité quotidienne.
- ▶ Les grandes entrées et axes cyclables de l'agglomération caennaise. De nouvelles entrées cyclables ont été intégrées au projet dès lors qu'elles ont fait l'objet d'un aménagement sécurisé des déplacements vélos à l'image de la D405/D8 entre Eterville et Caen constituant un nouvel accès cyclable à la métropole caennaise pour la Communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon. Le nouveau réseau armature de Caen la mer s'appuyant notamment sur la mise en place d'un périphérique cyclable autour du centre-ville caennais a été intégré au projet métropolitain.
- ▶ Enfin, le précédent schéma identifiait des itinéraires scolaires spécifiques desservant les collèges. Ces itinéraires ont été intégrés dans le cadre de l'actualisation du schéma aux itinéraires utilitaires quotidiens, en veillant au maximum à ce que ces itinéraires desservent les établissements scolaires du pôle, notamment les établissements secondaires.

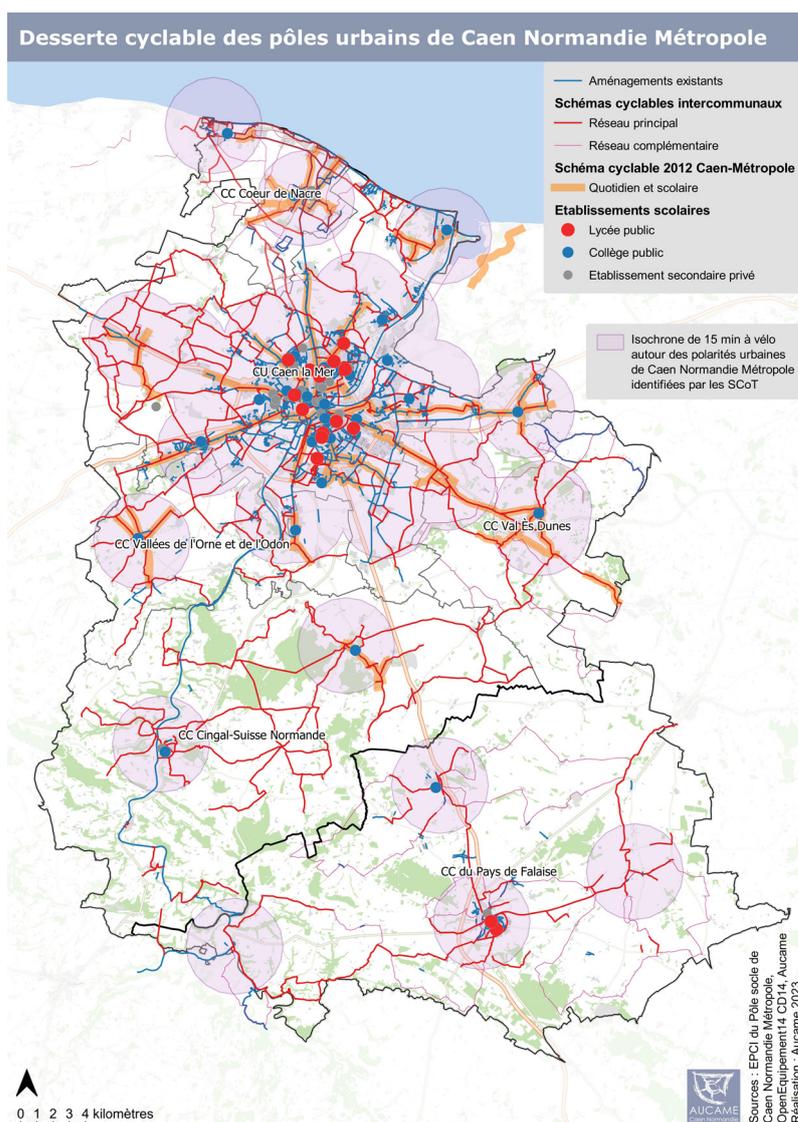
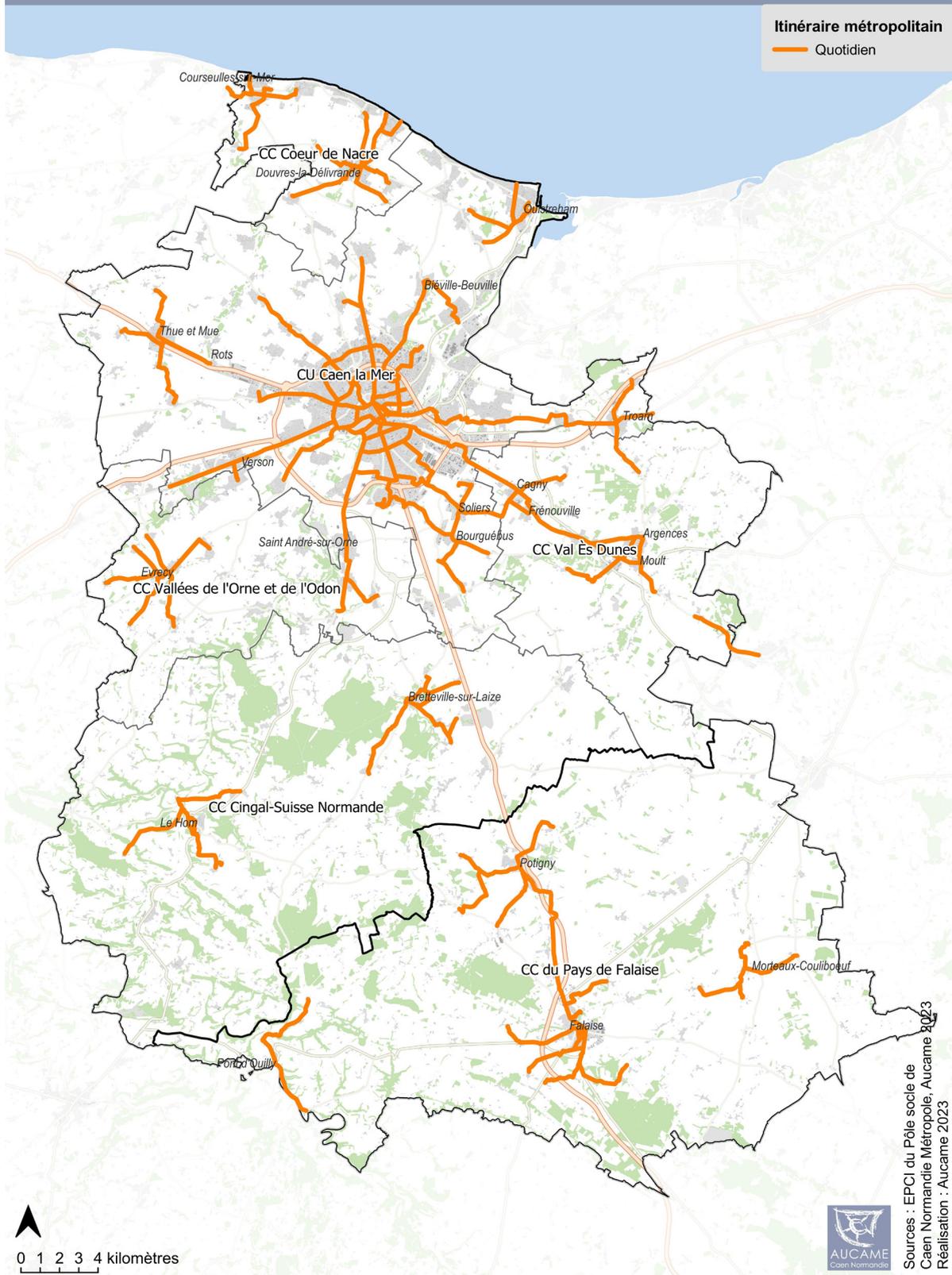




Schéma cyclable de Caen Normandie Métropole - Itinéraire quotidien





La pratique touristique et de loisirs

À l'image du schéma de 2012, l'ensemble des grands itinéraires touristiques supra métropolitains, à savoir la Vélomaritime, la VéloFrancette ainsi que les grands itinéraires inscrits au Plan vélo du Département font partie intégrante des itinéraires du schéma actualisé. Il a également été fait le choix d'intégrer les boucles touristiques du Département au présent schéma.

La prolongation de ces itinéraires supra métropolitains a bien été prise en compte au-delà du périmètre de Caen Normandie Métropole afin de s'assurer de la continuité des itinéraires et des connexions possibles avec les territoires voisins.

En outre, les instances du schéma ont décidé de maintenir le principe de valorisation du patrimoine naturel de Caen Normandie Métropole en proposant des itinéraires touristiques le long des grandes vallées du territoire, tel que cela était prévu par la carte de 2012. À ce titre, un itinéraire le long de la Vallée du Laizon, secteur naturel de loisirs d'importance pour le Pays de Falaise, a été dessiné.

Ces différents itinéraires touristiques et de loisirs se sont appuyés, dans la mesure du possible, sur les tracés inscrits dans les schémas cyclables intercommunaux.

Vallée du Laizon

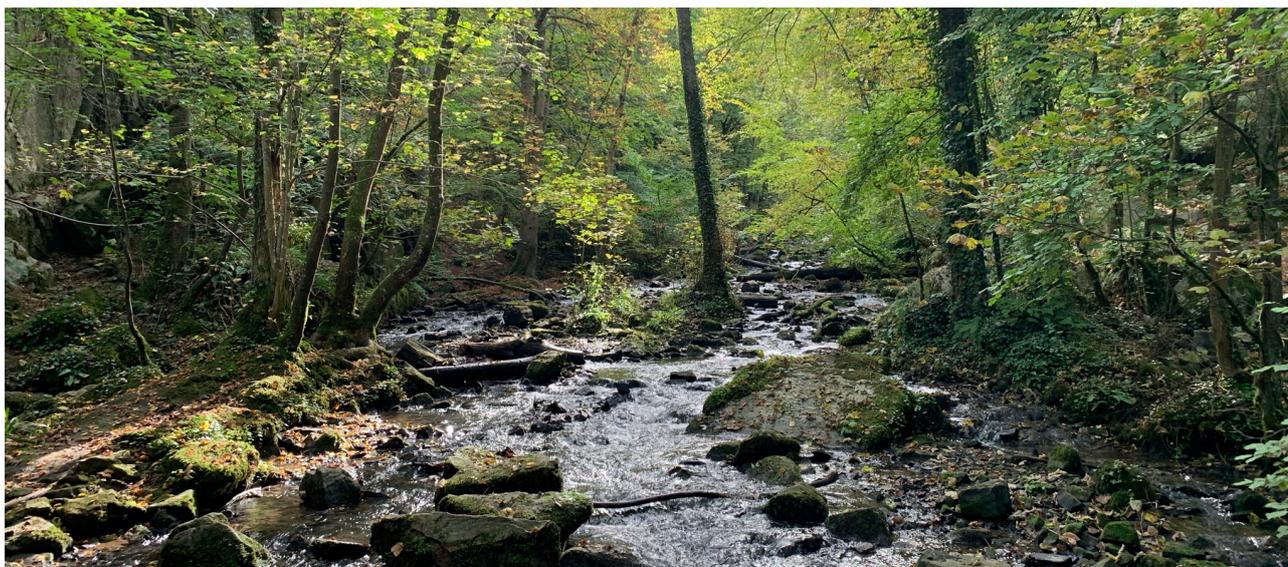
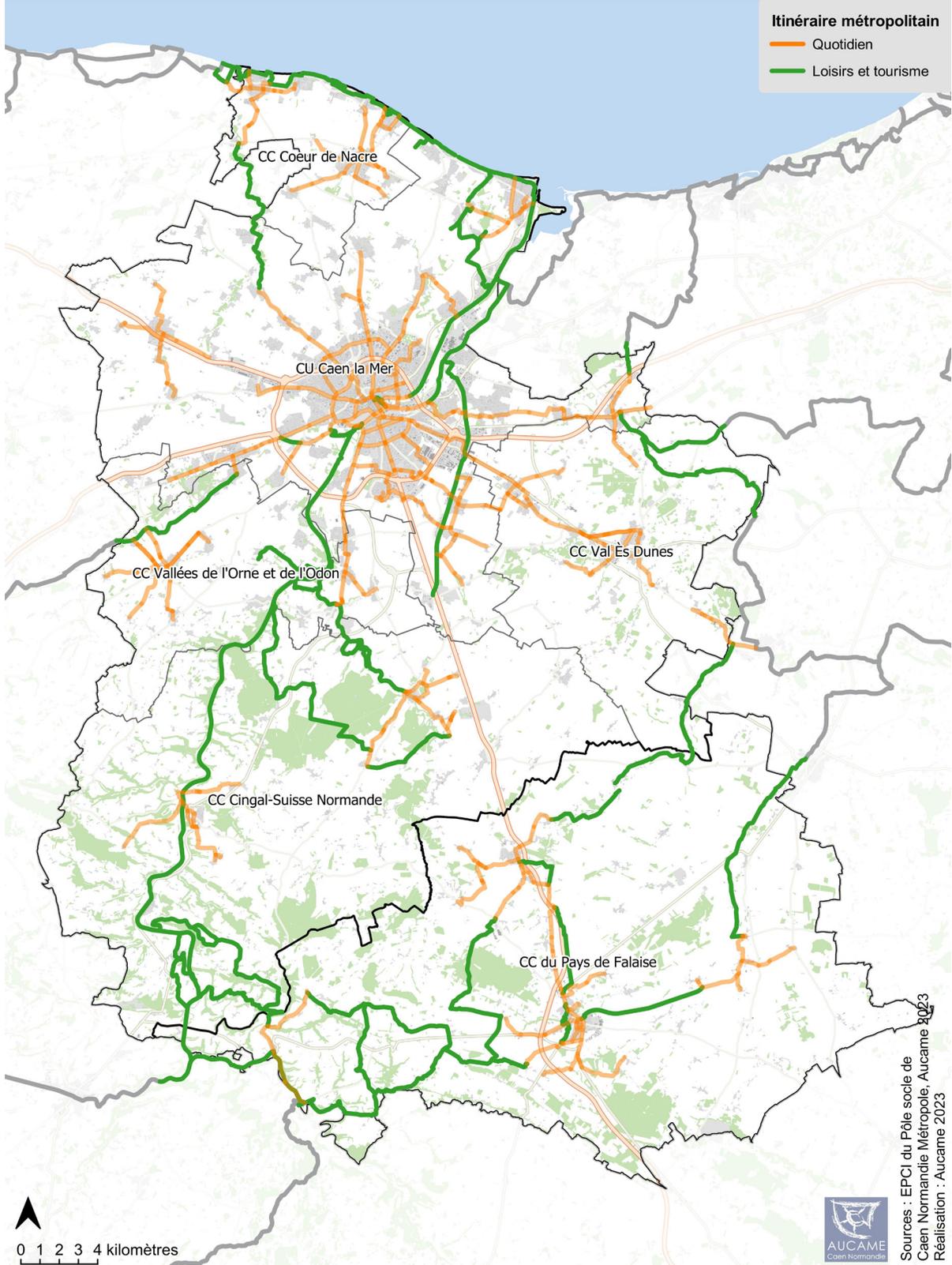




Schéma cyclable de Caen Normandie Métropole - Itinéraire touristique et de loisirs





Les itinéraires de liaison

L'objectif ultime du schéma est de s'assurer de la continuité des itinéraires entre les EPCI de Caen Normandie Métropole et de veiller à la bonne connexion cyclable des territoires, notamment vers les EPCI qui n'étaient pas couverts par le précédent schéma.

Les principes ayant conduit à l'actualisation des itinéraires de liaison du schéma cyclable métropolitain sont les suivants :

- ▶ Reprise des tracés des schémas intercommunaux faisant la liaison entre deux pôles situés au sein d'un même EPCI (liaison entre Courseulles-sur-mer et Douvres-la-Délivrande, liaison entre Le Hom et Bretteville-sur-Laize, etc.),
- ▶ Reprise des liaisons cyclables entre EPCI déjà identifiées dans les schémas cyclables intercommunaux,
- ▶ Définition de nouvelles liaisons entre les territoires de Vallées de l'Orne et de l'Odon, Cingal-Suisse Normande, Val ès dunes et Pays de Falaise,
- ▶ Reprise des itinéraires des schémas intercommunaux ou définition de nouvelles liaisons assurant la continuité et la cohérence entre les itinéraires du quotidien et ceux de loisirs,
- ▶ Définition de liaisons vers les polarités extérieures du territoire (Bayeux, Villers-Bocage, Les Monts d'Aunay, Argentan) en complément des grands itinéraires touristiques.

Il a été fait le choix par le comité technique et les instances de pilotage de l'étude d'inscrire certaines voies de communication emblématiques du territoire témoignant de l'activité humaine passée comme itinéraires cyclables : le Chemin Haussé, l'ancienne voie de chemin de fer minier ou l'ancienne voie romaine à Cœur de Nacre. Ces itinéraires préexistants constituent des grands axes radiaux ou transversaux à travers le territoire apparaissant comme structurants à l'image de l'ancienne voie de chemin de fer minier parallèlement à la RN158 qui offre une liaison entre l'agglomération caennaise et les pôles de Falaise et Potigny.

De même, le principe d'une liaison entre Ouistreham et Merville-Franceville a été retenu par les instances de l'étude.

Ancienne voie de chemin de fer minier à Gouvix (Cingal-Suisse Normande)



Chemin Haussé traversant Caen Normandie Métropole





Schéma cyclable de Caen Normandie Métropole - Itinéraire de liaison

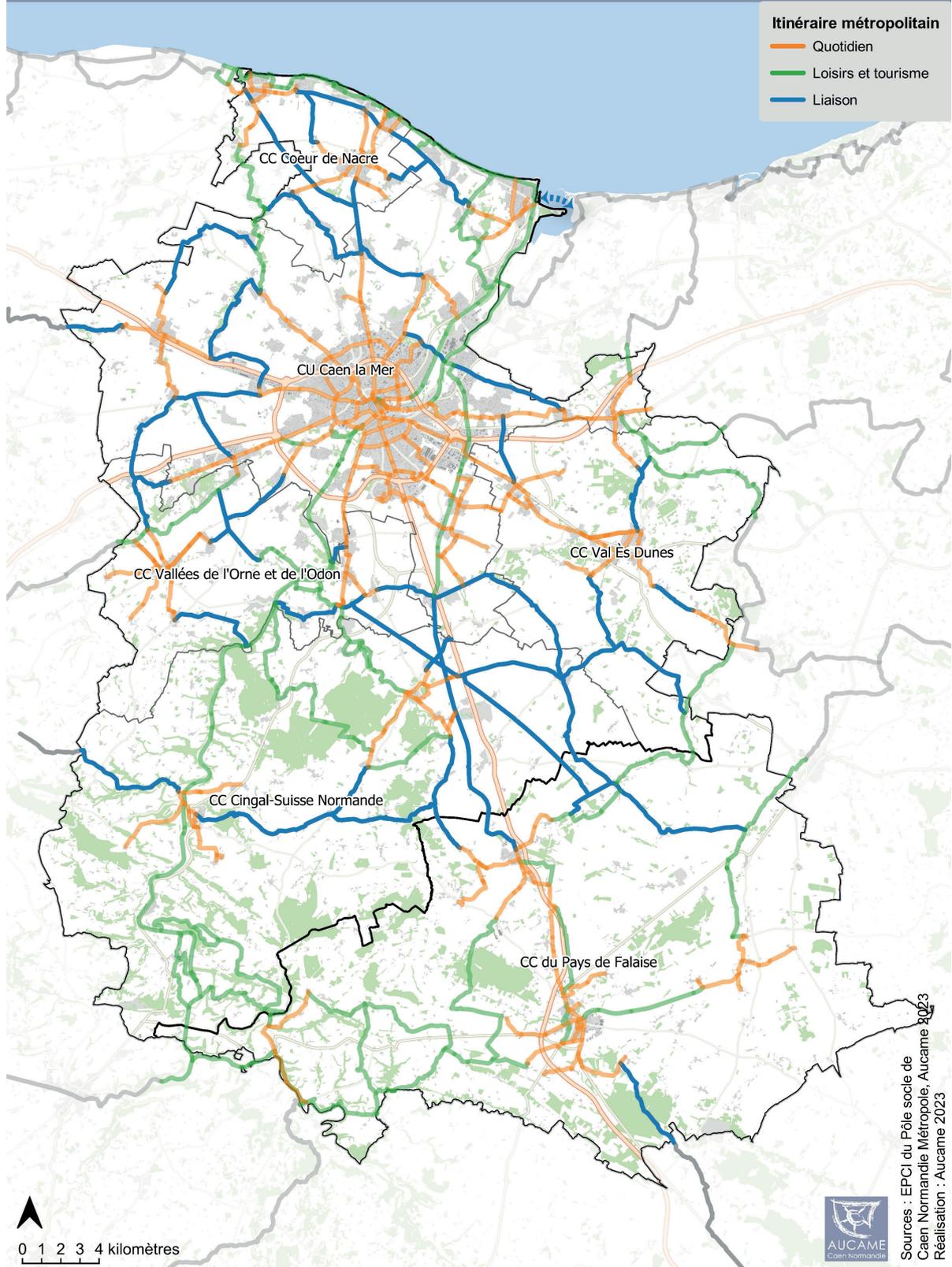
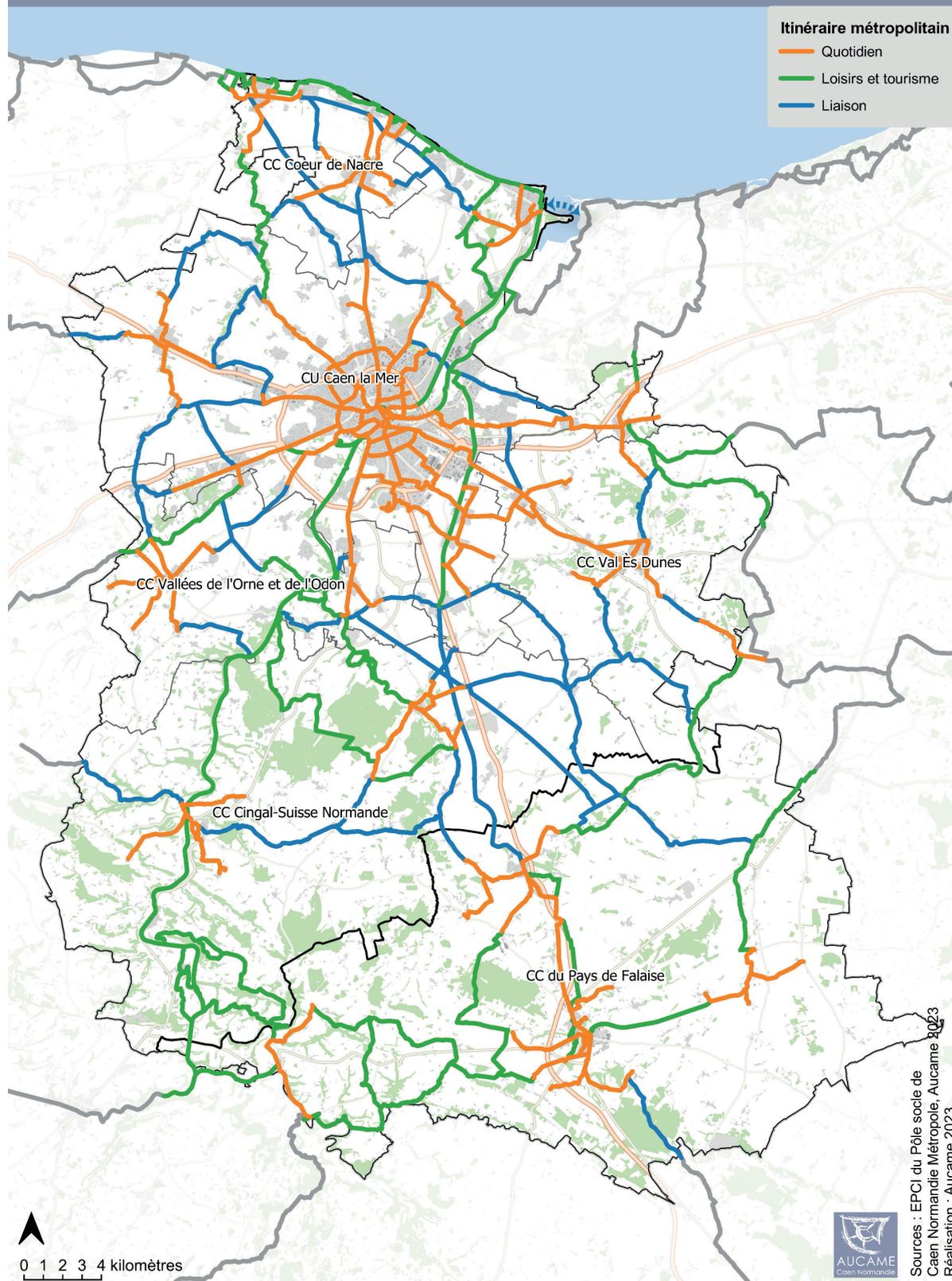




Schéma cyclable de Caen Normandie Métropole - Carte des itinéraires





La structure globale du schéma cyclable métropolitain de 2022 est organisée en étoile autour de l'agglomération caennaise et vers les principaux pôles urbains du territoire, eux-mêmes desservis par des réseaux de proximité vers les communes environnantes. A ces grandes radiales s'ajoutent des liaisons entre ces pôles organisées de manière concentrique, permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble de ce maillage.

Au total, 891 kilomètres d'itinéraires (hors liaison vers Merville-Franceville) sont inscrits dans ce schéma cyclable, répartis peu ou prou de manière équitable entre les trois objectifs du schéma.

Un tiers de ces tracés concerne la Communauté urbaine, les deux tiers restant se répartissent proportionnellement à la taille de l'EPCI.

À l'heure actuelle, 339 kilomètres sur les 891 du schéma ont déjà été réalisés. Ainsi, 38 % des itinéraires sont déjà aménagés. 50 % de ces aménagements se situent sur le territoire de Caen la mer.

La Communauté de communes de Cœur de Nacre et la Communauté urbaine Caen la mer sont les intercommunalités où les itinéraires métropolitains sont les plus aménagés, plus de 50 % du linéaire inscrit au schéma pour ces deux territoires sont déjà aménagés. A l'inverse, le schéma est logiquement moins bien avancé sur les territoires les moins dotés en aménagements cyclables, à savoir les Communautés de communes au sud de Caen la mer. Ici, seulement 20 à 30 % des itinéraires sont déjà réalisés.

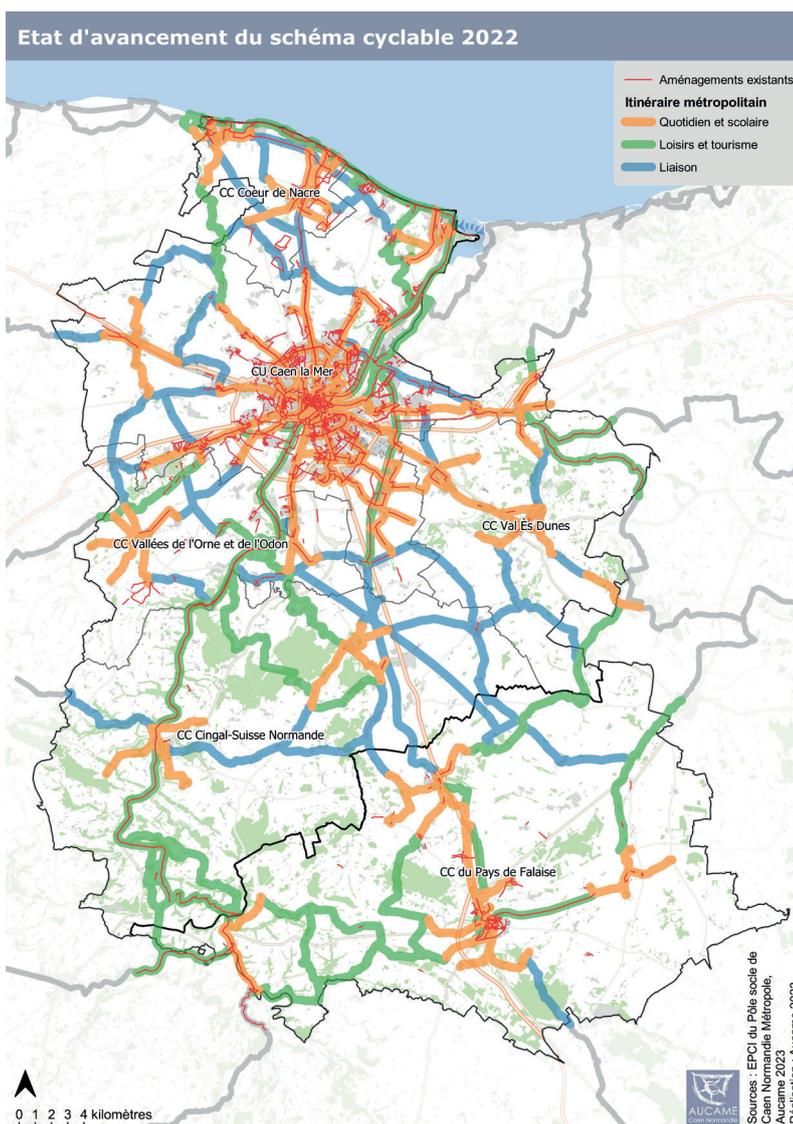
Comme rappelé dans l'introduction, ce schéma est un outil de cohérence territoriale et d'aide à la décision pour les élus locaux mais n'a pas de visée opérationnelle. La réalisation d'aménagements cyclables par les communes et intercommunalités à travers leurs propres schémas directeurs cyclables et plans pluriannuels d'investissements contribuera à la mise en œuvre des itinéraires métropolitains.

Si le document n'a pas de visée opérationnelle, le présent schéma propose ci-après quelques recommandations et principes d'aménagement afin de faciliter sa mise en œuvre.

Linéaire d'itinéraire du schéma cyclable de Caen Normandie réparti selon l'objectif de l'itinéraire et l'EPCI

EPCI	Linéaire d'itinéraire (km)			
	Quotidien	Loisirs, tourisme	Liaison	Total
CU Caen la Mer	165	66	68	300
CC Cingal-Suisse Normande	28	86	66	180
CC du Pays de Falaise	64	89	27	179
CC Vallées de l'Orne et de l'Odon	29	25	30	84
CC Val ès dunes	36	18	24	78
CC Cœur de Nacre	28	17	24	69
Total	350	302	239	891

Source : AUCAME 2023



Aménagements, équipements et services : quelques préconisations



Les préconisations d'aménagement et de service évoquées ci-dessous reprennent en grande partie les principes inscrits dans le précédent schéma, ceux-ci restant encore valables aujourd'hui. Elles s'appuient sur les guides et fiches techniques produits par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), à l'attention des collectivités et des aménageurs, disponibles sur leur site (<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general>).

La présente partie intègre les dernières évolutions de la doctrine technique en matière d'aménagements cyclables, conciliées notamment dans le dernier ouvrage du CEREMA intitulé [Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite](#), publié en octobre 2022.

Définition des principaux aménagements cyclables

Les aménagements séparatifs

Piste cyclable* : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes électriques, monoroues électriques, etc.). Elle est physiquement séparée du trafic motorisé. Il s'agit de l'aménagement le plus attractif pour les cyclistes si celui-ci est correctement dimensionné pour permettre le croisement, le dépassement, y compris des vélos à gros gabarit.

Piste cyclable bidirectionnelle le long du Viaduc de la Cavée à Caen



Bande cyclable* : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacements personnels motorisés sur une chaussée à plusieurs voies. Elle est une bonne alternative à la

piste cyclable dès lors que les trafics motorisés et vélos sont plus faibles. Elle, doit faire l'objet d'un dimensionnement suffisant pour permettre un dépassement sécurisé des vélos par les véhicules motorisés.

Bande cyclable rue d'Authie à Caen



Voie verte* : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés (exceptés les engins de déplacement personnel motorisés), des piétons et des cavaliers. Le nombre de piétons et cyclistes fréquentant l'aménagement doit alors être compatible pour permettre une bonne cohabitation.

Voie verte de la Suisse Normande



Chaussée à voie centrale banalisée : chaussée étroite sans marquage axial où se trouvent de part et d'autre deux voies cyclables unidirectionnelles. La voie centrale unique ouverte à la circulation des véhicules motorisés est suffisamment étroite pour ne

* Aménagement faisant l'objet d'une définition inscrite au Code de la Route (article R110-2)





pas permettre le croisement des véhicules, imposant alors à ces derniers d'emprunter ponctuellement les voies cyclables. L'étréouissement de la voie centrale entraîne un abaissement des vitesses des voitures et permet de redonner un espace dédié de circulation aux vélos.

Chaussée à voie centrale banalisée expérimentée par le Département dans le secteur de Pont-d'Ouilly



Source : Ouest France

Bande dérasée ou bande multifonctionnelle : bande contiguë à la chaussée, dégagée de tout obstacle et généralement revêtue. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un aménagement cyclable en tant que tel, celle-ci peut être utilisée par les cyclistes. Son utilisation dans un réseau cyclable est à envisager en dernier recours et si le trafic motorisé est relativement modéré.

Exemple de bande dérasée ou multifonctionnelle (BDM)



Source : www.cerema.fr

* Aménagement faisant l'objet d'une définition inscrite au Code de la Route (article R110-2)

Les aménagements partagés

Aire piétonne* : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les cyclistes sont autorisés à y circuler dès lors qu'ils circulent à la vitesse du pas et ne gênent pas la déambulation des piétons.

Aire piétonne dans le centre-ville de Caen



Zone de rencontre* : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules. La vitesse y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes. La zone doit être aménagée en accord avec la vitesse limite applicable.

Zone de rencontre Place du Petit Enfer à Luc-sur-Mer





Zone 30* : Le principe est le même que pour la zone de rencontre à l'exception du fait que la vitesse limite des véhicules est de 30 km/h et que les piétons n'ont pas l'absolue priorité.

Zone 30 à Démouville



Vélorue : section ou ensemble de sections de voie ouvertes à la circulation de tous les usagers mais dont le trafic routier est limité et dévolu principalement à la desserte du quartier. La vitesse de circulation des véhicules motorisés doit être limitée à 30 km/h et le secteur aménagé afin que les cyclistes puissent y circuler confortablement pour se croiser, se doubler ou se faire dépasser par un véhicule routier.

Véloroute : itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance continu. Par abus de langage, la véloroute désigne également les routes secondaires à faible trafic favorables à la circulation des vélos et servant de support à ces grands itinéraires. Elle est le pendant rural ou interurbain des vélorues.

Véloroute en Suisse Normande



Source : © Calvados Tourisme - J. Damase

Choisir le bon aménagement

Mixité ou séparation ?

Le choix d'un aménagement cyclable dépend de différents critères :

- ▶ L'usage du vélo et le public cycliste auquel il se destine principalement,
- ▶ Le trafic vélo et le niveau de service attendu pour l'aménagement,
- ▶ L'importance du trafic motorisé (volume et vitesse).

Plus le différentiel de vitesse entre les véhicules routiers et les cyclistes est important et/ou plus le volume de trafic est conséquent, alors plus l'aménagement séparatif s'avère indispensable afin d'offrir un sentiment de sécurité à l'usager du vélo. Les aménagements partagés constituent une alternative intéressante, notamment pour un espace public contraint. Dans ce cas, les usages et le niveau de trafic de chacun des modes (piétons, vélos et véhicules motorisés) doivent être compatibles.

Un aménagement séparatif (piste cyclable) et un aménagement favorisant la cohabitation des modes (vélorue)



Piste cyclable



Vélorue

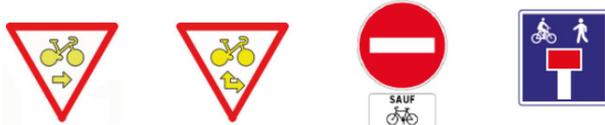
* Aménagement faisant l'objet d'une définition inscrite au Code de la Route (article R110-2)





Avant même de créer des aménagements cyclables dédiés parfois coûteux, les Collectivités locales disposent de quelques leviers pouvant favoriser la circulation des cycles. Le plan de circulation d'une commune peut être revu afin d'orienter le trafic motorisé, notamment de transit, en dehors des itinéraires cyclables ou sur des voies disposant d'aménagements séparatifs de qualité. En outre, il existe plusieurs outils de réglementation de la circulation (double sens cyclable, SAS vélo, cédez-le-passage cycliste au feu, etc.) activables par les collectivités locales compétentes pour optimiser le parcours des cyclistes ou faciliter leur insertion dans la circulation générale.

Quelques panneaux réglementaires favorisant la circulation des vélos



Source : *Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite, CEREMA, octobre 2022*

ATTENTION AUX CROISEMENTS !

Attention, les croisements et carrefours sont des endroits particulièrement accidentogènes pour les vélos. Il convient au maximum d'en réduire le nombre et d'éviter donc de multiplier les discontinuités d'aménagement.

La covisibilité des différents usagers (piétons, voitures et vélos) doit être impérativement assurée. Les traversées et croisements doivent donc faire l'objet d'un marquage adéquat par le biais d'une signalisation verticale et horizontale. L'aménagement du carrefour doit également entraîner une réduction effective des vitesses de circulation en amont. Enfin le carrefour doit être le plus lisible possible afin que l'ensemble des usagers ait le comportement attendu le plus approprié.

Le régime de priorité visera, si possible, à favoriser le cycliste.

Favoriser les parcours du quotidien

La priorité est donnée à la praticité, au jalonnement et à la sécurité, notamment si le public visé est celui des enfants.

En milieu interurbain, la différence de vitesse entre les cyclistes et les automobilistes est très importante, c'est pourquoi on préconise l'aménagement de pistes cyclables, en limitant au maximum le nombre de routes à traverser.

En milieu urbain, le différentiel de vitesses est réduit. L'aménagement de bandes cyclables latérales peut suffire si celles-ci sont correctement dimensionnées (au moins un mètre de large) et le trafic motorisé contigu est modéré.

En centre-bourg, la concentration et la diversité des usages ne permet pas toujours de mettre en place des infrastructures cyclables dédiées. Les aménagements partagés (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne, etc.) constituent alors une bonne alternative pour favoriser la progression des cyclistes et participer à l'apaisement et l'amélioration du cadre urbain.

Aux abords des écoles et collèges, il est important de faire attention à la cohabitation, souvent dangereuse, avec les automobilistes qui cherchent une place de stationnement-minute au plus près de l'établissement scolaire. De fait, le stationnement des automobilistes est à aménager en priorité, en marge de l'entrée de l'établissement. De même, il convient de séparer au maximum les circulations cyclables des circulations pédestres, pour éviter ainsi la circulation des vélos sur le trottoir.

Piste cyclable desservant le Collège de Saint-Martin de Fontenay avec séparation des flux vélos et piétons



Un jalonnement adéquat des itinéraires permet aux cyclistes de mieux se diriger vers les équipements d'intérêt public (école, gare, mairie, centre-ville, bibliothèque, infrastructures de sport, etc.) grâce à une signalétique adaptée, unifiée et régulière. Les directions vers les communes limitrophes et leurs centres commerçants peuvent aussi être indiquées. Un plan des aménagements cyclables indiquant les temps de parcours à vélo peut être réalisé afin de permettre aux pratiquants néophytes de mieux identifier les parcours sécurisés.





Favoriser la pratique touristique ou de loisirs

La priorité est donnée au confort et au jalonnement des itinéraires.

En milieu interurbain, le CEREMA préconise l'aménagement de voies vertes ou de véloroutes. La qualité du revêtement est importante, un revêtement inadéquat pouvant dissuader les cyclistes d'emprunter l'itinéraire, notamment les cyclotouristes dont le chargement peut être important.

Le jalonnement est également primordial afin de guider les cyclistes (qui n'ont généralement pas la connaissance du territoire) dans leur parcours. Il est recommandé de donner des noms aux grands itinéraires pour s'assurer qu'ils puissent être empruntés dans leur intégralité. Les grandes directions ainsi que les lieux d'intérêt touristique à proximité doivent être indiqués, pour qu'ils puissent être identifiés, ainsi que les « itinéraires bis ».

Fléchage des points d'intérêt touristiques depuis la voie verte de la Suisse Normande, avec identification de l'itinéraire « VéloFrancette »

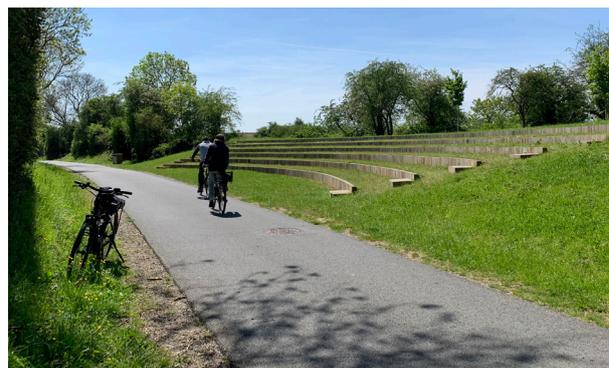


En outre, donner des éléments d'information sur l'ensemble de l'écosystème vélo présent sur le territoire est indispensable. Que ce soit par le biais de panneaux d'information le long de l'itinéraire, prospectus, sites internet ou via les offices du tourisme, l'ensemble des vélocistes, réparateurs vélos, hébergements et lieux de restauration doivent être recensés et localisés sur le territoire. Une attention particulière sera portée aux établissements disposant du Label Accueil Vélo.

Enfin, les aménagements cyclables à destination des pratiques touristiques peuvent faire l'objet d'agréments et de services afin de rendre plus agréable le parcours des cyclotouristes, d'offrir des espaces de détente et mettre en valeur le paysage local. Ces aires pourront prévoir la mise à disposition d'outillage

de première nécessité (pompe, clés, etc.) afin de permettre aux cyclotouristes de menues réparations et la garantie de pouvoir rouler confortablement.

Théâtre de verdure du Vallon de la Capricieuse le long de la voie verte à Luc-sur-mer



Station d'autoréparation en libre-service au centre Juno Beach



Pour les itinéraires de liaison

La priorité est donnée à la continuité des itinéraires.

En milieu interurbain, les préconisations sont les mêmes que pour les autres usages, à savoir pistes cyclables ou voies vertes si le trafic motorisé sur les routes est important, sinon des véloroutes peuvent suffire. La chaussée à voie centrale banalisée constitue un intermédiaire intéressant particulièrement adapté pour assurer la continuité d'itinéraire.

Les chemins ruraux, s'ils sont bien carrossés et si la cohabitation avec les piétons et usages agricoles est possible, peuvent constituer une alternative comme itinéraire de liaison.

Le jalonnement consiste en un fléchage des communes proches avec l'indication de leur distance.





Offrir un stationnement adapté aux besoins

Le stationnement est une condition *sine qua non* pour motiver les déplacements à vélo. Il doit assurer la sécurité des bicyclettes lorsque celles-ci ne sont pas utilisées.

Il existe plusieurs types de stationnement qui dépendent d'une part, de la durée de stationnement, d'autre part, de l'usage.

Pour les arrêts minutes et le stationnement de courte durée (équipements publics, terrains de sport, commerces, centres-villes), l'utilisation d'arceaux vélos est suffisante. Un arceau peut accueillir deux vélos et le dimensionnement de la zone de stationnement dépend de la fréquentation du site. Les aménagements type « pince-roues » sont à proscrire car ils peuvent entraîner un voilage de la roue avant du vélo.

Pour le stationnement de moyenne durée (quelques heures), il convient d'abriter les arceaux vélos afin de limiter l'exposition des vélos aux intempéries.

Pour les arrêts de longue durée (stationnement à la journée ou à la nuit), en sus de la couverture, la sécurisation de la zone de stationnement est indispensable (stationnement clos avec contrôle d'accès, surveillance, etc.).

Arceaux vélo en centre-ville de Caen pour du stationnement minute



Abri vélo sécurisé au collège de Saint-Martin de Fontenay pour du stationnement à la journée



Dans les derniers cas, des dispositifs permettant la recharge des vélos à assistance électrique peuvent être prévus. Ils peuvent s'avérer intéressants pour des cyclistes en itinérance dont les distances de déplacement sont importantes et les possibilités de recharge moins évidentes qu'à domicile ou au travail.

Enfin, les cyclotouristes étant généralement chargés, les zones de stationnement à proximité des équipements ou lieux touristiques doivent prévoir l'installation de consignes afin de sécuriser les bagages des cyclistes. Ces consignes peuvent également être utiles aux usagers quotidiens afin de sécuriser casques, sacoches et autres équipements.

La ville d'Angers propose aux cyclotouristes une conciergerie avec des box vélo pour se stationner et une consigne à bagages





Accompagner l'essor du vélo

Faciliter l'équipement en vélo des personnes

S'équiper d'un vélo est un critère préalable indispensable à la pratique. Les vélos sont aujourd'hui de plus en plus chers, notamment si l'on a des besoins spécifiques (VAE, vélo cargo, vélo allongé, etc.). Expérimenter peut être un préalable utile pouvant motiver les personnes à s'équiper. La collectivité peut alors proposer à la location (moyenne ou longue durée) différents types de bicyclettes. L'équipement en propre des personnes pourra ensuite être motivé par une aide financière à l'acquisition.

Location de vélo cargo proposée par la Maison du vélo de Caen



Source : @Marjorie Janetaud

Inciter à l'usage du vélo

De nombreuses personnes, y compris à l'âge adulte, ont une appréhension à circuler à vélo du fait de la cohabitation avec les véhicules routiers. Par le biais du tissu associatif local, il est possible de proposer des formations vélo afin d'apprendre, ou réapprendre, à circuler de manière sécurisée à vélo. Le programme Savoir rouler à vélo est un programme d'apprentissage du vélo destiné aux scolaires afin de leur permettre de devenir autonomes dans leurs déplacements. Il est destiné aux élèves en école élémentaire.

En outre, les intercommunalités autorités organisatrices de la mobilité peuvent, à travers leur compétence en matière de management de la mobilité, encourager le tissu économique local à mettre en place des plans de mobilité employeur et/ou le forfait mobilité durable. Ce forfait mobilité durable permet une indemnisation partielle des trajets do-

micile/travail du salarié dès lors qu'il utilise un mode de déplacement alternatif à l'usage individuel de la voiture, dont le vélo. En contrepartie, le salarié s'engage à venir régulièrement à vélo au travail. La dotation matérielle ou financière en équipement de sécurité (antivol, casque, éclairage, dispositif réfléchissant, etc.) des salariés peut également être proposé dans le cadre de ces dispositifs.

Enfin, il est également possible de proposer une tarification incitative des équipements, musées ou autres lieux touristiques dès lors que la personne fait l'effort de venir à vélo. Depuis 2019, le Centre Juno Beach de Courseulles-sur-Mer propose une tarification bas carbone pour les visiteurs venus en train, en bus ou à vélo.

Pérenniser la pratique

Pérenniser la pratique quotidienne du vélo nécessite de savoir entretenir et réparer son vélo. On trouve dans une grande majorité des intercommunalités du territoire des ateliers d'auto réparation. Ces ateliers permettent d'apprendre à entretenir et faire soi-même des réparations simples de son vélo permettant de prolonger son bon état de marche et sa durée de vie. Ces ateliers mettent également à disposition l'ensemble des outils spécifiques pour pouvoir effectuer les réparations de son vélo.

La Collectivité peut également tenir à jour un inventaire des marchands de cycles et réparateurs professionnels présents sur le territoire. La Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon fait intervenir un réparateur ambulancier sur son territoire et propose de cofinancer les réparations des cycles des résidents.

*Réparateur ambulancier de cycles
Communauté de communes
des Vallées de l'Orne et de l'Odon*



Source : @Ouest France



Les financements mobilisables



Est présenté dans cette partie un inventaire des principaux dispositifs de cofinancement des aménagements cyclables pouvant aider à la réalisation du schéma cyclable de Caen Normandie Métropole et plus généralement des principaux dispositifs de cofinancement contribuant à l'émergence d'une culture vélo. Ces dispositifs ont cours au moment de l'élaboration du présent schéma.

Le plan national vélo et marche

A la suite des Assises de la mobilité qui se sont déroulées à l'automne 2017, le gouvernement a présenté le 14 septembre 2018 un Plan Vélo et Mobilités Actives. Ce plan ambitionnait de porter, à horizon 2024, la part des déplacements cyclables de 3 % à 9 %.

Ce plan a été actualisé en septembre 2022, réintitulé Plan Vélo & Marche, dont la programmation court de 2023 à 2027.

Ce plan actualisé repose sur trois ambitions :

- ▶ **faire du vélo et de la marche une alternative attractive** à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combinée aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances ;
- ▶ **faire du vélo un levier pour l'économie** en accompagnant l'écosystème des acteurs français ;
- ▶ **rendre le vélo accessible à toutes et tous**, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.

Pour nourrir cette première ambition, le Gouvernement a créé un **Fonds national des mobilités actives** afin de soutenir les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités, en ciblant prioritairement les discontinuités d'itinéraires liées à des grandes infrastructures nationales.

La sixième édition de cet appel à projets a été lancée en janvier 2023 et prévoit une enveloppe d'un peu moins de 5 millions d'euros pour les territoires normands. Les dossiers sont à compléter et remettre pour le 21 avril 2023 pour une annonce des lauréats par le Préfet de Région en septembre 2023.

Deux catégories de projet sont éligibles :

- ▶ **le traitement des discontinuités** (carrefour complexe, point noir de sécurité routière, ouvrage de franchissement) dans le cadre d'un itinéraire existant,
- ▶ **l'itinéraire sécurisé** (création d'aménagement de type piste cyclable ou voie verte inférieur à 15 km).

La subvention du projet se situe dans une fourchette allant de 15 à 50 % maximum du coût selon le type de territoire.

Un nouveau dispositif devrait également voir le jour au cours du premier semestre 2023 et intitulé **Appel à territoires cyclables**. Ce dispositif vise à accompagner un territoire peu urbanisé sur la réalisation des aménagements prévus par un schéma directeur d'aménagements cyclables. Au moins un territoire démonstrateur par région devrait être sélectionné et une enveloppe totale de 100 millions d'euros d'aides est prévue à l'échelle nationale.

L'État entend également s'appuyer sur **les contrats de plan État-Régions (CPER) 2023-2027** pour compléter le maillage territorial du schéma national des véloroutes.

Concernant le stationnement, le programme **Alvéole+**, financé grâce à des certificats d'économies d'énergie (CEE), aide les Collectivités, les bailleurs sociaux, les copropriétés et les établissements scolaires à s'équiper de points de stationnement vélo sécurisés (conseils, financements, formation). L'objectif est de déployer 100 000 places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos.

D'autres dispositifs étatiques de financement, bien qu'ils n'y soient pas dédiés, peuvent contribuer au financement de projet vélo comme la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) ou le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT). Le Fonds Vert, annoncé en août 2022 et visant à accélérer la transition écologique du pays, permet d'accompagner le déploiement des Zones à faibles émissions de mobilité (ZFE-m) dans les agglomérations concernées, dont les projets visant à développer l'utilisation du vélo (cyclologique, aménagements cyclables, etc.).

CONTACT :

Jean-Matthieu FARENC

Responsable du Pôle Mobilités
DREAL NORMANDIE

 02 78 26 22 90

 jean-matthieu.farenc@developpement-durable.gouv.fr





Pour rendre le vélo accessible à toutes et tous dès le plus jeune âge, l'État entend généraliser le dispositif **Savoir Rouler à Vélo**. L'ambition à terme est de former chaque année une classe d'âge à la pratique du vélo, soit 850 000 enfants par an. Les collectivités, associations et établissements scolaires peuvent bénéficier de différents cofinancements afin de mettre en place ce dispositif. Dans ce cadre, le programme Génération Vélo, financé lui aussi par des CEE, vise à former plus de 6 000 intervenants et à accompagner les interventions en structures d'accueil d'enfants en partenariat avec les collectivités.

Toujours afin de rendre le vélo plus accessible, l'État proroge les aides à l'achat de vélos pour les ménages modestes initiées en août 2022 jusqu'à l'échéance du nouveau plan, soit 2027. Il ouvre également ce dispositif aux vélos d'occasion vendus par des professionnels.

Les dispositifs de l'ADEME

En parallèle, l'État, via l'ADEME, a lancé en 2019 le programme **AVELO**. Ce programme vise au développement d'un véritable écosystème cyclable, qui va au-delà de la question des aménagements d'infrastructures, mais aussi à encourager les territoires peu et moyennement denses à se doter de politiques cyclables. Ce programme est financé en partie par les certificats d'économies d'énergie (CEE) avec trois grands objectifs :

- ▶ **soutenir les démarches de planification** cyclables en cofinçant les études inhérentes,
- ▶ **soutenir l'expérimentation et le développement** des services vélo,
- ▶ **soutenir l'animation de ces politiques cyclables** (communication, formation, etc.) à travers notamment le cofinancement du recrutement de chargé de mission vélo sur les territoires.

Face au succès du premier programme, l'ADEME a réitéré l'opération et lancé le programme **AVELO 2** couvrant la période 2021-2024 avec l'ambition d'accompagner 400 territoires dans la définition de leurs politiques cyclables.

Deux appels à projets ont déjà été lancés pour ce programme (en 2021 et 2022) permettant de sélectionner les 400 territoires. Localement, les Communautés de communes Cœur de Nacre et des Vallées de l'Orne et de l'Odon ainsi que les communes de Saint-Germain-le-Vasson et Douvres-la-Délivrande ont été lauréates. Elles ont jusqu'au 30 juin 2024 pour mettre en place leurs actions.

Le programme **AVELO 3** devrait être lancé d'ici la fin de l'année 2023 avec l'ambition de soutenir 350 nouvelles collectivités dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable. L'objectif est que 100 % du territoire national soit couvert par un politique cyclable en 2030.

CONTACT :

Eva BESNARD

Ingénieure Territoires Durables et Mobilités

ADEME, Direction Régionale Normandie

 02 35 62 24 42
 eva.besnard@ademe.fr

<https://expertises.ademe.fr/air-mobilites/mobilite-transport/passera-l'action/programme-avelo-2>

L'ADEME a également lancé un programme visant à **Développer le vélotourisme** afin de faire de la France la première destination vélotouristique d'ici 2030. Ce programme contient trois volets : un volet pour soutenir le référencement de la marque « Accueil Vélo » et la création de stationnement vélo adapté, un volet sur la création d'aires de services et un volet sur la réalisation d'études pour la mise en sécurité des voies existantes, l'attractivité des itinéraires et la préfiguration de nouveaux tronçons.

Une enveloppe de 6,5 millions d'euros est prévue à l'échelle nationale pour ce programme. Les offices de tourisme, sites touristiques, haltes fluviales, comités d'itinéraire et collectivités territoriales peuvent bénéficier de ce programme. Les candidats ont jusqu'à la fin de l'année 2023 pour déposer un dossier.

CONTACT :

ADEME

 velotourisme@ademe.fr

<https://developper-velotourisme.ademe.fr/>





Les aides régionales

Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), Plan Régional Santé Environnement (PRSE),... Le vélo est une composante essentielle des politiques régionales. L'objectif de la Région Normandie est de promouvoir l'usage du vélo, à la fois comme un maillon important de la chaîne multimodale des déplacements, mais aussi de contribuer à la baisse des émissions de polluants liées à la mobilité, et ainsi améliorer la qualité de l'air et la santé de sa population.

La politique régionale pour le développement du vélo est principalement incitative en proposant un accompagnement financier des porteurs de projets relatifs au vélo (collectivités, associations, etc.). Ces dispositifs ont trait à l'aide à l'acquisition de vélos électriques et d'équipements inhérents à l'aide à la réalisation d'aménagements cyclables en matière de circulation et de stationnement et au soutien aux structures proposant des services d'aide à la pratique du vélo. L'ensemble des aides régionales ont fait l'objet d'une publication d'un guide disponible sur le site de la Région Normandie (www.normandie.fr/sites/default/files/2020-06/guide_velo_version_en_ligne.pdf).

Concernant les aménagements cyclables, la Région propose un cofinancement des études (à hauteur de 30 %) et un cofinancement de la réalisation des infrastructures cyclables (de 30 à 50 %) dès lors qu'elles favorisent l'intermodalité ou la continuité et la sécurisation d'axes majeurs cyclables à l'échelle régionale. Les communes, EPCI, pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) et les grands ports maritimes peuvent en bénéficier (ou les sociétés publiques locales et sociétés d'économie mixte si la maîtrise d'ouvrage leur est déléguée).

Les projets cyclables feront l'objet d'une inscription dans les contrats de territoire 2023-2027.

CONTACT :

Direction Mobilités & Infrastructures

Service Offre de mobilité et intermodalité
Région Normandie

 02 35 52 56 06

Les aides départementales

Parallèlement à son plan vélo, le Département du Calvados souhaite favoriser le maillage local des territoires en proposant une aide technique et financière des collectivités locales dans la concrétisation de leurs schémas cyclables et la réalisation d'infrastructures destinées au vélo du quotidien.

Le programme Calvados territoires 2030, courant de 2022 à 2026, prévoit que 10 % de chaque enveloppe des **contrats de territoire** soient réservés à des projets participant au développement du vélo, pour une enveloppe totale de 10 millions d'euros.

Ces contrats de territoire sont conclus entre le Département du Calvados, les EPCI et les communes pôles principaux et secondaires.

Pour accompagner les communes rurales du Département, le Département du Calvados a également créé deux dispositifs : l'**aide aux petites communes rurales (APCR)** et l'**aide aux petites communes rurales « + » (APCR+)**. Ces aides permettent de financer l'aménagement d'itinéraires vélo. Les modalités de ces aides vélo sont variables et disponibles sur le site du Département.

CONTACT :

Antoine GUERIN

Chef de projet mobilités actives

Service mobilités actives
Département du Calvados

 02 31 57 12 07

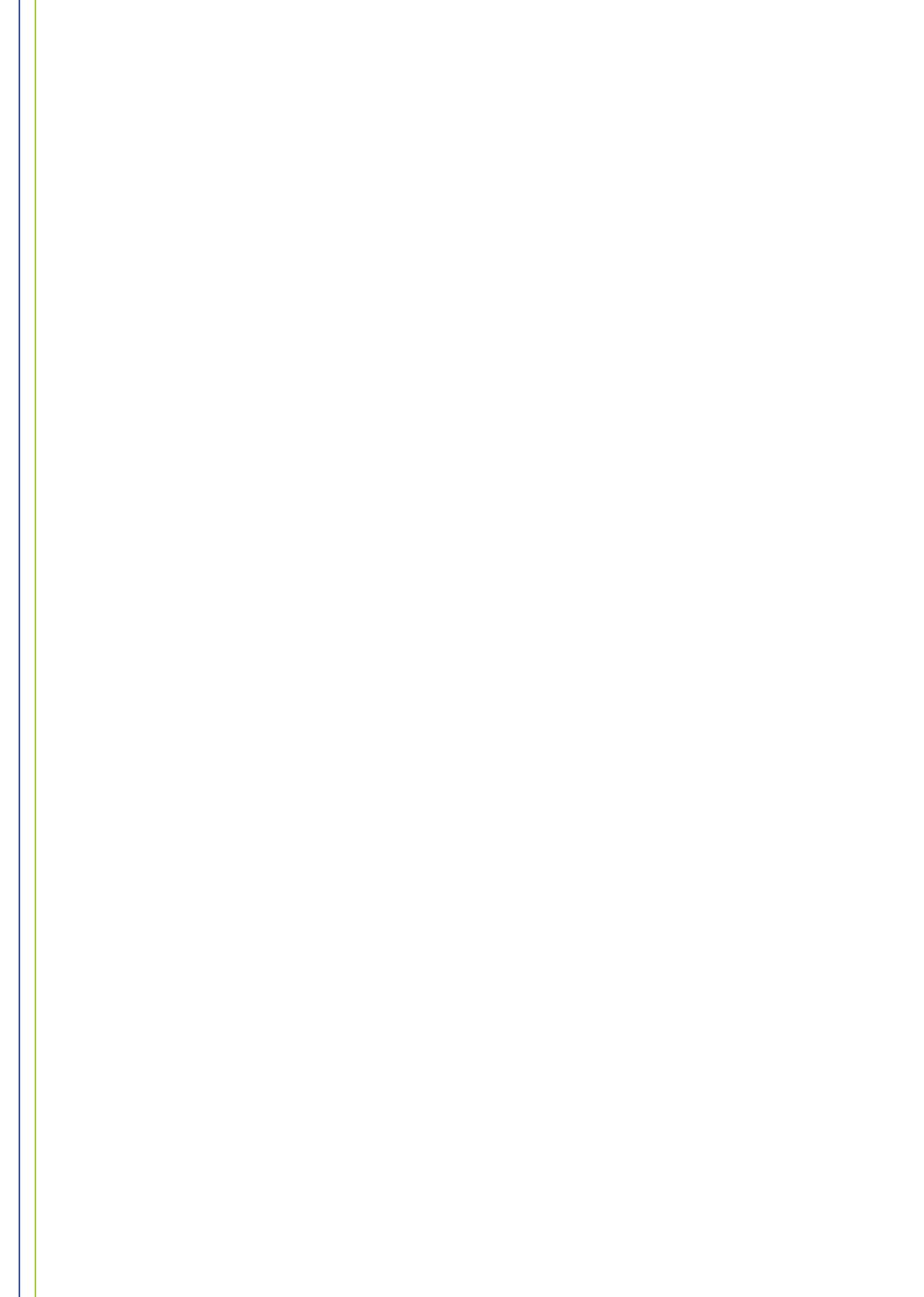
 mobilites.actives@calvados.fr

www.calvados.fr/calvados-territoires-2030

www.calvados.fr/contents/fiche/fiches-aide--services/aides-aux-petites-communes-rural.html







CAEN NORMANDIE MÉTROPOLE
pôle métropolitain

**Pôle Métropolitain
CAEN NORMANDIE MÉTROPOLE**

16 rue Rosa Parks
CS 52 700
14027 Caen Cedex 9
www.polesmetropolitains.fr



Réalisation :
Directeur de publication :
Mise en page :
Illustrations :

Contact :

Aucame 2023
Patrice DUNY

Aucame 2023
Aucame,
sauf mention contraire

xavier.lepetit@aucame.fr



AUCAME
Caen Normandie

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

21 rue de la Miséricorde - 14000 Caen
Tél. : 02 31 86 94 00
www.aucame.fr

