



AUCAME
Caen Normandie

OBSERVATOIRE
MOBILITÉS
Décembre 2016



Regard sur les transports dans Caen Métropole

Les chiffres clés

Décembre 2016

LA PLACE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DANS CAEN MÉTROPOLE	4
PORT ET AÉROPORT, DES GRANDS ÉQUIPEMENTS POUR LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE	5
UN RÉSEAU ROUTIER COMPLET ET PERFORMANT	8
UN RÉSEAU FERROVIAIRE PEU RAMIFIÉ QUI LIMITE LA DESSERTÉ DU TERRITOIRE	10
L'infrastructure ferroviaire	10
L'offre ferroviaire	12
LA GARE DE CAEN, PREMIER PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE L'OUEST NORMANDIE	14
UNE OFFRE COMPLÈTE EN TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	15
Les cars privés longue distance, une offre interurbaine en pleine émergence	15
Le réseau des Bus verts	16
Le réseau de transports collectifs de l'agglomération caennaise	18
UN RÉSEAU CYCLABLE EN COURS DE STRUCTURATION	20
Les aménagements et itinéraires cyclables	20
De nouveaux services pour les modes actifs	22
CONCLUSION	25



Situé géographiquement sur un axe est-ouest, le territoire du SCoT de Caen-Métropole est à l'interface de deux grands bassins de vie français : en prolongement du bassin parisien et de la vallée de Seine. Il participe aussi à la dynamique de la façade atlantique avec les grandes agglomérations de l'ouest de la France. Proche de la mer, à égale distance de Paris et de Londres, Caen jouit indéniablement d'une situation géographique favorable.

Cette position stratégique, doublée du statut de capitale régionale, permet au bassin de vie caennais de bénéficier d'infrastructures de transport et d'une desserte de qualité, la plus importante de l'ouest de la Normandie. Elles favorisent à la fois l'accessibilité du territoire et participent donc à son rayonnement à l'échelle régionale, elles structurent également les déplacements à l'échelle locale.

L'observatoire des mobilités du territoire caennais est un outil au service des élus et partenaires de l'agence, qui a pour objectif de centraliser les données relatives aux transports et déplacements pour le territoire caennais, afin d'en extraire une meilleure connaissance des pratiques et tendances de mobilité.

À cet effet, la présente note a pour vocation de faire un portrait global de la question des transports à l'échelle du SCoT de Caen-Métropole. Elle donne à la fois les chiffres clés et présentent les éléments importants en matière de grandes infrastructures et d'offres de transport. Cette première note doit être vue comme la présentation des éléments contextuels de l'observatoire, qui serviront dans l'analyse et la compréhension des problématiques et comportements de mobilité.

La place des infrastructures de transports dans Caen Métropole

Route, voie verte, voie ferrée, port... Le territoire caennais bénéficie d'infrastructures de qualité qui sont les garantes de l'accessibilité, de la desserte multimodale, ainsi que du bon fonctionnement du territoire. Ces infrastructures ont donc un poids non négligeable dans la construction d'un territoire, qui se traduit par une occupation du sol importante.

A titre d'exemple, sur le périmètre du SCoT Caen-Métropole, les infrastructures de déplacements représentent en 2012 4 600 ha, soit 5 % de la surface totale de Caen Métropole. 90 % de la surface consacrée aux infrastructures de transports concerne la voirie.

L'occupation du sol 2012 sur le territoire du SCoT Caen-Métropole



Source : MOS 2012

L'emprise des infrastructures de transports dans Caen-Métropole



Sources : Aucame 2015, IGN - BD Topo, MOC 2012
Réalisation : Aucame 2015

Port et aéroport, des grands équipements pour le rayonnement du territoire

Eu égard à la taille du territoire, le SCoT Caen-Métropole bénéficie d'infrastructures portuaires et aéroportuaires qui participent au rayonnement national, et même international de l'agglomération caennaise. Ces équipements sont la porte d'entrée du territoire, notamment pour les échanges transmanches.

Plateforme ferry de Caen Ouistreham



Aéroport de Caen Carpiquet



Les principales infrastructures de transports



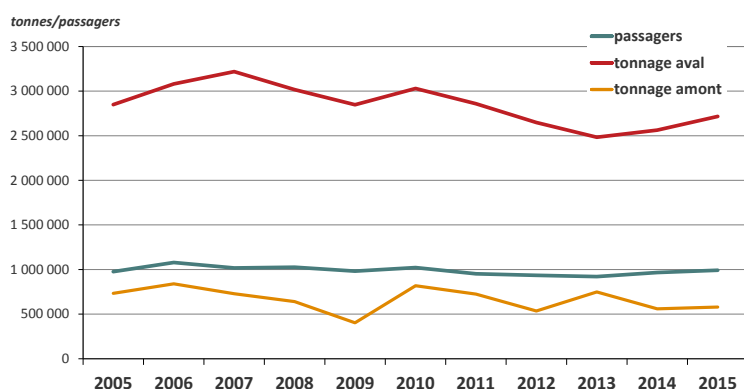
Le port de Caen Ouistreham

Le port de Caen-Ouistreham s'étend le long du canal de Caen à la mer (canal de l'Orne). D'une surface foncière concédée de 153 ha, le port se divise en deux parties distinctes.

On distingue la partie aval du port, avant les écluses, qui accueille la plateforme ferry située sur la commune de Ouistreham. Elle concentre aujourd'hui le gros du trafic passagers et marchandises du port.

La partie amont du port, située le long du canal, après les écluses, compte quatre terminaux (Ranville-Le Maresquier, Blainville, Hérouville- Saint-Clair et Nouveau Bassin) pour sept quais de déchargement. Les trois premiers terminaux, en lien avec les zones industrielles situées sur la Presqu'île, accueillent principalement des bateaux de marchandises (céréales, bois, multivrac...). Le terminal Nouveau Bassin, situé aux portes de Caen, est le point d'accueil des bateaux de croisières et de prestige.

Trafic du port de Caen Ouistreham



Source : CCI Caen

Le trafic portuaire de Caen Ouistreham



Plus de 3 millions
de tonnes de
marchandises par an



1 million
de passagers par an

Le port de Caen Ouistreham a fait l'objet d'importants travaux d'extension en 2012 afin d'augmenter la capacité du port. Il existe aujourd'hui un nouveau projet de réorganisation et d'aménagement de la partie aval, afin notamment d'accueillir la future base de maintenance du parc éolien en mer de Courseulles-sur-Mer.

Le Port de Caen-Ouistreham est la propriété de Ports Normands Associés, syndicat mixte porté par la région et les départements du Calvados et de la Manche mais dont la gestion a été concédée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen.

Le port accueille le trafic transmanche à destination de Portsmouth depuis 1986. Trois rotations par jour sont assurées en basse saison, quatre pendant la période touristique. Le trafic passagers demeure stable autour d'un million de passagers, les trafics de marchandises sont plus fluctuants avec un peu plus de 3 millions de tonnes de marchandises transportées en 2015.

Plan des sites portuaires



Source : PNA

L'aéroport de Caen Carpiquet

Le territoire du SCoT dispose d'une plate-forme aéroportuaire à Carpiquet, propriété de Caen la mer et gérée elle aussi par la CCI de Caen.

Considéré comme un aéroport de taille moyenne à l'échelle nationale, il possède deux pistes d'atterrissage principales de 1 900 m et 1 200 m. Il existe aujourd'hui un projet d'allongement de la piste principale, de 1 900 m à 2 400 m, qui permettrait d'accueillir des avions moyens porteurs de plus grande capacité. L'allongement de la piste devrait voir le jour à l'horizon 2020.

L'emprise foncière totale de l'aéroport représente 131 ha, soit 3% de la surface de Caen Métropole dédiée aux infrastructures de déplacement.

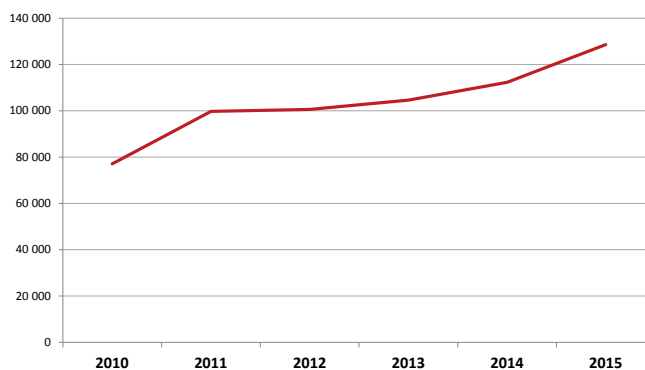
Si Aéroport de Paris demeure la principale plate-forme aérienne internationale pour les caennais, la présence d'un aéroport actif à Caen présente un intérêt majeur pour certaines entreprises de l'agglomération et le CHU.

L'offre principale de l'aéroport est la liaison Caen-Lyon, effectuant trois rotations quotidiennes et permettant des correspondances vers toutes les métropoles régionales françaises.

Avec un trafic de 129 000 passagers en 2015, l'aéroport de Caen Carpiquet connaît un regain de dynamisme depuis 2012. Ce dynamisme est le fruit de l'arrivée, ces deux dernières années, de nouvelles compagnies et donc de nouvelles destinations (Ajaccio, Londres, Bordeaux et Anvers).

A noter que l'aéroport est aujourd'hui desservi par une ligne structurante du réseau de transport urbain de Caen la mer.

Nombre de passagers commerciaux de l'aéroport Caen Carpiquet

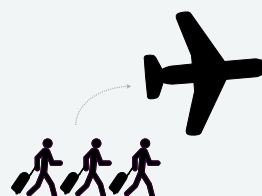


Source : Bulletin statistique DGAC

Le trafic aéroportuaire de Caen Carpiquet



8 destinations
en vol direct régulier



129 000 passagers
commerciaux en 2015

Source : Bulletin statistique DGAC 2015, Site de Caen Carpiquet, CCI de Caen Normandie

Un réseau routier complet et performant

Atout indéniable pour son développement métropolitain, Caen bénéficie d'un maillage autoroutier récent et bientôt complet :

- À l'est, l'A13 permet les liaisons vers la région parisienne, mais aussi vers Le Havre et Rouen.
- À l'ouest, l'A84 améliore les liaisons vers Rennes. Cette autoroute s'inscrit dans une grande dorsale atlantique, appelée « l'autoroute des estuaires », reliant Bordeaux, Nantes, Rennes, Caen, Le Havre, Calais...
- Au sud, la RN158, vers Falaise, est progressivement mise aux normes autoroutières, pour devenir l'A88. Cette autoroute permettra d'améliorer les liaisons vers l'Orne, mais aussi vers de grandes agglomérations de l'ouest, comme Le Mans ou Tours.

- Les travaux de mise aux normes autoroutières de la RN 13 vers Bayeux et Cherbourg sont en cours.

Au total, on dénombre 3 550 km de réseau routier à l'échelle de Caen Métropole, dont 95 km de voies express ou autoroutes. Les quatre axes majeurs (A13, N158, A84, N13) totalisent entre 20 000 et 50 000 passages quotidiens chacun.

Toutes ces liaisons d'intérêt national se raccordent au périphérique de Caen, qui assure ainsi un rôle de continuité autoroutière, en plus de son rôle de desserte locale. La superposition de trafics locaux et de grands transits peut poser ponctuellement des difficultés, notamment sur le périphérique nord de Caen (où l'on compte jusqu'à 90 000 véhicules/jour en heure de pointe). Il fait ainsi l'objet d'un projet de sécurisation porté par l'État et inscrit au projet d'agglomération de Caen la mer.

Le réseau routier magistral autour de Caen



Le projet de grand contournement sud de Caen, inscrit à la DTA Estuaire de la Seine et donc au SCoT Caen-Métropole, a pour vocation de relier, pour le transit, les autoroutes A 13, A 88 et A 84 sans perturber la desserte locale sur le périphérique de Caen.

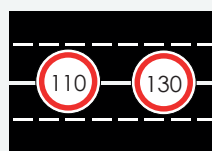
Ce maillage routier complet autour de Caen permet une accessibilité automobile optimale à l'agglomération caennaise. Une grande majorité de l'ouest de la Normandie se trouve ainsi à moins de 1h30 du centre-ville caennais.

A l'échelle de Caen Métropole, ce réseau routier dense rapproche, en temps de parcours, Caen des autres communes du SCoT, toutes situées à moins de 20 min du centre de la capitale. Ce réseau a ainsi favorisé un développement périurbain parmi les plus importants de France.

Les infrastructures routières sur le territoire du SCoT Caen-Métropole :



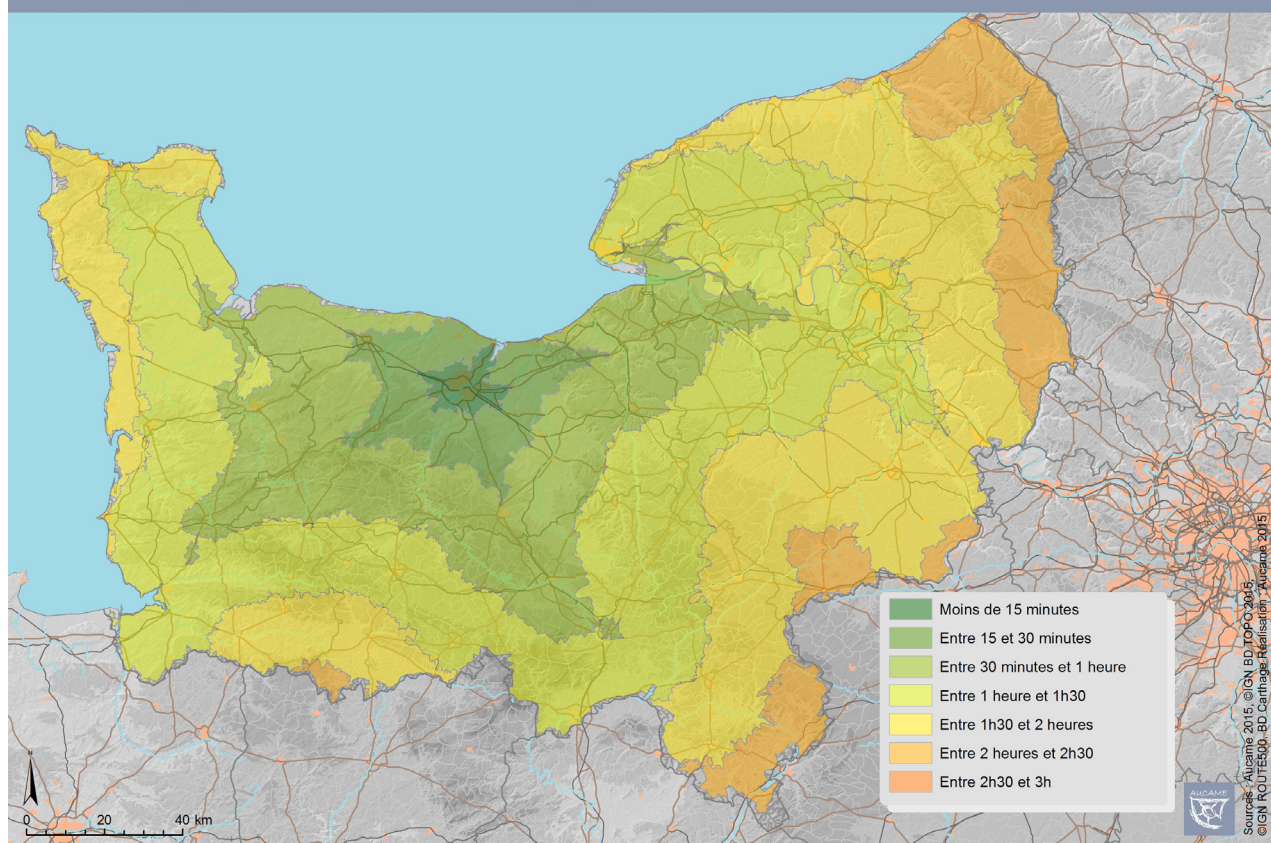
3 550 km de routes



95 km de routes express

Source : IGN BD Topo®

Caen - Temps d'accès automobile théorique



Un réseau ferroviaire peu ramifié qui limite la desserte du territoire

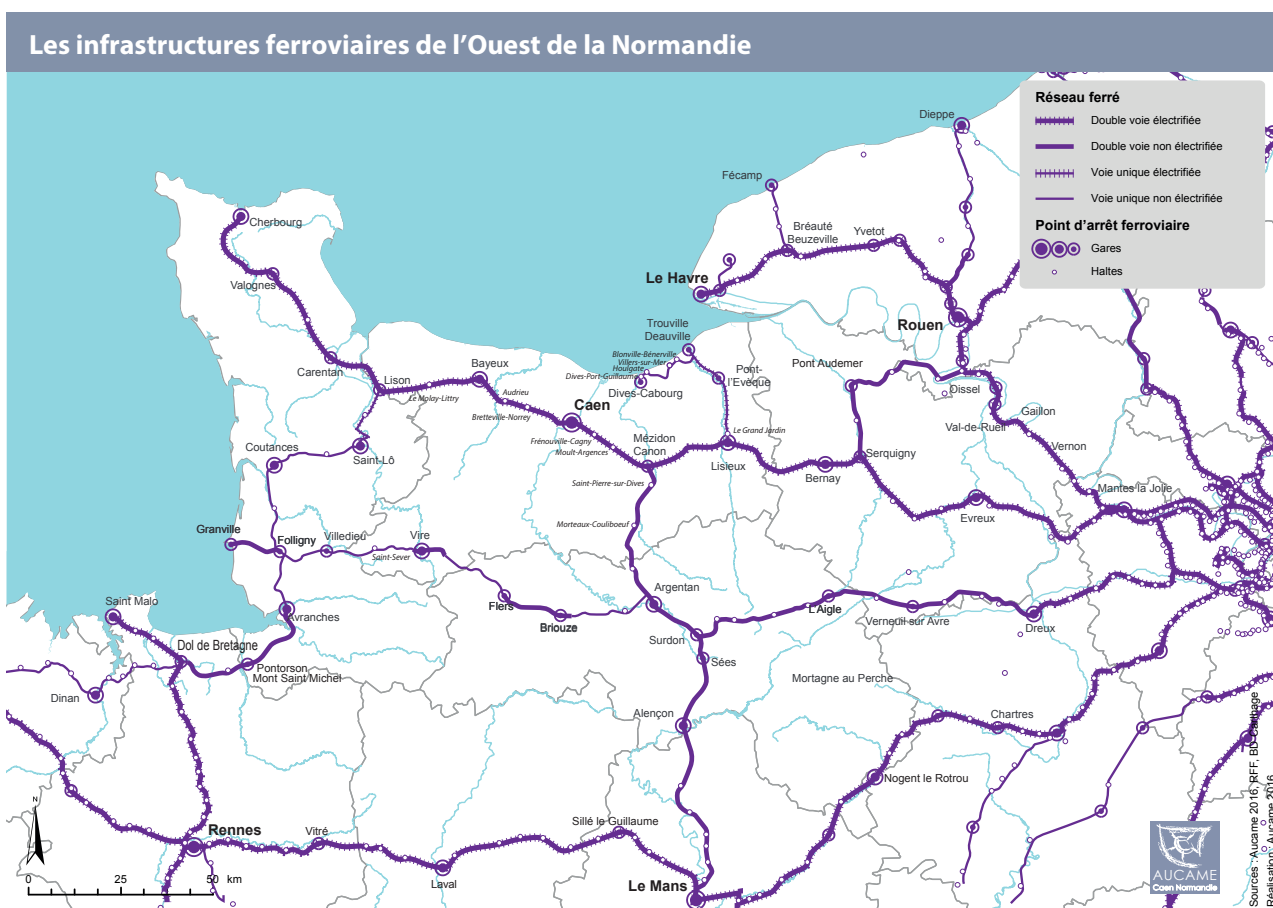
L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

La ligne ferroviaire de Paris à Cherbourg est la colonne vertébrale du réseau ferroviaire de l'ouest de la Normandie et est la seule voie ferrée qui traverse Caen Métropole. En double voie et électrifiée depuis 1994, elle permet de rejoindre Paris, depuis Caen et relie Caen à Cherbourg, Bayeux et Lisieux.

Viennent se greffer, à l'échelle de l'Ouest de la Normandie, sur ce tronçon central des « arrêtes » avec une infrastructure ferroviaire de moins grande qualité et qui per-

met principalement de rejoindre le sud de la Normandie :

- Une voie double non électrifiée, dont le point de connexion se fait à Mézidon Canon, permet notamment de relier Caen à Alençon, Le Mans et Tours et croise la ligne de Paris à Granville à Sudron.
- Une voie simple, électrifiée jusqu'à Saint-Lô, assure la liaison avec le centre et le sud Manche, depuis Lison.
- Une voie simple électrifiée dessert la côte Fleurie en train depuis Lisieux.



Les infrastructures ferroviaires dans le territoire du SCoT Caen-Métropole :



44 km de voie électrifiée



1 gare

4 haltes

Source : IGN BD Topo®

Contrairement au réseau routier, l'absence de véritable étoile ferroviaire autour de Caen limite la desserte du territoire par ce mode.

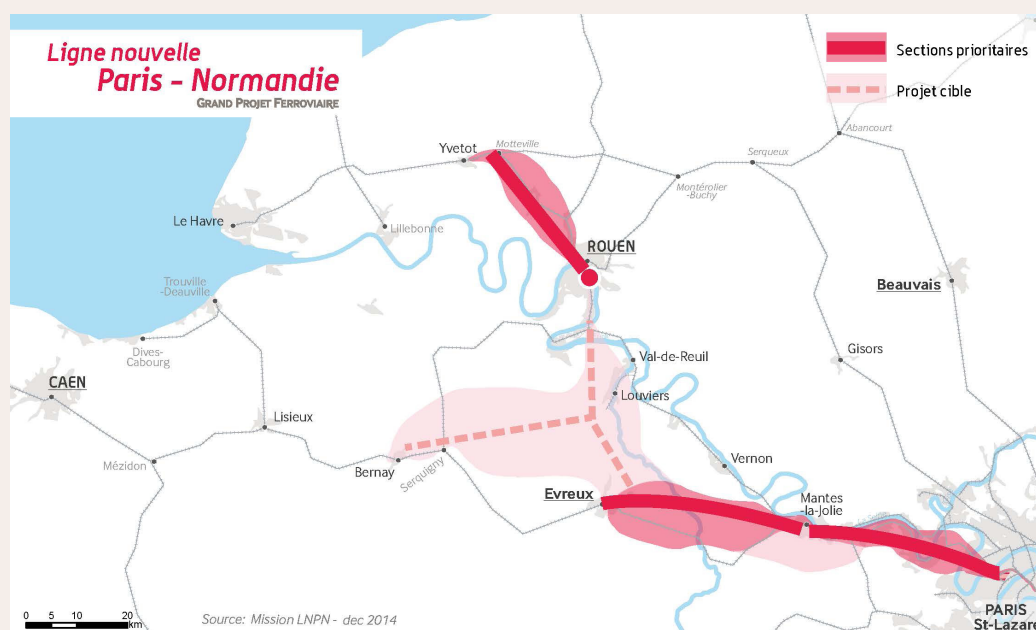
Le territoire du SCoT de Caen-Métropole compte une seule gare desservant le cœur métropolitain du SCoT à Caen. On dénombre en outre 4 haltes ferroviaires, de part et d'autre de la gare centrale caennaise, que sont Audrieu, Bretteville-Norrey, Frénoville-Cagny et Moulton-Argences. Elles permettent une irrigation plus fine du territoire.

Infrastructure ferroviaire à Moulton



LE PROJET DE LA LNPN

L'absence de ligne à grande vitesse est de plus en plus pénalisante, alors que le réseau s'étend en France et en Europe. La question de la modernisation de la desserte ferroviaire de la Normandie est un sujet ancien et complexe compte tenu de la saturation ferroviaire de la vallée de la Seine dans sa traversée des Yvelines. Un grand débat public national s'est tenu en 2011 sur la Liaison Nouvelle Paris Normandie (LNPN), le projet est aujourd'hui en cours d'étude préalable à la déclaration d'utilité publique. Il viserait à construire une ligne nouvelle en région parisienne et améliorer le tracé de la ligne existante en Normandie, permettant de faire circuler des trains rapides, sans pour autant être des TGV. Les gains de temps de parcours attendus sont de l'ordre d'une demi-heure pour les liaisons Caen-Paris. Outre le gain de temps, la possibilité d'interconnexions en Ile-de-France au réseau LGV sans changement à Paris et la fiabilisation des trajets sont aussi des fonctionnalités très attendues de cette ligne nouvelle.



L'OFFRE FERROVIAIRE

Deux lignes d'intérêt national, commercialisées sous le nom de ligne Intercités, desservent le SCoT Caen-Métropole :

- La ligne Paris-Caen-Cherbourg, ligne majeure de l'offre ferroviaire de l'Ouest Normandie, comporte 13,5 allers - retours quotidiens en semaine. Elle permet de rejoindre Paris en 1h50 depuis Caen, cependant, il faut souligner que ce temps de parcours n'a pas progressé depuis la mise en service des turbo-trains en 1970.
- La ligne Caen-Le Mans-Tours compte deux allers retours quotidiens en semaine. Elle permet de relier Le Mans en 1h40 et Tours en 2h50. La pérennité de l'intérêt national de cette ligne est aujourd'hui en discussion suite au rapport d'avenir sur les Trains d'équilibre du Territoire.

Ce réseau grandes lignes est complété par des liaisons interrégionales, dont les temps de parcours ont été améliorés depuis la décentralisation des TER en 2002. Il s'agit de Caen-Rennes (2h50), Caen-Rouen (1h28), Caen-Alençon-Le Mans (1h10 et 1h57). Ces temps de parcours demeurent cependant moins intéressants que la voiture, ce qui explique le faible nombre de liaisons ferroviaires entre Caen et les autres grandes villes de l'ouest de la France.

Le réseau TER permet aussi d'assurer des liaisons entre les grands pôles urbains de l'Ouest de la Normandie, notamment depuis le hub caennais. Il densifie l'offre d'intérêt national et dessert plus finement le territoire.

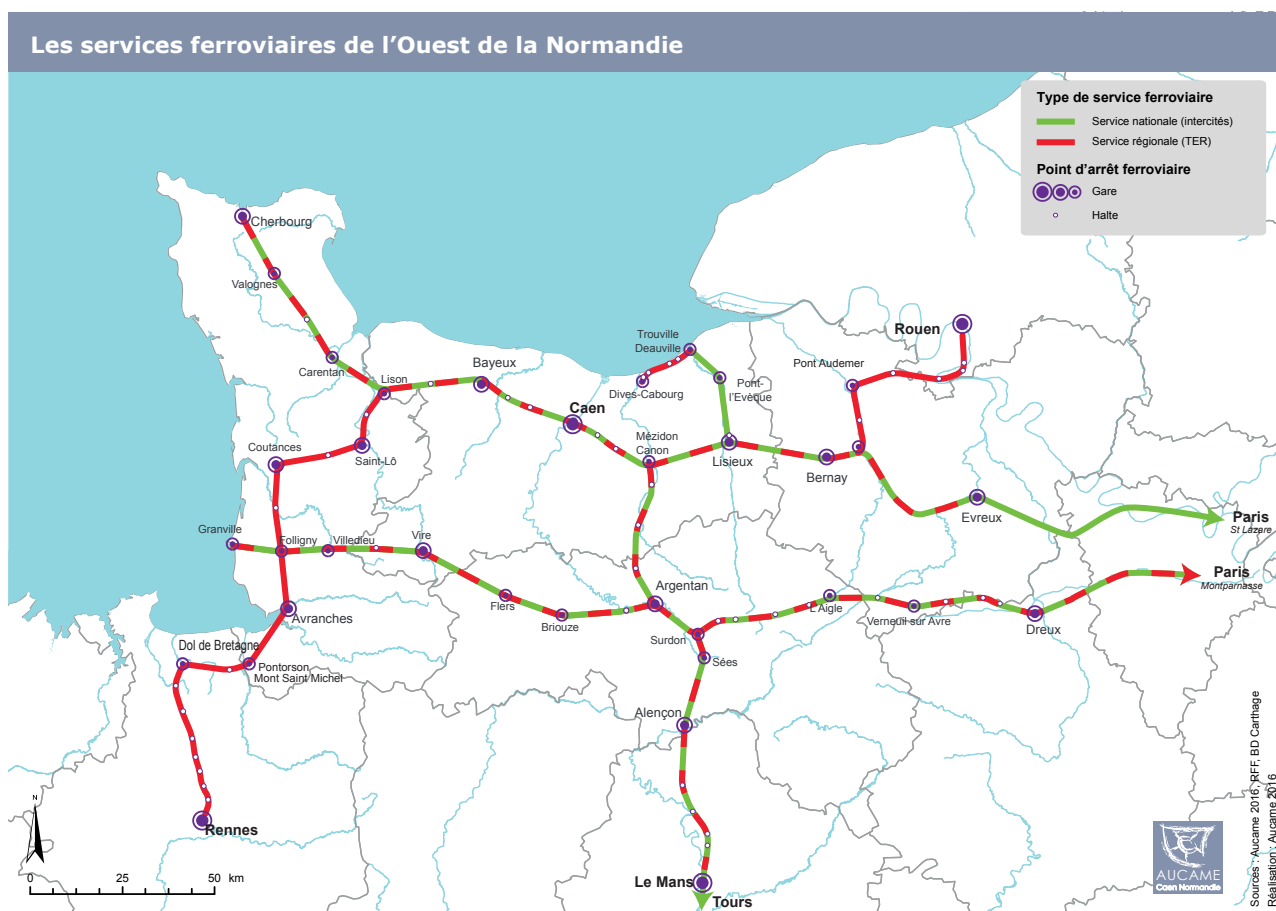
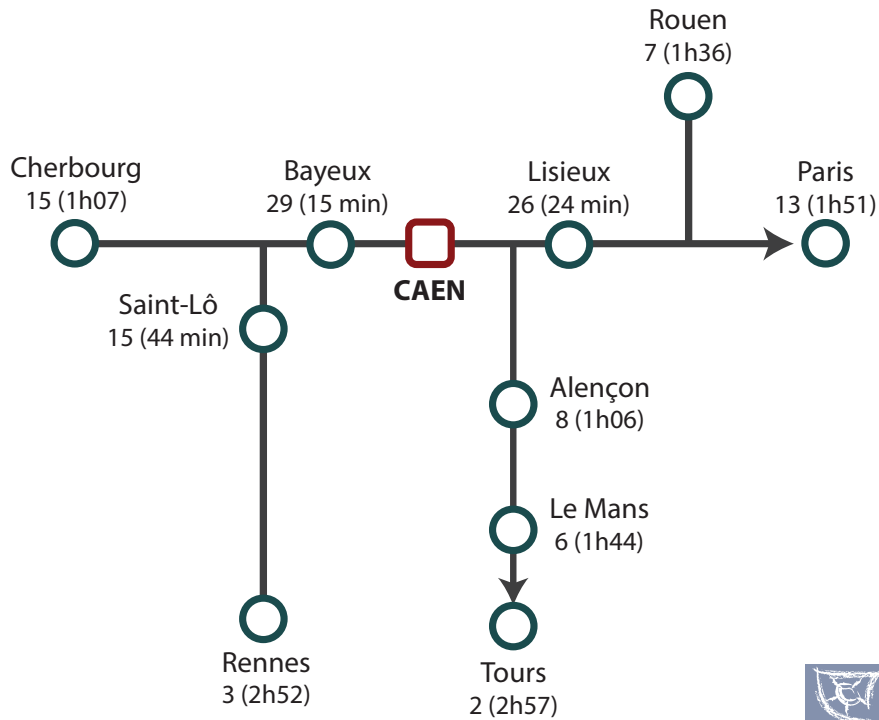


Schéma de l'offre ferroviaire directe depuis Caen

○ Nom de la gare
 nombre de liaisons quotidiennes depuis Caen
 (meilleur temps de parcours depuis Caen)



Sources : voyages-sncf.com (offre hiver 2016)
 Réalisation : Aucame 2016

Le réseau TER bas-normand en chiffres en 2014



3,5 Millions de trains-km en 2014



174 Millions de voyageurs-km en 2014

Sources : Région Basse-Normandie, Ville, Rail & Transports

TER bas-normand à la halte de Brettteville-Norrey



La gare de Caen, premier pôle d'échanges multimodal de l'Ouest Normandie

La gare de Caen constitue le principal pôle d'échanges de Caen-Métropole et même de l'ouest de la Normandie. Il voit passer chaque jour près de 40 000 personnes en correspondance entre deux modes de transport.

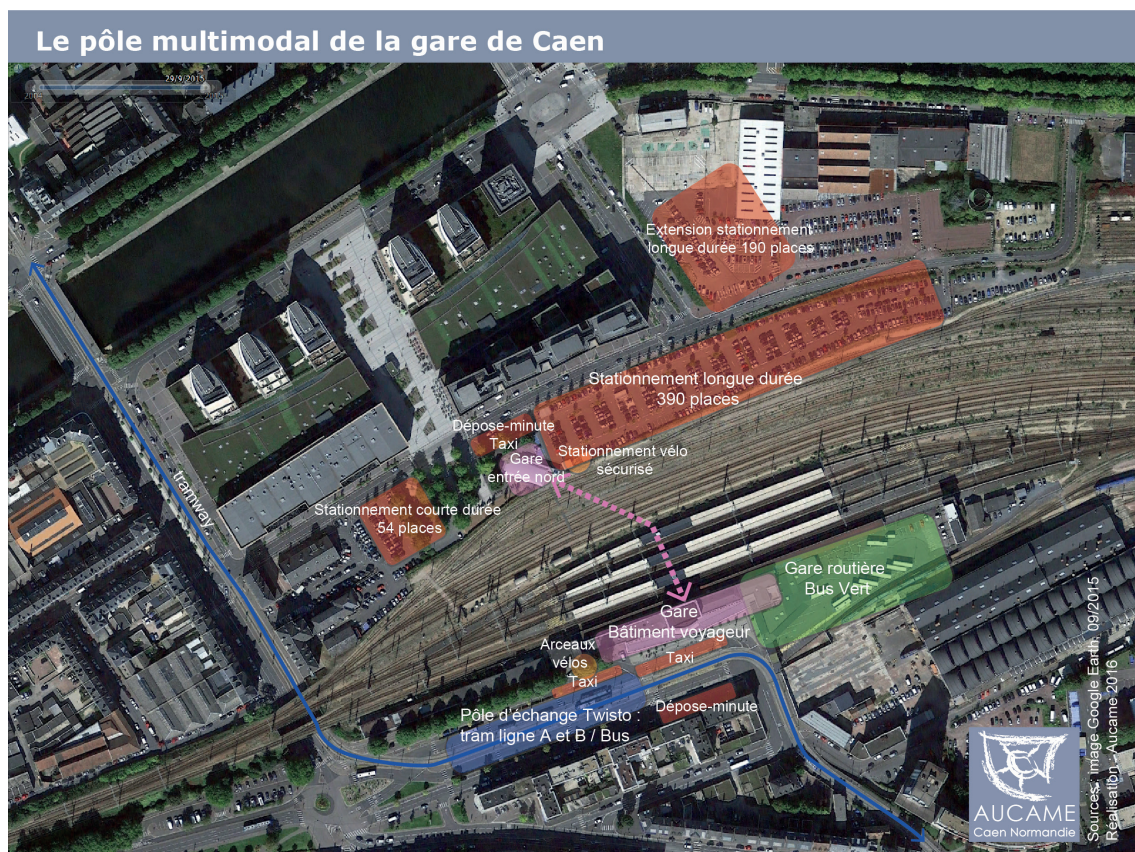
La partie sud de la gare constitue le pôle d'échanges entre transports collectifs : bâtiment voyageur de la gare, gare routière des Bus Verts accessible en quai à quai, et arrêts tram et bus Twisto. Les taxis en attente se situent sur le parvis de la gare.

La partie nord, au débouché du souterrain, est plus consacrée à l'accessibilité automobile. On y trouve le stationnement longue durée (580 places) et courte durée (54 places). Cependant, l'orientation de cette entrée vers le centre-ville et la construction récente du quartier des rives de l'Orne, confère aussi à cette entrée une certaine attractivité pour les piétons. Ce nouveau quartier accueille une galerie commerciale, un multiplexe de 12 salles, des bureaux et des logements, ...

Le stationnement pour les cycles est réparti des deux côtés de la gare. La majorité du stationnement vélo se fait actuellement sur des arceaux non abrités ni sécurisés.

LA REFORME DU PÔLE MULTIMODAL DE LA GARE DE CAEN

Une réflexion collective de la part des différents acteurs du transport à l'échelle locale a été menée pour optimiser une politique multimodale centrée notamment sur le projet de grand pôle multimodal autour de la gare de Caen afin de renforcer ce « hub ». L'objectif est de permettre, à l'occasion de l'arrivée du tramway fer, une meilleure interaction entre les modes afin de les rendre plus attractifs vis-à-vis de la voiture. Le parvis de la gare sera réaménagé pour faciliter les échanges entre transports urbain, interurbain et train, mais aussi laisser plus de places aux modes actifs. Un projet d'extension sur plusieurs niveaux du Parcotrain viendra à terme compléter cette politique, pour favoriser l'accès à la gare des voyageurs extérieurs à l'agglomération.



Une offre complète en transports collectifs routiers

Le maillage du territoire de Caen-Métropole en infrastructures routières s'accompagne d'une bonne desserte en transports en commun, au sein même de Caen Métropole et avec l'extérieur, grâce aux cars « Macron », à l'offre Bus Verts mais aussi le réseau Twisto.

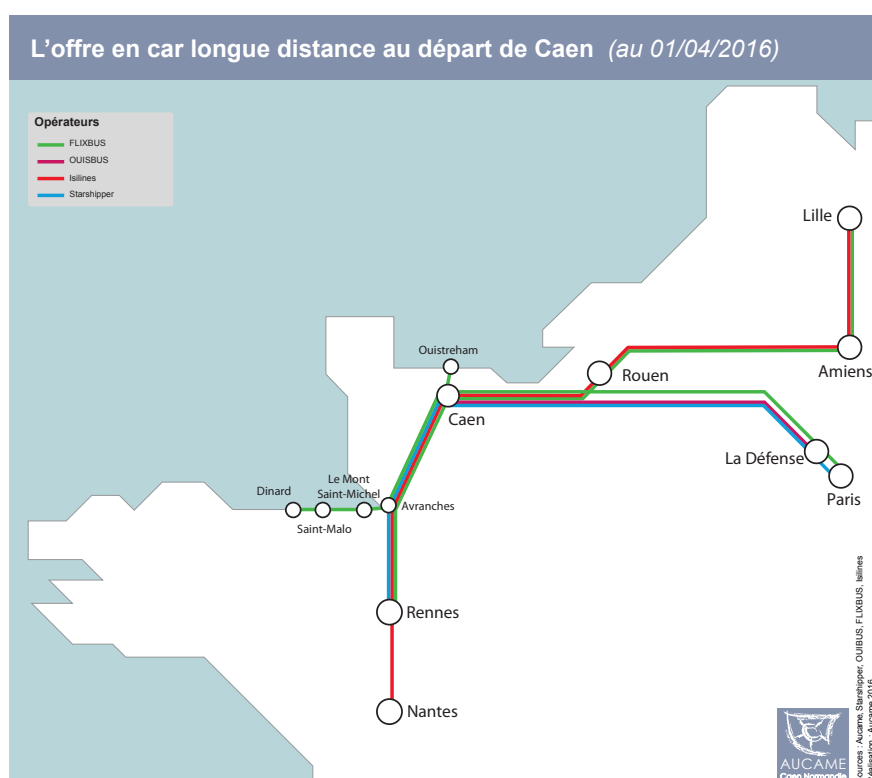
LES CARS PRIVÉS LONGUE DISTANCE, UNE OFFRE INTERURBAINE EN PLEINE ÉMERGENCE

La loi pour La croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques promulguée le 7 août 2015, dite loi Macron, libéralise le transport longue distance par autocar. Les effets de cette loi ne se sont pas faits attendre puisque 158 villes françaises étaient desservies par des cars « Macron » dès 2016.

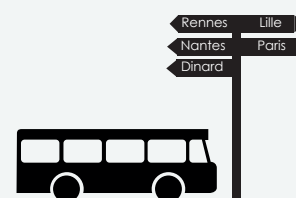
Caen n'échappe à la règle et a vu une offre importante se déployer. Ainsi il est possible de rallier quotidiennement les principales villes de l'ouest (Rennes, Nantes), du nord-ouest (Amiens, Lille), ainsi que la région parisienne (Paris, La Défense) en car. Cette offre est proposée par les grands opérateurs nationaux qui dominent le marché.

Cette offre quotidienne vient d'être récemment complétée par une offre touristique qui permet aux touristes descendant du ferry à Ouistreham de rejoindre Caen et Paris, et une offre weekend desservant depuis Caen le Mont-Saint-Michel et la côte d'Émeraude en Bretagne.

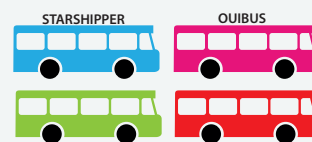
Cependant, le manque de recul par rapport à cette libéralisation entraîne une grande volatilité de l'offre actuelle.



L'offre en cars longue distance dans le territoire du SCoT Caen-Métropole



12 villes desservies



4 opérateurs privés

Sources :
Observatoire des mobilités de l'Aucame,
Opérateurs privés de transport 2016.

LE RÉSEAU DES BUS VERTS

Le réseau des Bus Verts constitue l'un des réseaux départementaux les plus importants de France, avec une offre commerciale bien développée par rapport aux autres réseaux de transports collectifs interurbains. Il assure les trois fonctions suivantes :

- Une fonction de liaisons express entre Caen et les autres pôles du département, permise par le réseau de voies express autour de Caen. Ce réseau comprend également une ligne d'intérêt régionale, reliant Le Havre à Caen.
- Une fonction de desserte périurbaine autour des grands pôles du territoire. Le réseau régulier (hors lignes uniquement scolaire) est très largement orienté vers

l'agglomération caennaise, principale agglomération du département, puisque 18 lignes y convergent. Ils existent également des réseaux d'irrigation du territoire autour de Lisieux, Bayeux et le long de la Côte fleurie.

- Une fonction de desserte scolaire des collèges, qui faisait partie des compétences des conseils départementaux.

Ce réseau assure aussi l'interconnexion avec les transports ferroviaires et le réseau de transports collectifs urbains puisque ses deux points d'arrêts principaux sont la place Courtonne, au centre de Caen et la gare SNCF.

En 2010, on recensait 1,4 millions de validations commerciales sur le réseau Bus Verts.

Bus Vert en stationnement à la gare routière de Caen



Plan du réseau Bus Verts



Source : Kéolis Calvados

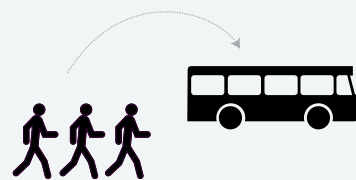
Le réseau Bus Verts :



30 lignes régulières



45 lignes scolaires



1,4 Millions de voyages en 2010

Source : Kéolis Calvados

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'AGGLOMÉRATION CAENNAISE

Le réseau Twisto dessert la totalité des communes de l'agglomération caennaise et permet d'accéder aux principaux pôles d'emplois, d'éducation et aux grandes zones de commerces de l'agglomération.

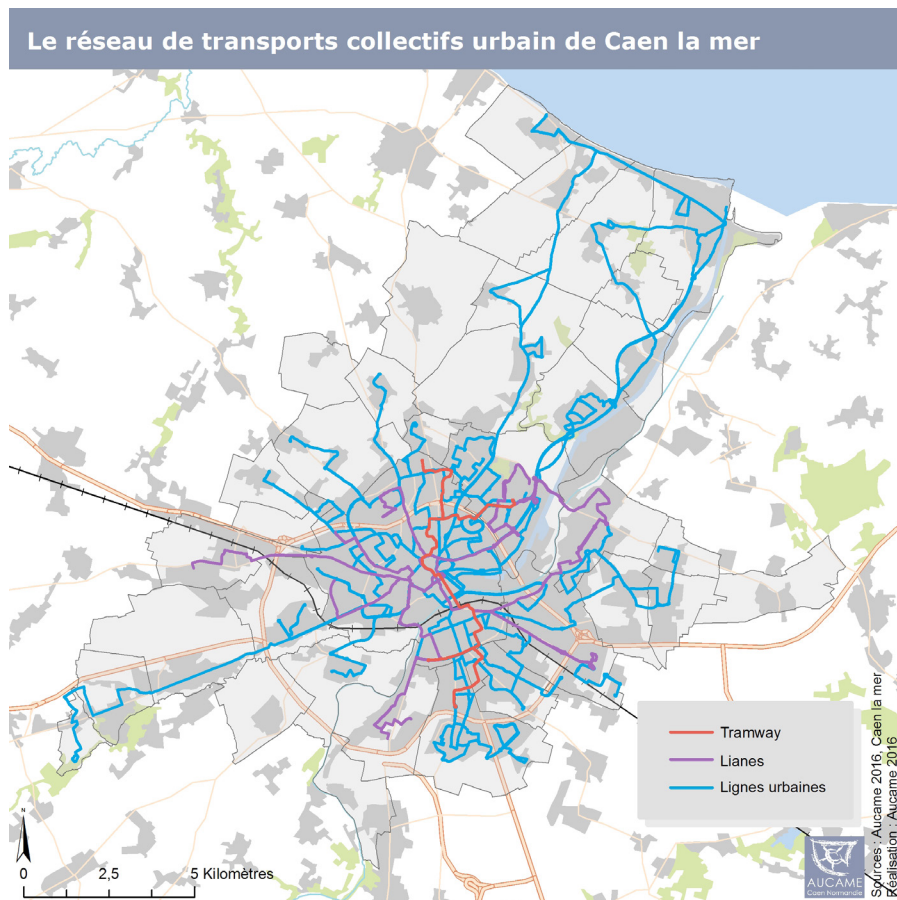
Le réseau Twisto s'articule autour de deux lignes de tramway sur pneu (TVR), représentant 16 km de linéaire de Transports en Commun en Site Propre (TCSP), et quatre lignes de bus structurantes appelées Lianes. Il comporte également un réseau de lignes de proximité, un réseau de soirée et de nuit, un réseau scolaire et des navettes entreprises.

On dénombre 1 238 points d'arrêts sur le territoire.

Afin d'encourager l'utilisation des transports collectifs en centre-ville, l'agglomération caennaise a créé deux parcs relais sur son territoire directement connectés au tramway : le parking Côte de Nacre, proche du CHU et d'une capacité de 350 places, ainsi que le parking Ifs Jean Vilar, terminus sud de la ligne A du TVR et d'une capacité de 90 places. Néanmoins, les parcs relais connaissent aujourd'hui un succès limité, du fait d'un accès routier aisé et d'une facilité de stationnement dans le centre-ville de Caen.

Le réseau assure globalement une bonne couverture territoriale de l'agglomération, au détriment parfois de l'efficacité et de la vitesse commerciale.

En 2013, l'offre kilométrique est de 9,6 millions de km. En 2014, 31 millions de voyages ont été effectués sur le réseau Twisto, dont 40 % sur le TVR et un quart sur les Lianes.



PROJET « TRAMWAY 2019 »

La réalisation du TVR (transport sur voie réservée) entre 2000 et 2002 fut l'occasion d'une expérimentation d'un nouveau mode de transport, proche du tramway mais moins coûteux et plus souple : le tramway sur pneus.

Cependant, ce nouveau matériel a connu de nombreux déboires et son avenir ne peut plus être assuré à un coût acceptable pour la collectivité. Pour autant, le tracé de la double ligne a fait la preuve de sa pertinence au vu de la fréquentation du TVR (environ 40 000 passagers/jour).

Pour assurer la pérennité du système et sa capacité de développement, le choix retenu a été de transformer la ligne de TVR en ligne de tramway sur fer, et de desservir par la même occasion le quartier en devenir de la Presqu'île. La création de cette extension a amené Caen la mer, maître d'ouvrage, à revoir le schéma d'exploitation de son réseau de tramway, qui comptera en 2019 trois lignes (cf. Schéma ci-contre).

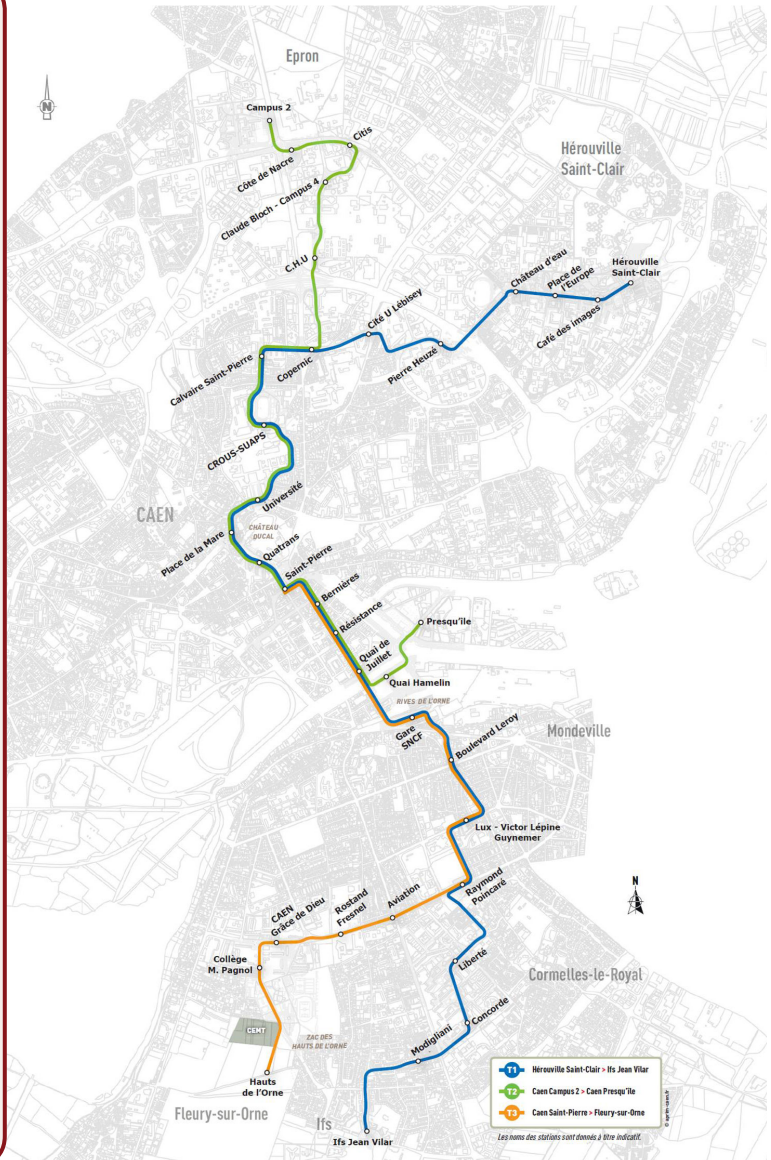
Le passage au tramway fer permettra un gain qualitatif fort : meilleure fiabilité, meilleure fréquence possible et capacité des rames supérieure. Surtout, il pourra plus facilement être évolutif grâce à l'acquisition possible de nouvelles rames pour améliorer la fréquence ou la complémentarité avec de futures lignes.



Vue d'artiste du projet tramway 2019

Source : ©Aprim

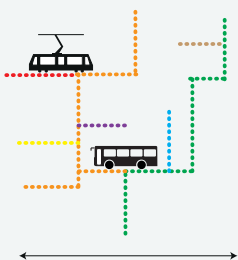
Schéma d'exploitation envisagé du tramway fer 2019



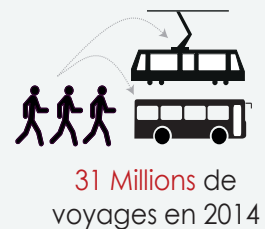
Sources : ©aprim-caen.fr, tramway2019.com

Le réseau Twisto en chiffres :

29 lignes régulières



soit 392 km de lignes



Source : Rapport d'activité Kéolis Caen 2014

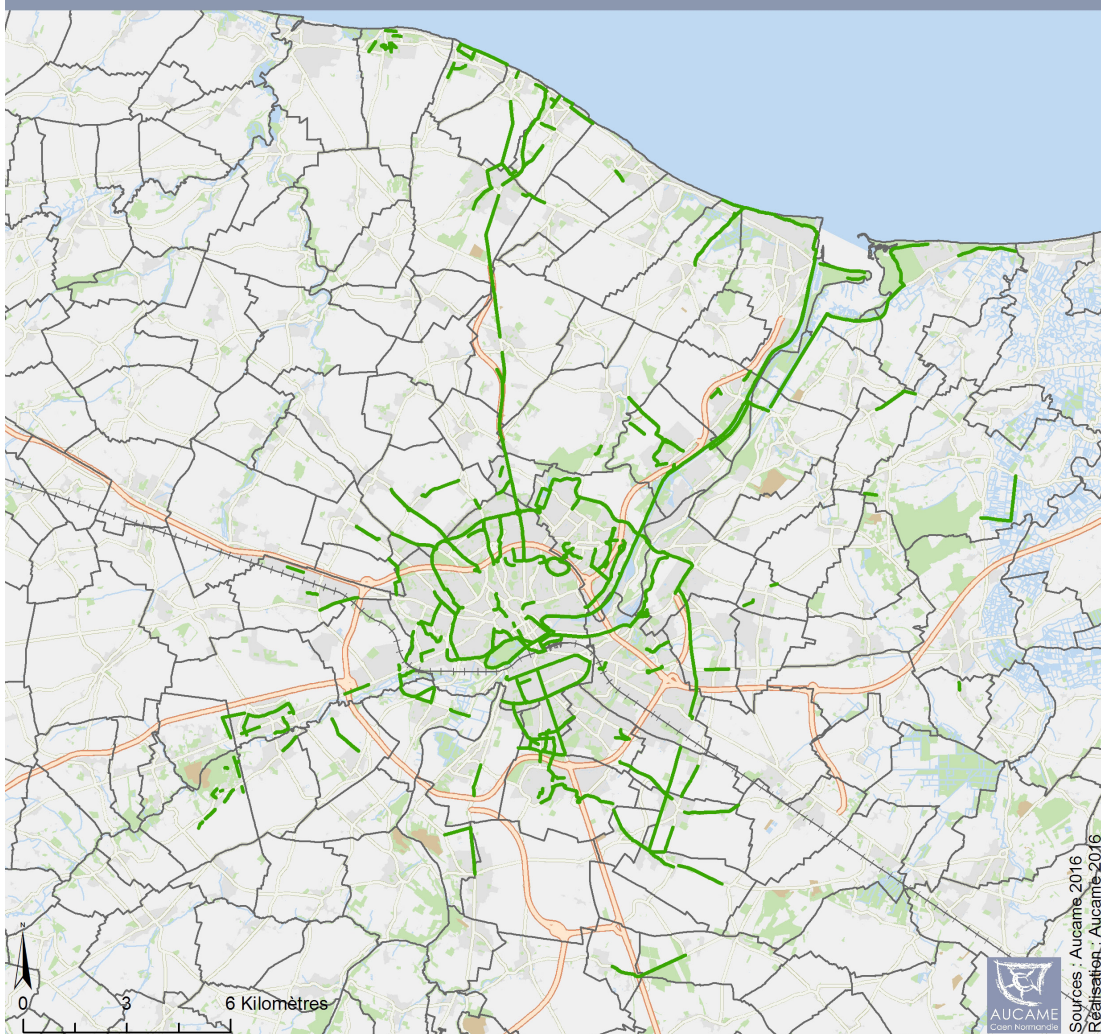
Un réseau cyclable en cours de structuration

LES AMÉNAGEMENTS ET ITINÉRAIRES CYCLABLES

Deux grands itinéraires de cyclotourisme traversent le territoire : l'euro vélo 4 de Kiev à Brest, longeant le littoral de la Manche et la VéloFrancette, itinéraire d'intérêt national reliant Ouistreham à La Rochelle. Ce dernier utilise la voie verte du canal de Caen à la mer puis la voie verte de l'ancien chemin de fer Caen-Flers, aménagée ces dernières années par le Conseil départemental. Outre les grands randonneurs à vélo, ces deux voies vertes rencontrent un succès certain auprès des habitants de l'agglomération pour sortir de la ville, dans un cadre agréable et sécurisé.

Ce réseau de grands itinéraires est complété par des aménagements urbains, notamment dans l'agglomération caennaise, permettant d'assurer la traversée des secteurs urbains. Pour encourager la réalisation de tels aménagements, le Syndicat Mixte Caen-Métropole a élaboré avec l'Aucame un schéma cyclable qui, à partir d'un diagnostic des itinéraires cyclables existants ou en projet dans les communautés de communes du SCoT, détermine les axes à aménager en priorité afin de créer à terme un réseau cohérent et sans coupure. Ce schéma prend d'ailleurs en compte les continuités avec le schéma cyclable de Caen la mer et les grands itinéraires départementaux.

Aménagements cyclables dans Caen Métropole en 2012



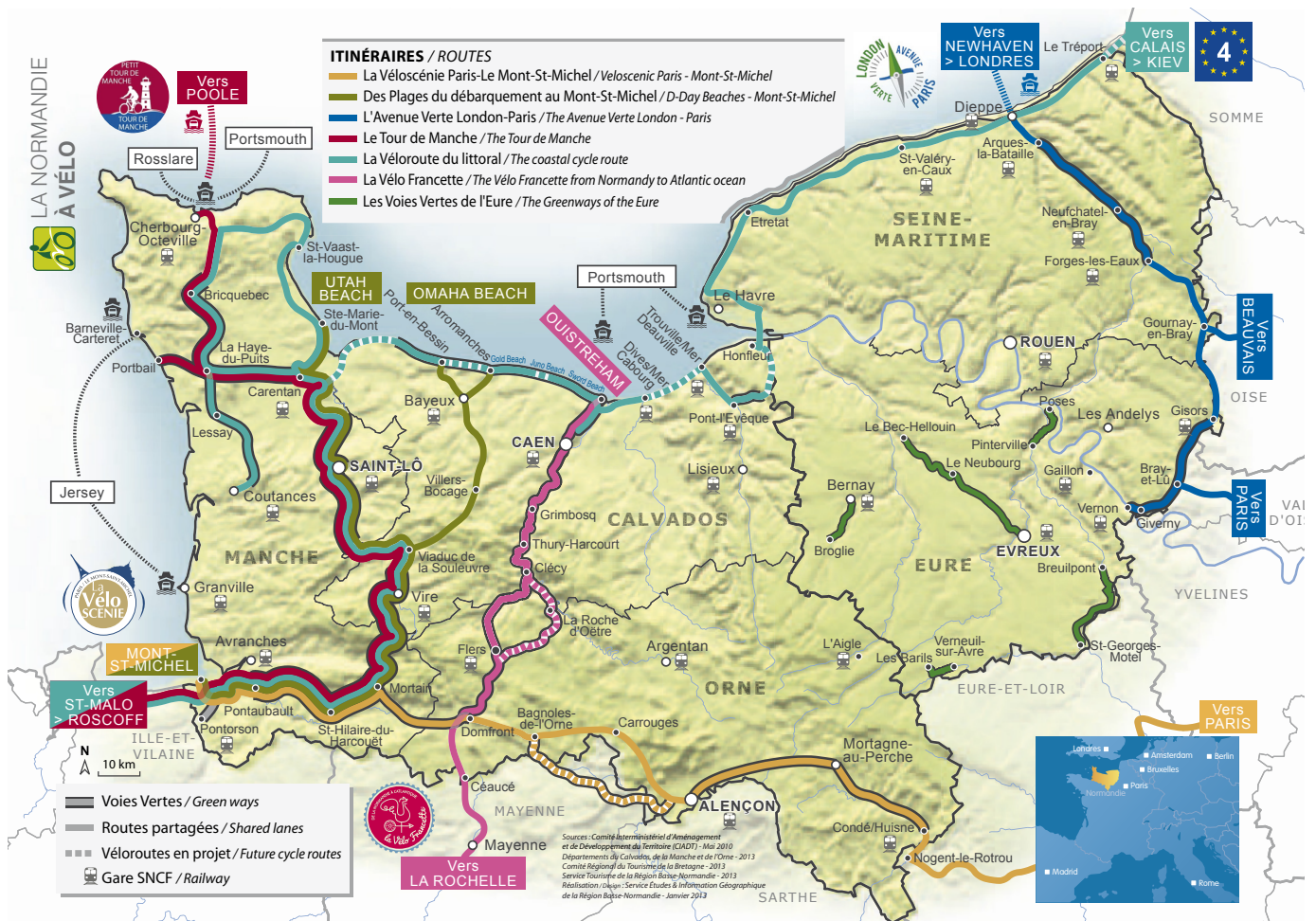
Voie verte de l'Orne à Feuguerolles-Bully



Les aménagements cyclables dans Caen Métropole (2012) :



390 km
d'aménagements
cyclables



DE NOUVEAUX SERVICES POUR LES MODES ACTIFS

La maison du vélo

Avec à peine 2 % de part modale, la pratique du vélo comme mode de déplacement au quotidien peine à décoller dans l'agglomération, même si ces chiffres sont en progression par rapport à l'enquête menée en 2005. Les différentes collectivités ont développé des stratégies vélo, en misant sur le déploiement d'infrastructures et/ou la création de services.

Parmi celles-ci, le soutien à la maison du vélo, lieu rassemblant un « village » associatif autour du vélo, un atelier d'aide à la réparation et des services de location longue durée, rencontre un certain succès. Cette maison du vélo, située à proximité de la gare et du quartier des Rives de l'Orne constitue d'ailleurs un exemple reconnu en France.

Le succès de la maison du vélo à Caen a donné l'exemple pour d'autres associations dans l'ouest de la Normandie. À Bayeux, une maison du vélo a été créée en face de la gare et propose des services de location, gardiennage et entretien. Il existe aussi de nombreux projets similaires dans tout l'ouest de la Normandie, pouvant constituer un véritable réseaux de services aux vélos.

Sortie scolaire à la Maison du vélo à Caen



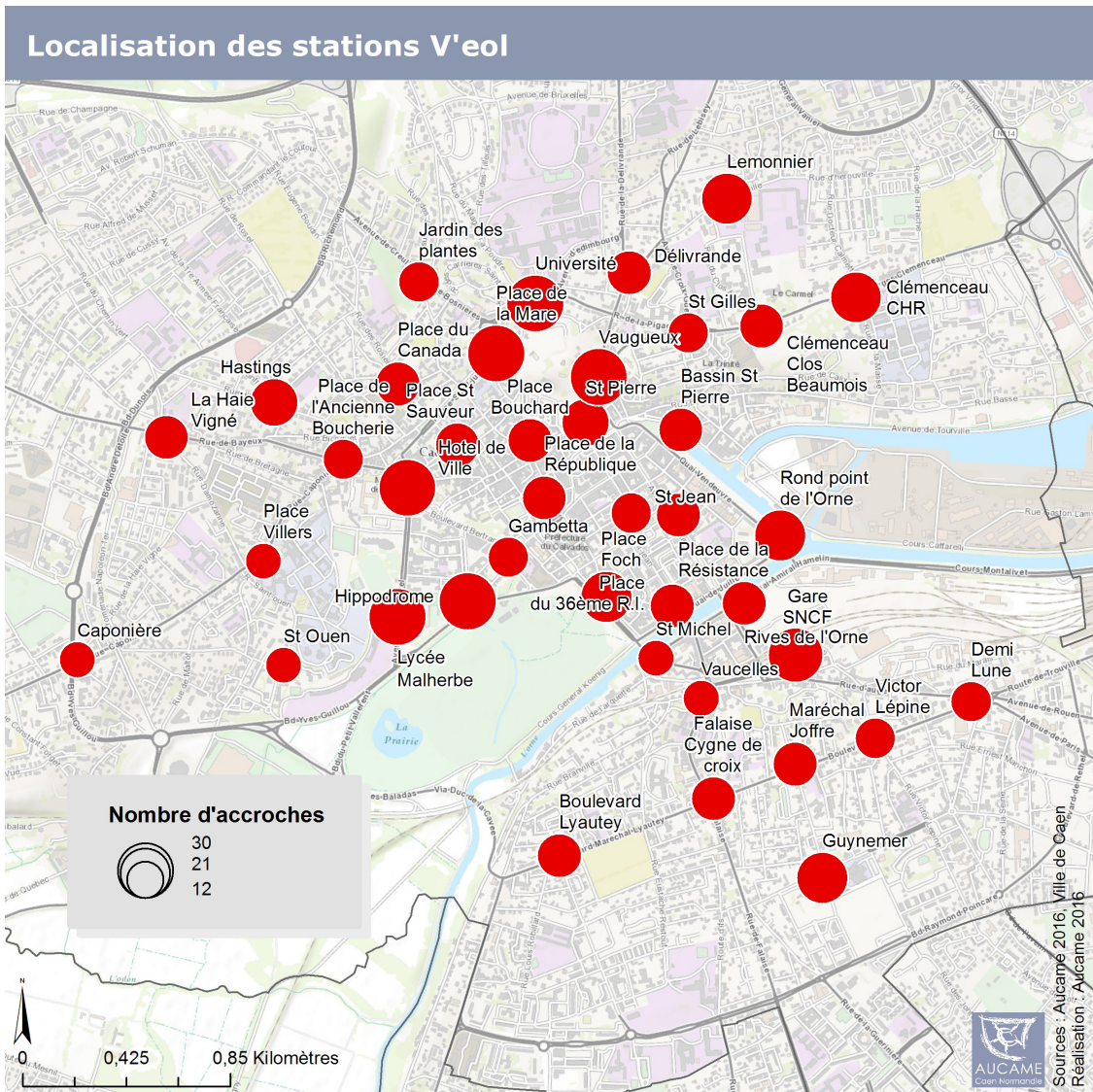
Le système V'eol

En 2008, la ville de Caen fut l'une des premières villes moyennes à se doter d'un système de vélo en libre-service, appelé V'eol. Il permet d'emprunter, le temps d'un trajet, un vélo via un système de 40 stations réparties dans toute la ville.

Si V'eol fut particulièrement bien utilisé à ces débuts, le système connaît en 2010 380 emprunts journaliers en moyenne. Cette baisse dans l'utilisation de V'eol est en partie due au système de réservation relativement complexe, ne facilitant pas les emprunts d'utilisateurs ponctuels, principale cible de ce type de service.

Station V'eol Place de la Résistance







Le territoire du SCoT Caen-Métropole est doté d'infrastructures de qualité et d'une offre de mobilité multimodale complète contribuant au rayonnement de la capitale régionale. Celle-ci tire profit en premier lieu de son étoile autoroutière qui favorise à la fois son accessibilité et structure également les déplacements à l'échelle locale. Cette étoile autoroutière a ainsi facilité le développement périurbain du territoire, l'un des plus importants de France.



Bien que la ligne Paris-Caen-Cherbourg soit l'une des lignes Intercités les plus fréquentées de France, la desserte ferroviaire du territoire est plutôt limitée. L'absence de véritable réseau ferroviaire dans l'ouest de la Normandie et d'étoile ferroviaire autour de Caen limite les potentialités de connexions régionales et interrégionales. A ce titre, le rayonnement de l'infrastructures routières autour de Caen, doublé d'une politique volontariste du département, a permis au réseau de transport routier interurbain du Calvados, dit Bus Verts, de jouer le rôle de « RER ».

Si la desserte multimodale (train, bateau, avion, route...) du territoire est plutôt bien assurée, la question de l'intermodalité est plus problématique. Aujourd'hui, le seul pôle d'échanges multimodal du territoire se concentre en gare de Caen. Cependant, l'articulation des modes et le cheminement entre les stations ne sont pas optimisés. Le projet de grand pôle multimodal autour de Caen va dans ce sens. De même, la réflexion sur la desserte en transport en commun des infrastructures de grandes accessibilités telles que l'aéroport de Caen Carpiquet et la plateforme ferry Caen Ouistreham est aujourd'hui bien engagée, à l'image de l'extension du réseau Twisto vers l'aéroport.

Enfin, les modes actifs et spécialement le vélo bénéficie d'une place de choix ces dernières années dans les politiques de mobilité. La création de la maison du vélo à Caen en est le parfait exemple puisqu'elle offre un certain nombre de services aux cyclistes de l'agglomération afin de faciliter la pratique du vélo, et semble faire des émules à l'échelle régionale, voire nationale.

*Directeur de publication : Patrice DUNY
Réalisation : Aucame 2016
Photographies : Aucame (sauf mention contraire)
Contact : xavier.lepetit@aucame.fr*



AUCAME
Caen Normandie

Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole
19 avenue Pierre Mendès France - 14000 CAEN
Tel. : 02.31.86.94.00
email : contact@aucame.fr / site web : www.aucame.fr