



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CINGAL – SUISSE NORMANDE

Communauté de communes
Cingal - Suisse Normande

Rapport diagnostic – Version définitive

Diagnostic cyclable de territoire Présentation au Club vélo

Juin 2021



Crédits photos : Maison du vélo Thury Harcourt, Calvados Tourisme

Promu par



BL
évolution

8 juillet 2021

Présentation et discussion au Club vélo n°1 - Diagnostic cyclable

Introduction

Présentation du diagnostic cyclable du territoire :

- Présentation de l'analyse technique
- Retour sur l'enquête
- Retour sur l'évaluation de la cyclabilité

Les enjeux du territoire en matière cyclable

Annexes



Du plan national aux Schémas cyclables locaux : l'emboîtement des échelles

Les projets des communes

Schéma directeur cyclable CC Cingal – Suisse Normande

Schéma directeur cyclable
Syndicat Mixte Caen Métropole (2012)

Inter-Communautaire

Plan départemental Vélo 2019-2025

Département du Calvados

Schéma régional des véloroutes de la région Normandie, validé en 2012

Echelon régional - Normandie

Plan national vélo adopté en sept. 2018, intégré à la LOM et financé (50 M€/an)

Echelon national

COVID-19 (mai 2020)

Dans le contexte de la crise sanitaire, de nombreux aménagements cyclables temporaires ont vu le jour à travers toute la France. Le nombre de cyclistes a également évolué, en comparaison comparé à l'avant confinement.

- Milieu urbain : +27%
- Milieu péri-urbain : +138%
- Milieu rural : +197%

Sources : COVID-19 vélos-territoires.org

Le rôle fédérateur de la CCCSN

La CCCSN est fédératrice des projets des mobilités actives développées sur son territoire à différentes. Elle coordonne et soutien (techniquement et financièrement) l'aménagement de liaisons douces au niveau communal et intercommunal ainsi que les services associés déployés à l'initiative des communes.

Les objectifs du Schéma Directeur Cyclable de Cingal Suisse Normande

- Favoriser le **transfert modal** de la voiture vers des modes actifs, et ainsi augmenter significativement la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens sur le territoire de la CCCSN,
- Favoriser les **itinéraires cyclables internes** aux centre-bourgs, **relier les centres bourgs** aux hameaux, **relier les communes** entre elles, ainsi que les liaisons entre équipements publics structurants, commerces et surtout les établissements scolaires,
- Réduire les déplacements automobiles, **sécuriser la pratique du cyclisme** des autres usagers et contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre et des polluants.
- **Diversifier** les usages dans l'espace public, **mixer les fonctions de la voirie** répondant à un besoin exprimé localement,
- Proposer des **itinéraires cyclables cohérents hors agglomérations** (coûts d'aménagements raisonnables, possible maîtrise du foncier, sécurisés, etc.),
- **Être relié aux grands itinéraires cyclables** existants (notamment la Vélo Francette) et aux itinéraires des territoires voisins.



Les étapes de travail du schéma directeur



Diagnostic

- Visite de terrain et concertation
- Analyse des enjeux (morphologie du territoire, offre, demande, aménagements existants, réseau piéton, services liés à la mobilité)

Scénarios

- Analyse des tronçons à aménager/jalonner
- Zoom sur les pôles
- Dimensionnement du stationnement

Stratégie et Plan d'actions

Schéma Directeur Cyclable en trois volets:

- Volet Aménagement
- Volet Services
- Volet Communication



Présentation du diagnostic vélo du territoire

- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux



Identité et Urbanisme

2017

42 communes.

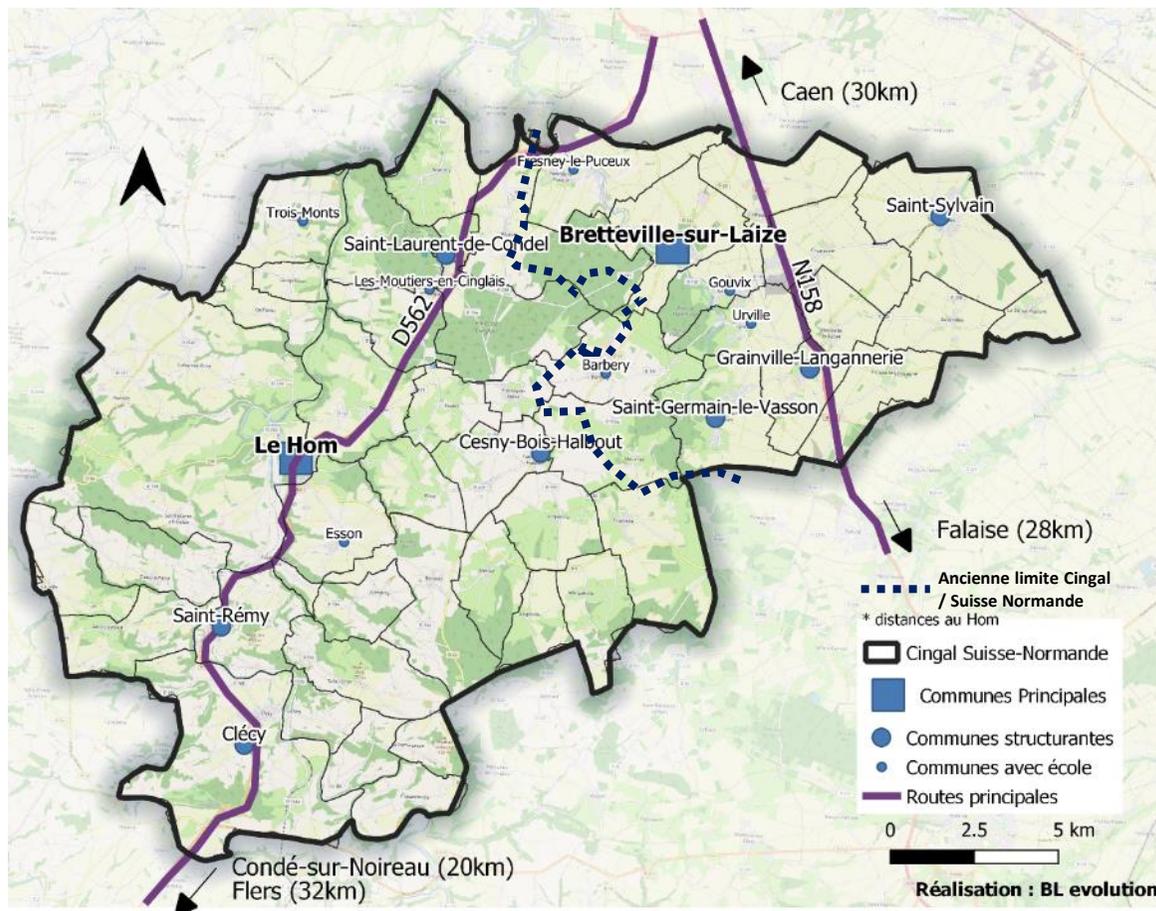
entre les zones d'influence de Caen, Fers, Falaise et Condé-en-Normandie auxquelles il est relié par ses deux axes routiers principaux (D5662 et N158).

Avec une superficie totale de **388 km²** et environ **24 500 habitants**, 63 hab./km²

Le territoire est polarisé autour des **deux principaux bassins de vie** Thury-Harcourt (aujourd'hui intégré à la commune nouvelle du Hom) et Bretteville-sur-Laize

où sont concentrées la majeure partie des activités économiques et sociales.

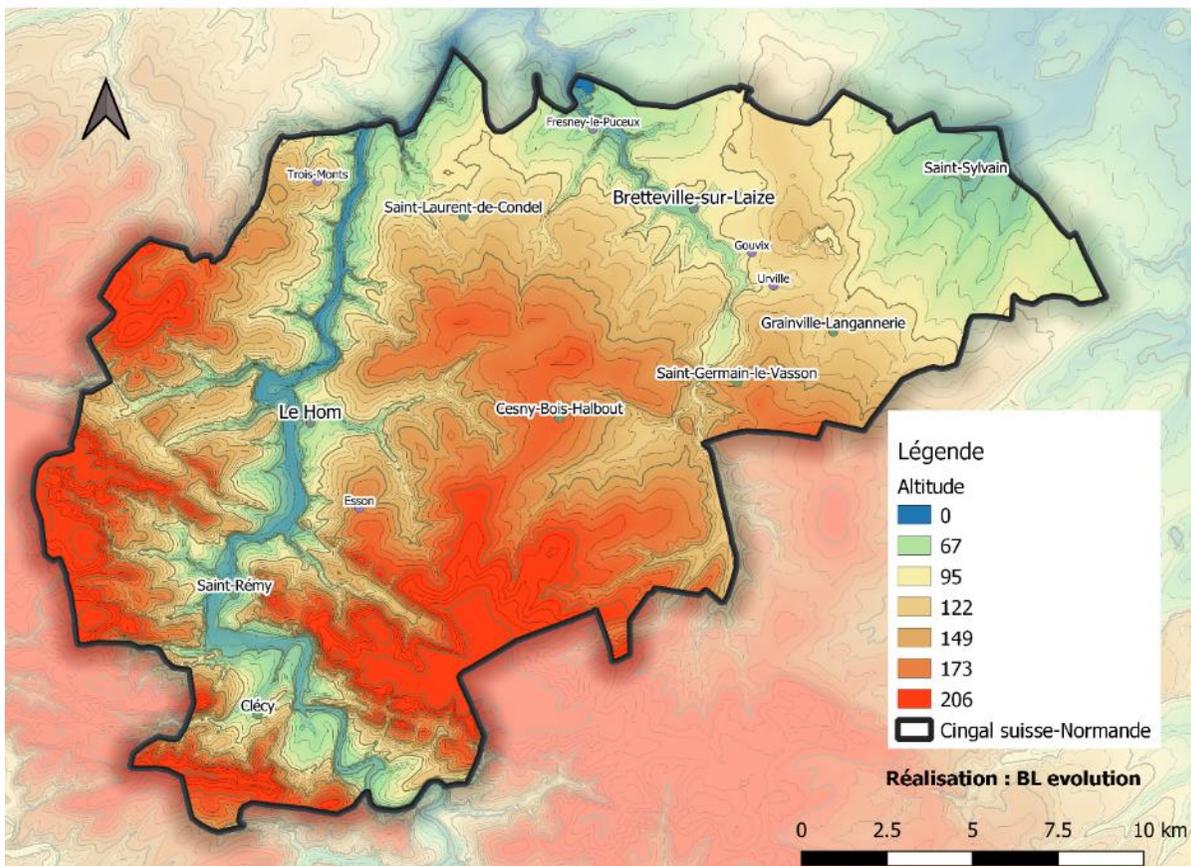
Sept autres communes peuvent être considérées comme structurantes en termes de services : Saint-Sylvain, Saint-Laurent-de-Condé, Cesny-Les-Sources, Saint-Rémy, Clécy, Grainville-Langannerie et Saint-Germain-le-Vasson.





Un territoire au relief inégal

Topographie Cingal suisse-Normande

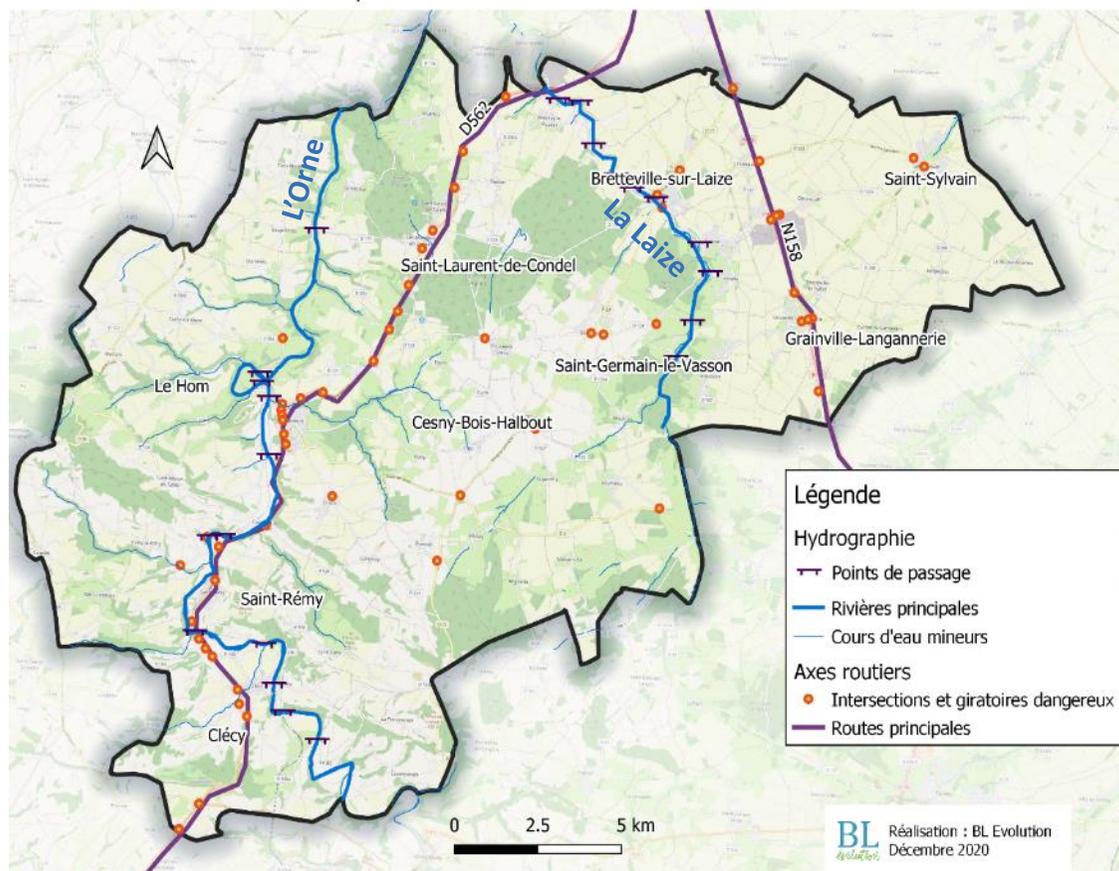


La Suisse Normande présente un relief relativement exigeant pour des cyclistes (hors usages de VAE), alors que l'est du territoire est plus propice aux déplacements cyclables.



Coupures et discontinuités territoriales

Coupures et discontinuités territoriales



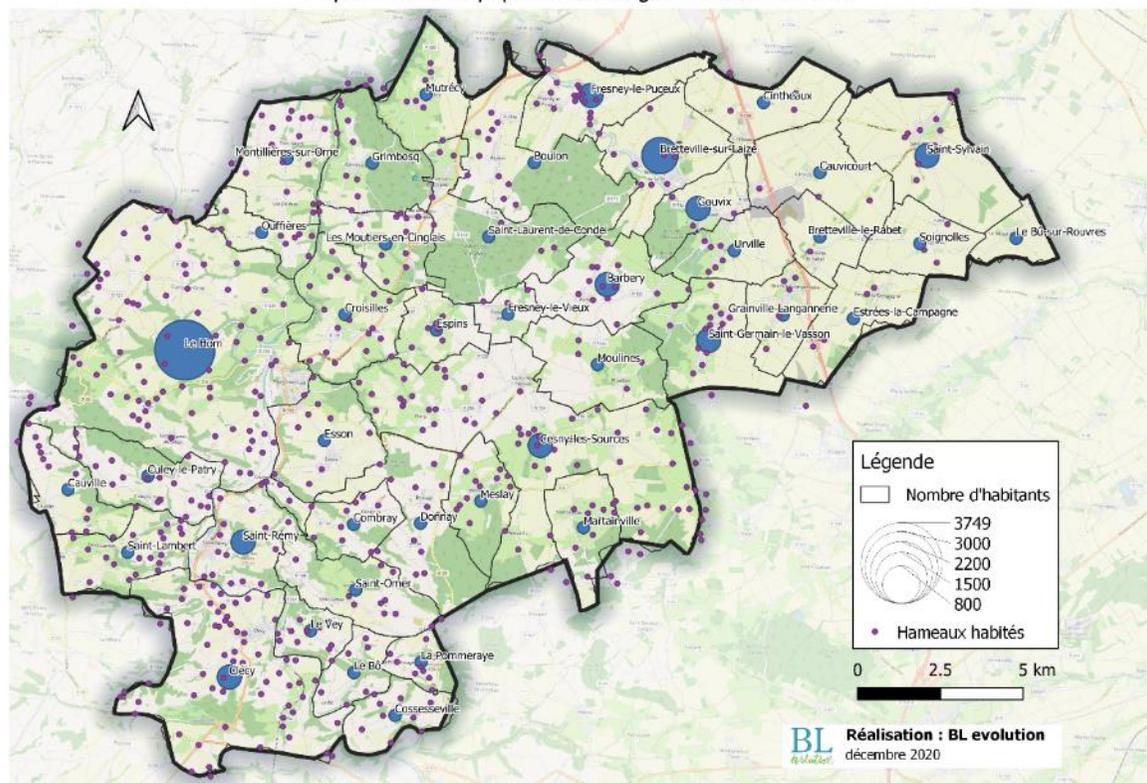
Le territoire du Cingal – Suisse Normande est marqué par **plusieurs phénomènes de coupures et discontinuités territoriales**, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :

- **L'Orne et La Laize** représentent des coupures majeures sur le territoire.
- Deux axes routiers majeurs Nord-Sud coupent le territoire d'Ouest en Est :
 - **La N158** est l'axe le plus fréquenté avec en moyenne près de 20 000 véhicules/jour (dont 10% de poids-lourds).
 - **La D562** accueille en moyenne 10 000 véhicules/jour dont 5,6% de poids-lourds.
- Plusieurs **points noirs** ont été identifiés et représentés sur la carte (liste non exhaustives).



La morphologie générale du territoire – distances et structure urbaine

Répartition de la population à Cingal - Suisse Normande



La CC Cingal suisse-Normande s'étend sur environ 30 km d'ouest en est, et de 22 km du Nord au Sud.

Les distances entre les pôles principaux varient entre 5 km et 15 km (médiane : 7,35 km). La majorité des distances entre les communales semble raisonnable au regard de la distance qui peut être parcourue à vélo

Le territoire est marqué par une dispersion de l'habitat relativement prononcée.



La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

Malgré une population vieillissante, 70% des habitants en âge de faire du vélo

En 2017, 16 280 habitants de la Communauté de communes Cingal – Suisse Normande avait entre 11 et 64 ans. **Le développement du vélo à assistance électrique pourrait notamment permettre de séduire les seniors.**

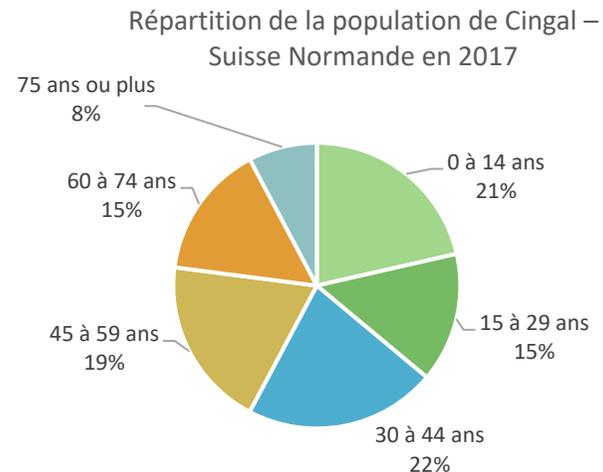
Près de 15 000 habitants en emploi et scolarisés (61% de la population)

Population des 15-64 ans : 14 937 habitants.

4 200 enfants et adolescents . 3 050 personnes de plus de 10 ans sont actuellement scolarisées

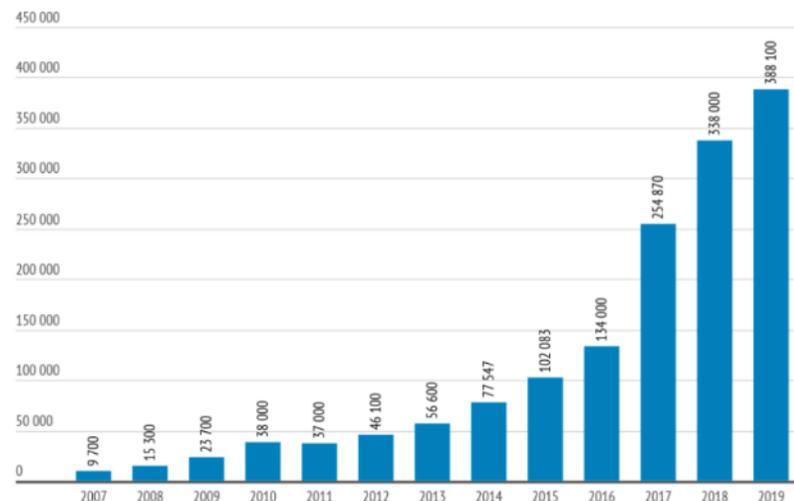
14 écoles élémentaires (primaire et maternelle, en RPI) et 3 collèges.

Pour développer le vélo, le levier du déplacement domicile – école/collège/lycée est particulièrement pertinent, bien qu'il comporte plusieurs freins à surmonter.



24 500 habitants

Ventes de VAE en France depuis 2007



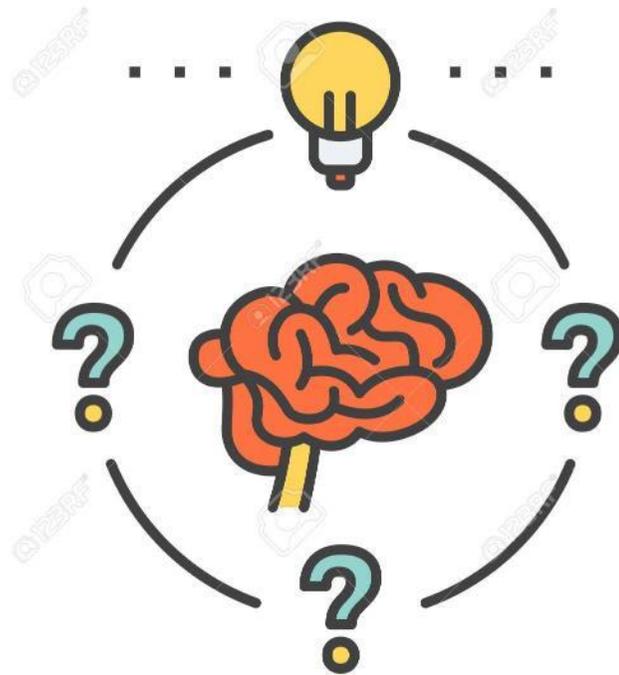


Un territoire avec un fort potentiel de développement du vélo rejoignant des enjeux sociaux de mobilité pour tous

Morphologie du territoire - Synthèse

- **Une intercommunalité récente et contrastée**, issue de la fusion de 2 territoires :
 - la **Suisse Normande** : un **relief marqué** du fait de l'encaissement de l'Orne, complexifiant les trajets à vélo depuis la voie verte vers les hauteurs
 - le **Cingal** : des **plaines** plus propices au vélo
 - **Des distances à vélo raisonnables entre les deux pôles principaux**, Le Hom et Bretteville-sur-Laize, **et les pôles secondaires** pour des cyclistes en forme physique (distance moyenne de 7,5 km)
 - Des **coupures territoriales** importantes : l'Orne et la Laize, la N158 et la D562.
 - Une part importante de la **population potentiellement convertible au vélo du quotidien** :
 - 70% des habitants en âge de faire du vélo
 - 61% des habitants en emploi ou scolarisé
- ➔ Un potentiel important pour développer les trajets domicile-travail, domicile-école, domicile-achats.





BRAINSTORMING



**1 idée sur
1 question**

Comment convaincre davantage de gens de faire du vélo, malgré le relief? Malgré les distances?

Quelles sont les discontinuités physiques, les « barrières » les plus pénalisantes dans le territoire?



2 min de réflexion

Prises de parole : une petite étoile dans le tchat



Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux



Introduction de méthode – Pourquoi parler de demande potentielle

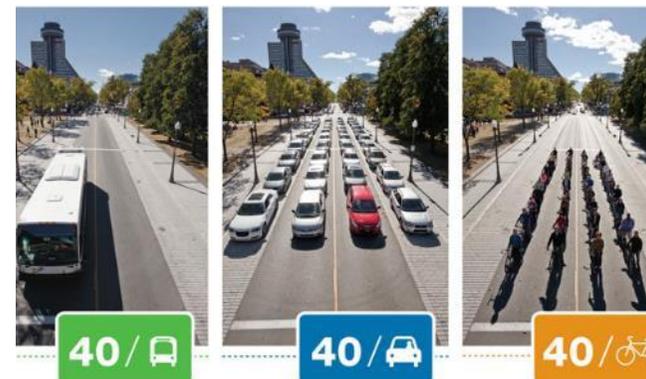
Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

Les personnes font des choix de mobilités en fonction de leurs besoins, de leurs préférences mais aussi de leurs perceptions, ainsi que de l'offre disponible pour les différents modes.

Comme il s'agit de rééquilibrer les modes de déplacement pour réduire la place dominante des modes individuels et carbonés, il faut **comprendre où se trouve la demande potentielle** en matière de mobilité douce/active : la demande potentielle théorique, et la demande potentielle que l'on espère toucher par l'amélioration de la situation pour les modes actifs.

Et pourquoi la voiture domine dans les territoires peu denses?

- Parce qu'on a construit en France un système de mobilité général qui l'a favorisée depuis 50 ans, en oubliant le vélo
- Que les habitudes sont lentes à changer
- Qu'elle est polyvalente et répond bien au chaînage de déplacements, sans pour autant répondre aux aspirations de tous



ES
SPORTS
LES

Québec 2012 / www.transportsviables.org/question-d
Photo : Renaud

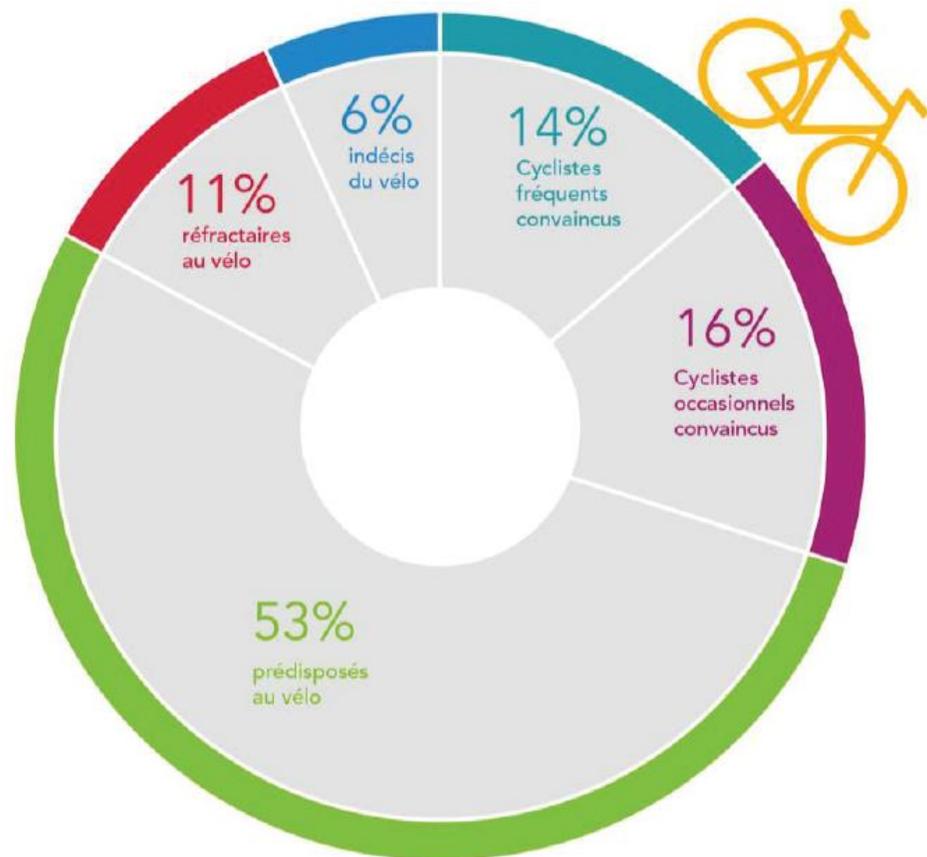
Alors que le vélo est efficace :

- Pour les boucles de proximité
- Pour les trajets directs et continus jusqu'à 20 km
- Pour l'autonomie des jeunes, du 2^e conjoint
- Pour un grand nombre de professions de services

Mais à quelles conditions?

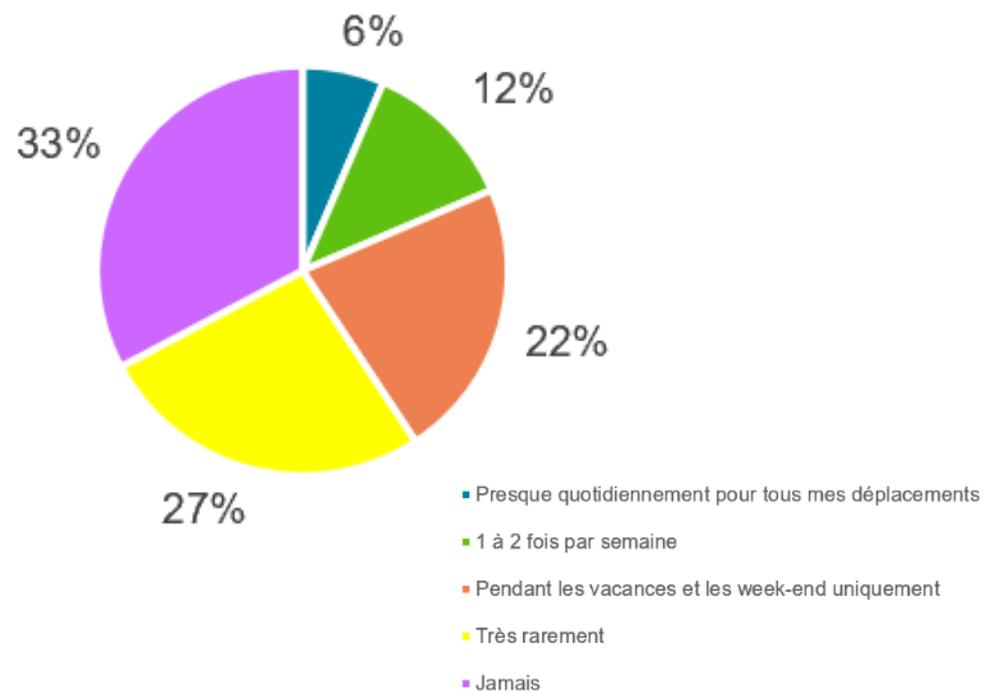


La population prédisposée à l'usage du vélo au quotidien



Sondage SNCF-IFOP, Etude Facteur 4 SNCF, 2015

Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements quotidiens?



Enquête en ligne sur les pratiques en ligne sur le territoire de Cingal-Suisse Normande, 528 répondants, décembre 2020 – février 2021



La sécurité à vélo, premier frein à lever

Les résultats de l'enquête en ligne (528 répondants) montrent que **le 1^{er} frein à l'utilisation du vélo est le sentiment d'insécurité lié au manque d'aménagements cyclables.**

Motif	Occurrence	% des répondants
Insécurité, manque d'aménagements	152	50
Manque de temps	34	11
Météo (froid, nuit)	33	11
Distances trop importantes	25	8
Pas de vélo	21	7
Relief	18	6
Santé (maladie, blessure, forme physique, âge)	18	6

Vous ne faites pas de vélo actuellement, pour quel(s) motif(s) ?

301 contributions écrites

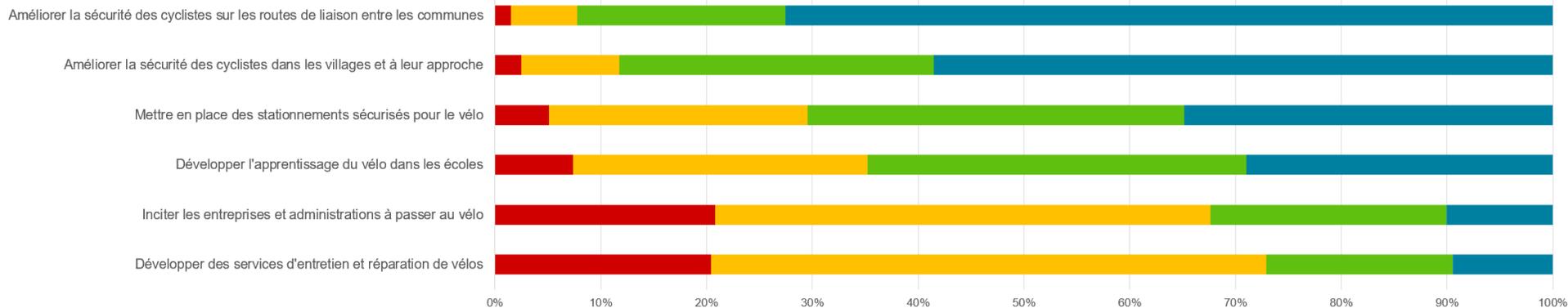


J'aimerais faire du vélo mais aujourd'hui les routes ne sont pas adaptées et ça manque de stationnement. Ce serait bien d'avoir des parking relais à l'entrée des communes : on pourrait y laisser sa voiture et poursuivre en vélo sa balade ou faire des achats.

Témoignage recueilli lors de l'enquête en ligne, janvier 2021

L'amélioration de la sécurité des cyclistes sur les routes de liaisons entre les communes et dans les villages apparaît comme une action essentielle que peut mettre en place la Communauté de communes pour faciliter l'usage du vélo au quotidien. La mise en place de stationnements sécurisés et le développement de l'apprentissage du vélo dans les écoles apparaissent comme importants.

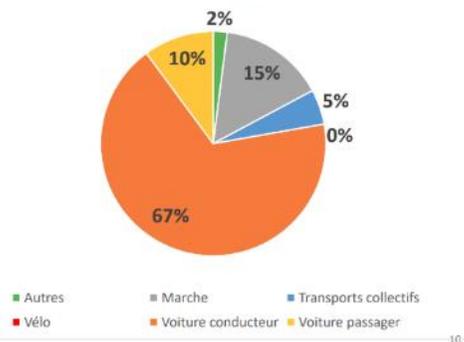
D'après vous, que pourrait faire la Communauté de Communes pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?





Quelques chiffres clefs (source : étude AUCAME)

Parts modales des déplacements des habitants du Cingal-Suisse Normande



Tous motifs confondus, **67% des habitants** du Cingal – Suisse Normande **utilise principalement la voiture** pour leurs déplacements quotidiens.

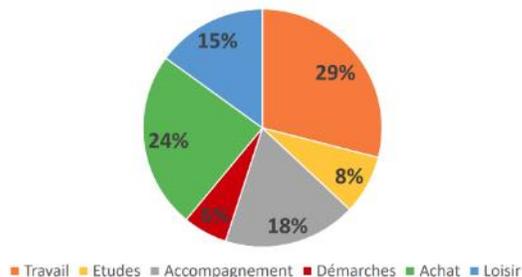
Le vélo pèse pour moins de 1% dans la part modale des déplacements.

11,8 km

Distance moyenne d'un déplacement pour un habitant du Cingal – Suisse Normande (tous motifs confondus), soit **une distance réalisable à vélo**.

43% des flux sont internes à la Communauté de communes.

Les motifs de déplacement des habitants du Cingal-Suisse Normande (Source : AUCAME)



Le 1er motif de déplacement des habitants est le travail (29%). Or, 90% des actifs utilisent leur voiture pour aller travailler (source : INSEE 2016). **Les déplacements domicile-travail sont un enjeu important** pour le développement de la pratique du vélo au quotidien.

Les achats constituent le 2nd motif de déplacement (24%) d'où un enjeu à **relier habitations aux commerces de proximité**.

Les trajets liés aux études représentent 8% des déplacements.

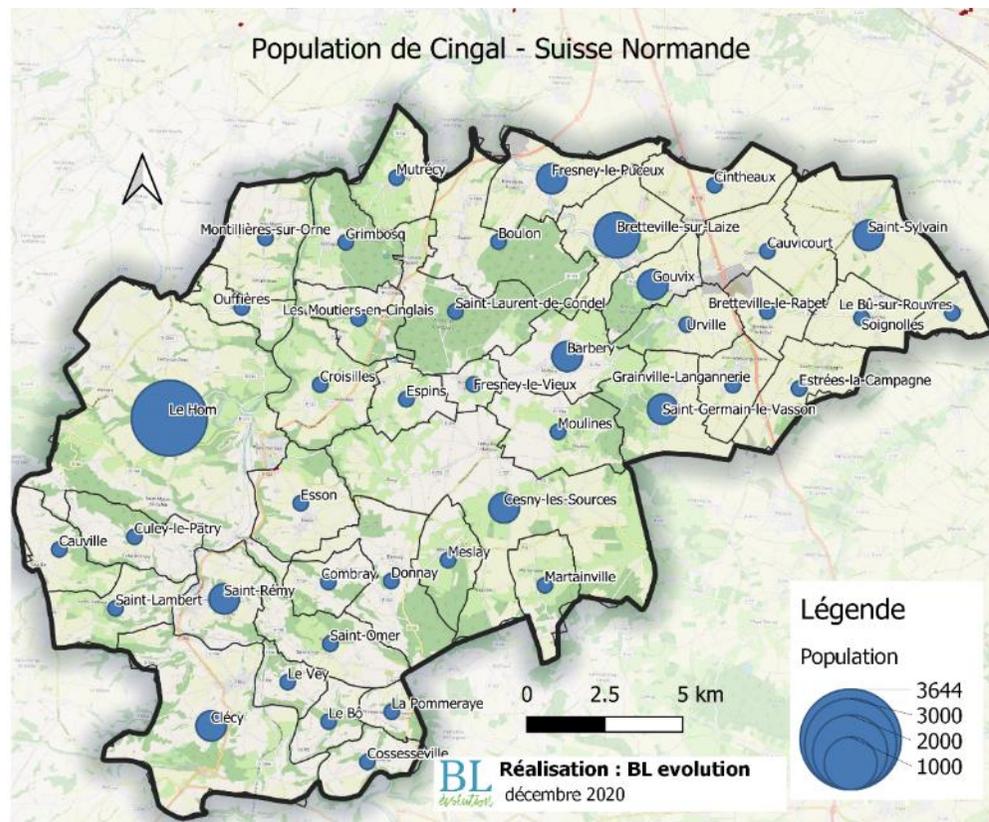
20 min

Durée moyenne d'un déplacement pour un habitant de Cingal – Suisse Normande (tous motifs confondus), soit la **durée moyenne d'un trajet de 5 km à vélo**.

Une distance de 5 km à vélo peut être plus facilement perçue et acceptée par le temps de trajet, et sur des voies cyclables confortables



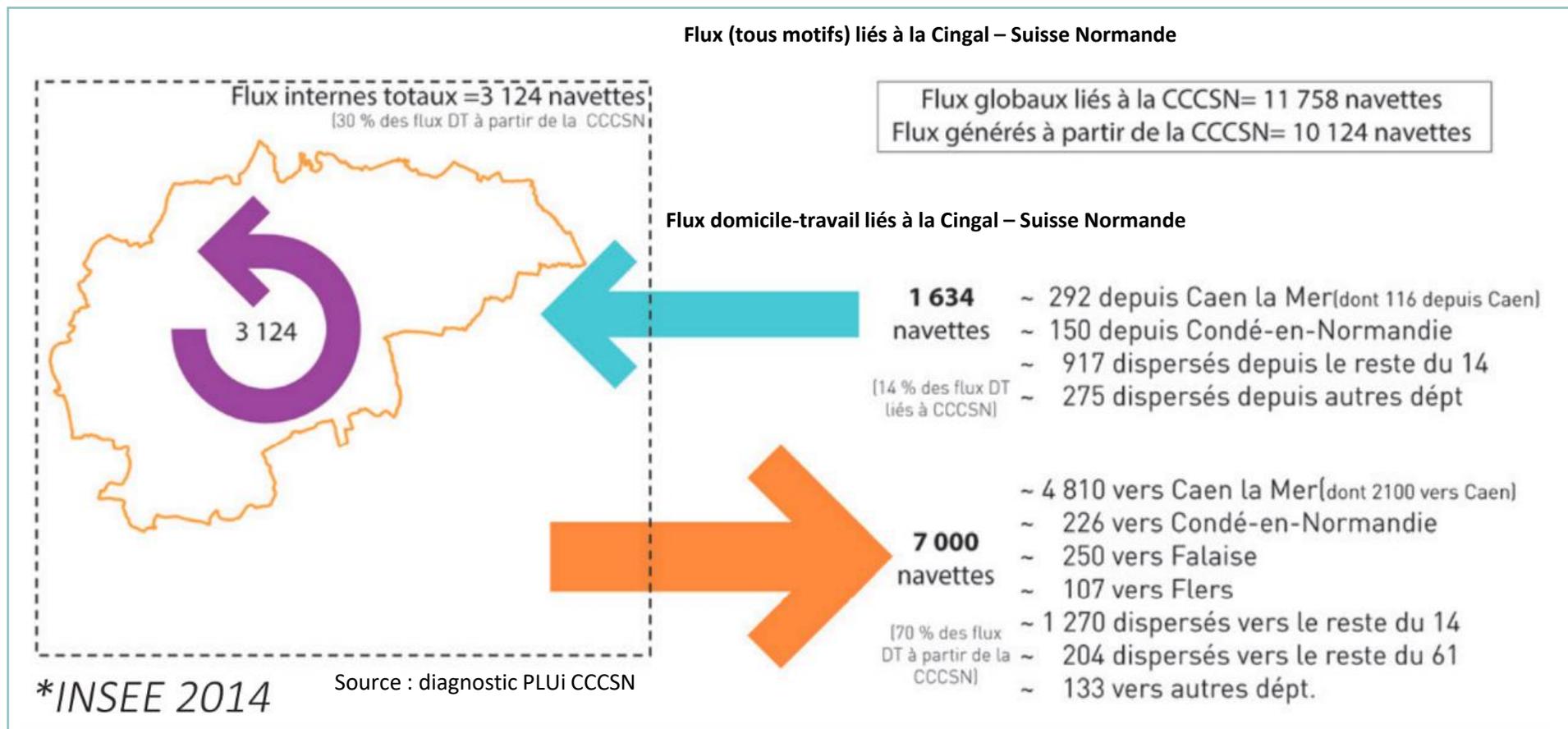
Bassins de vie de Cingal – Suisse Normande



Commune	Nombre d'habitants (2020)	Part de la population de l'intercommunalité
Le Hom	3 749	15%
Bretteville-sur-Laize	1 901	8%
Saint-Sylvain	1 459	6%
Cesny-les-Sources	1 362	6%
Clécy	1 290	5%
Saint-Rémy	1 016	4%
Saint-Germain-le-Vasson	946	4%
Gouvix	846	3%
Barbery	842	3%
Fresney-le-Puceux	829	3%



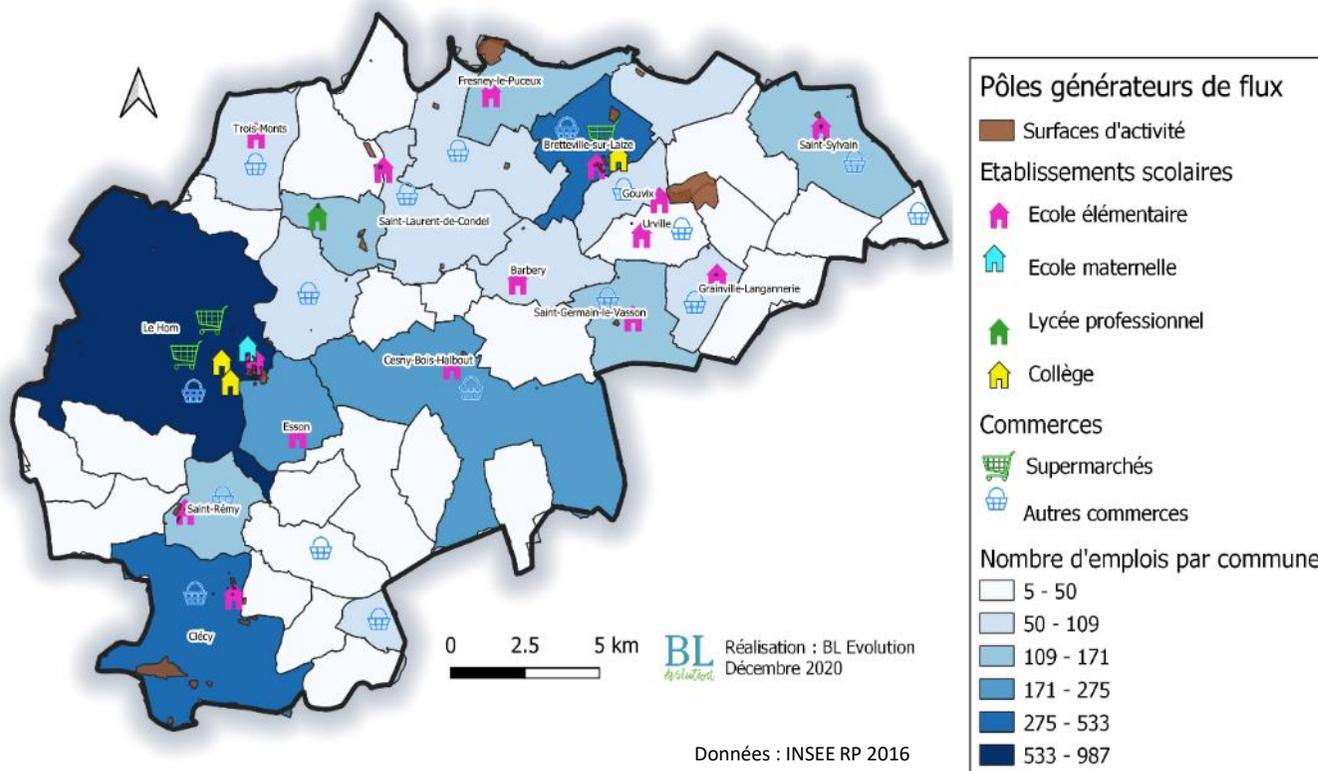
70% de déplacements domicile-travail se font vers l'extérieur du territoire





Motifs de déplacements internes réguliers : travail, commerces, écoles.

Equipements générateurs de flux et emplois dans Cingal - Suisse Normande



2 pôles principaux, Le Hom et Bretteville-sur-Laize, qui regroupent :

- 50% des commerces du territoire
- 1/3 des emplois du territoire
- **Clécy** : 400 emplois, plusieurs commerces de proximité, une école primaire et plusieurs offres de loisirs et touristiques
- **Clécy-Les-Sources** avec 275 emplois, plusieurs commerces de proximité et une école primaire

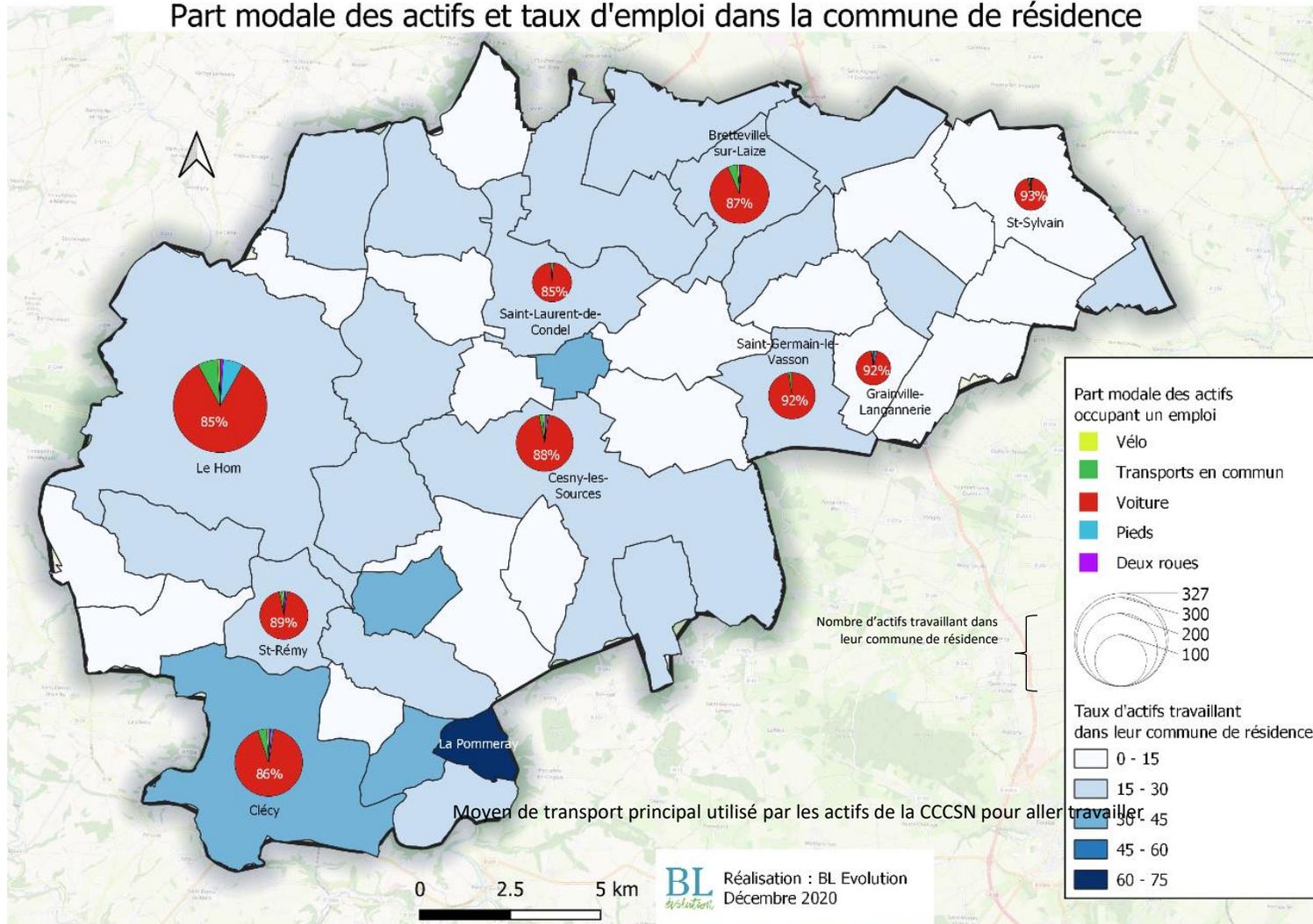
Ces 4 pôles principaux doivent particulièrement être rendus accessibles à vélo.



Analyse de la demande potentielle

Flux domicile-travail – Un fort usage de la voiture pour aller travailler, parfois dans sa propre commune de résidence

Part modale des actifs et taux d'emploi dans la commune de résidence



19%

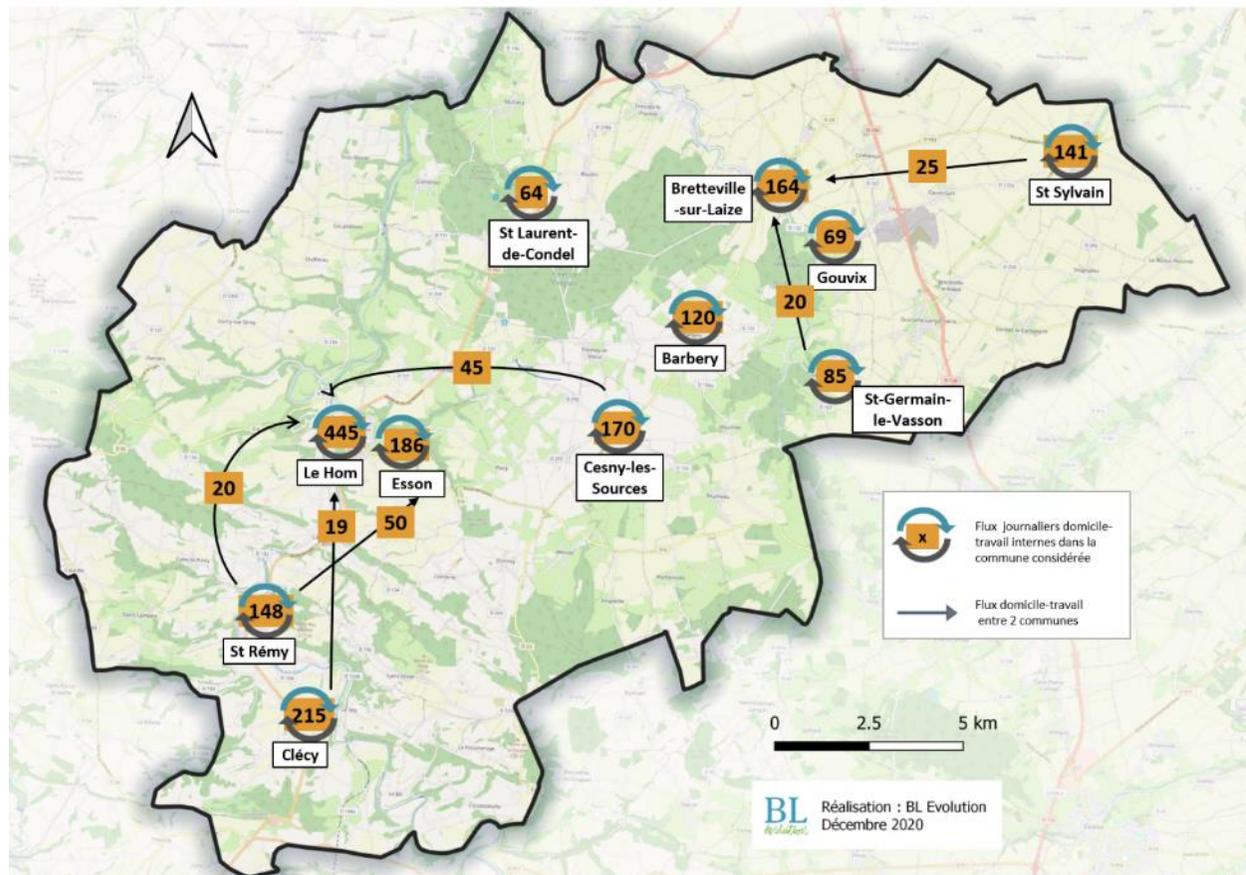
Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence, soit 1 894 personnes
(Source : INSEE RP 2016)

90%

Part des actifs de la CCSN se rendant au travail en voiture.
(Source : INSEE RP 2016)



Principaux flux domicile-travail internes à Cingal – Suisse Normande



3 124

Flux domicile-travail internes à la CCCSN (Source : PLUi CCCSN)

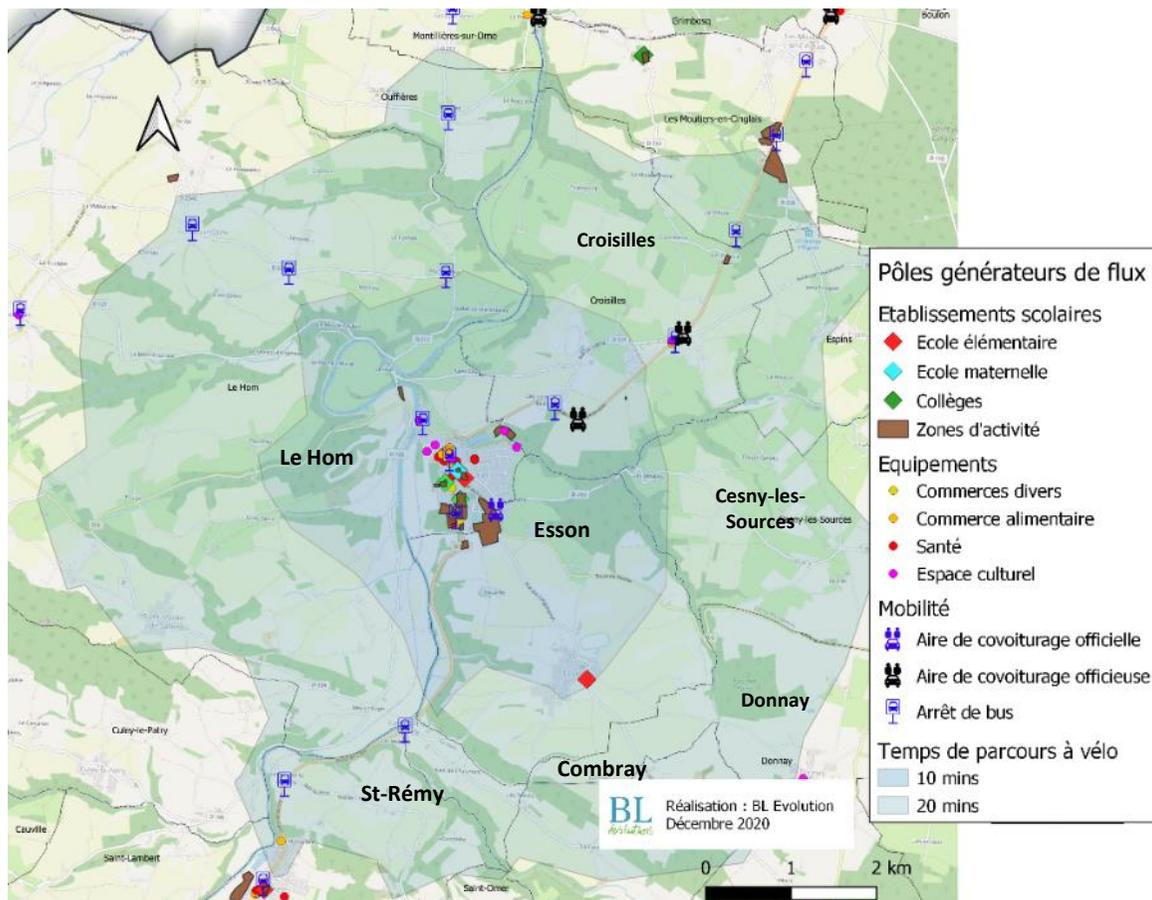
1 894

Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence (INSEE RP 2016)



Analyse de la demande potentielle

La population à moins de 20 min à vélo de Thury-Harcourt (Le Hom)



Environ **5 200 habitants** sont situés dans un rayon de 20 min à vélo du centre de Thury-Harcourt où sont concentrés de nombreux services et emplois.

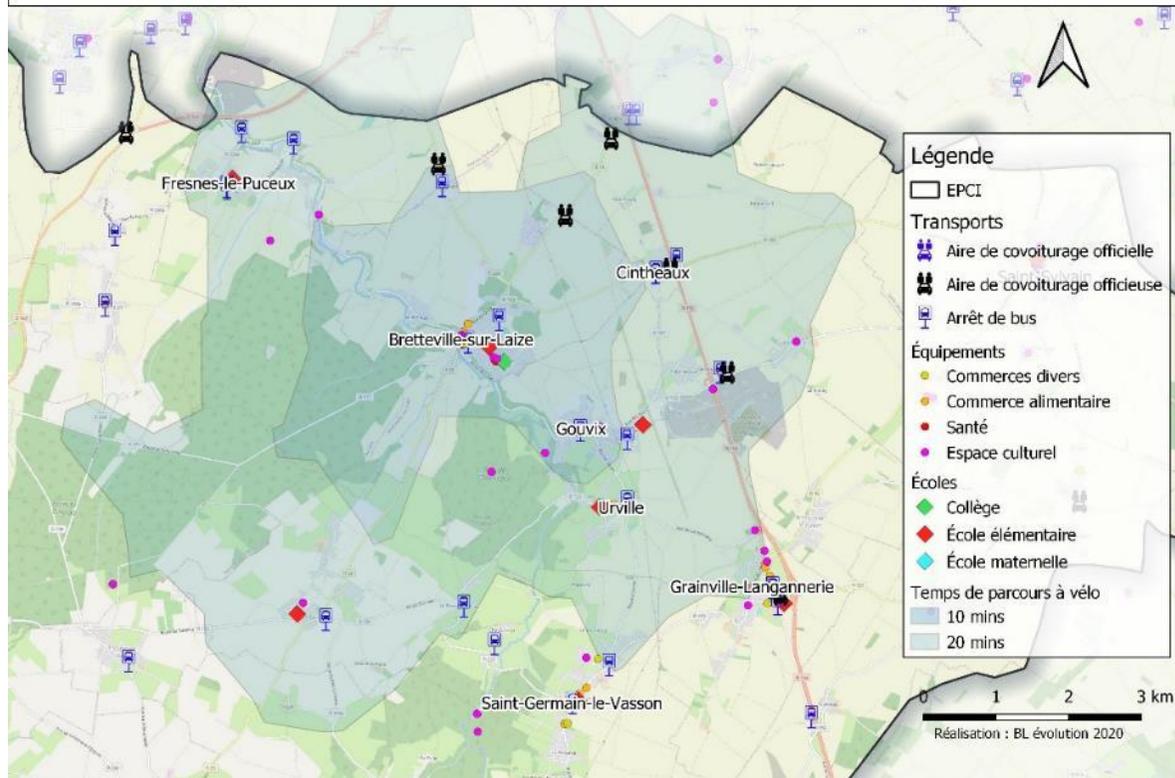
dont

484 actifs qui travaillent au Hom/Esson (ou vont travailler dans un rayon de 20 minutes à vélo) et **738 élèves** scolarisés au Hom.



La population à moins de 20 min à vélo de Bretteville-sur-Laize

Équipements accessibles à 20 minutes à vélo du centre de Bretteville-sur-Laize



Environ **6410 habitants** sont situés dans un rayon de 20 min à vélo du centre bourg de Bretteville-sur-Laize

Dont

164 actifs

Et

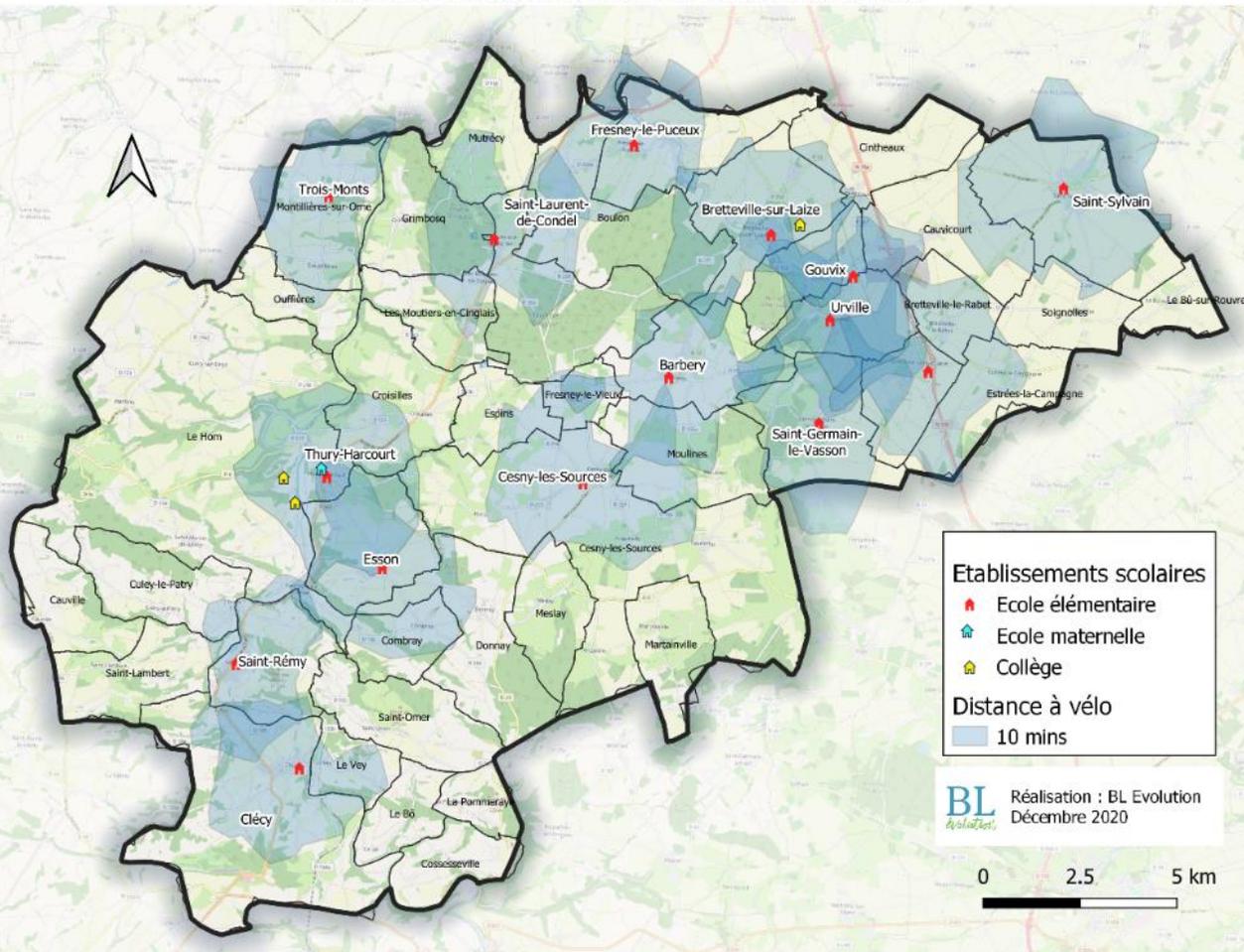
447 élèves scolarisés à Bretteville-sur-Laize.



Analyse de la demande potentielle

Elèves à moins de 10 minutes à vélo de leur écoles

Etablissements scolaires et accessibilité à vélo



Un nombre d'élèves important situés à une distance facilement réalisable à vélo.

2 199

Elèves à moins de 10 minutes à vélo de leur école

2 712

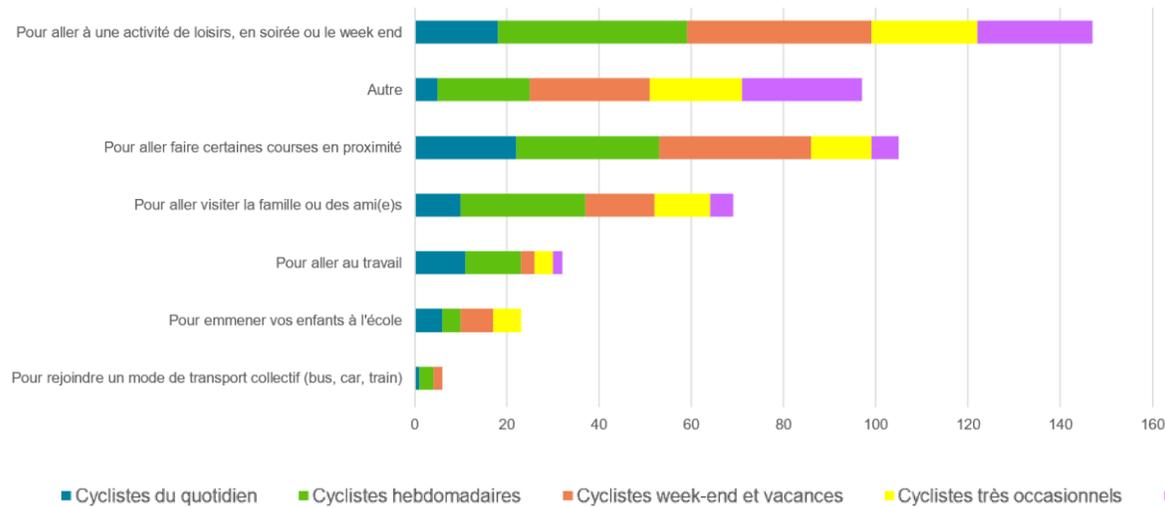
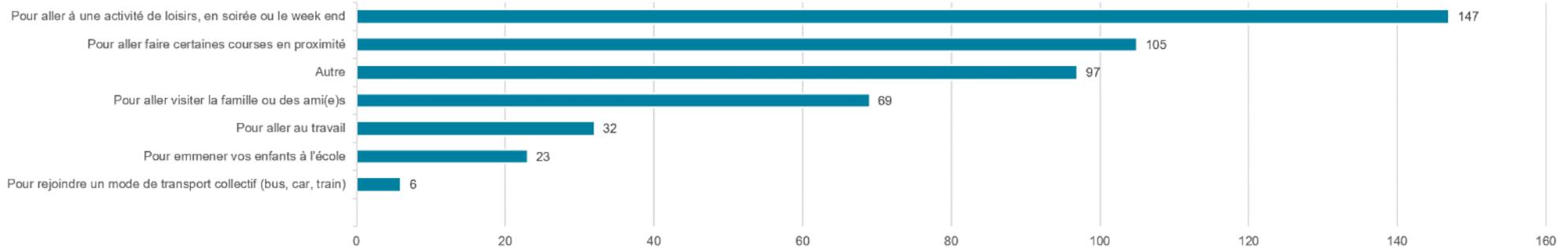
Elèves à moins de 15 minutes à vélo de leur école

Toutefois, les communes situées aux extrémités Ouest et Sud/Sud-Est de la suisse Normande sont plus excentrées des écoles.



Le vélo principalement utilisé pour des déplacements de loisirs

Vous faites du vélo régulièrement. Pour quel(s) motif(s) de déplacement principalement ?



Au quotidien, le vélo est principalement utilisé pour se rendre à une activité de loisirs.

Pour les cyclistes du quotidien, le principal motif de déplacement est les courses de proximité (47 répondants, soit).

15 répondants vont régulièrement travailler à vélo (au moins une fois par semaine). Parmi eux, 6 travaillent à entre 5 et 10km, et 8 travaillent à plus de 10 km.

10 accompagnent régulièrement leur enfant à l'école primaire (5 dans la commune où ils habitent, 5 dans la commune limitrophe)



La sécurité à vélo, 1^{er} frein à lever pour développer la pratique du vélo

Vous ne faites pas de vélo actuellement, pour quel(s) motif(s) ?

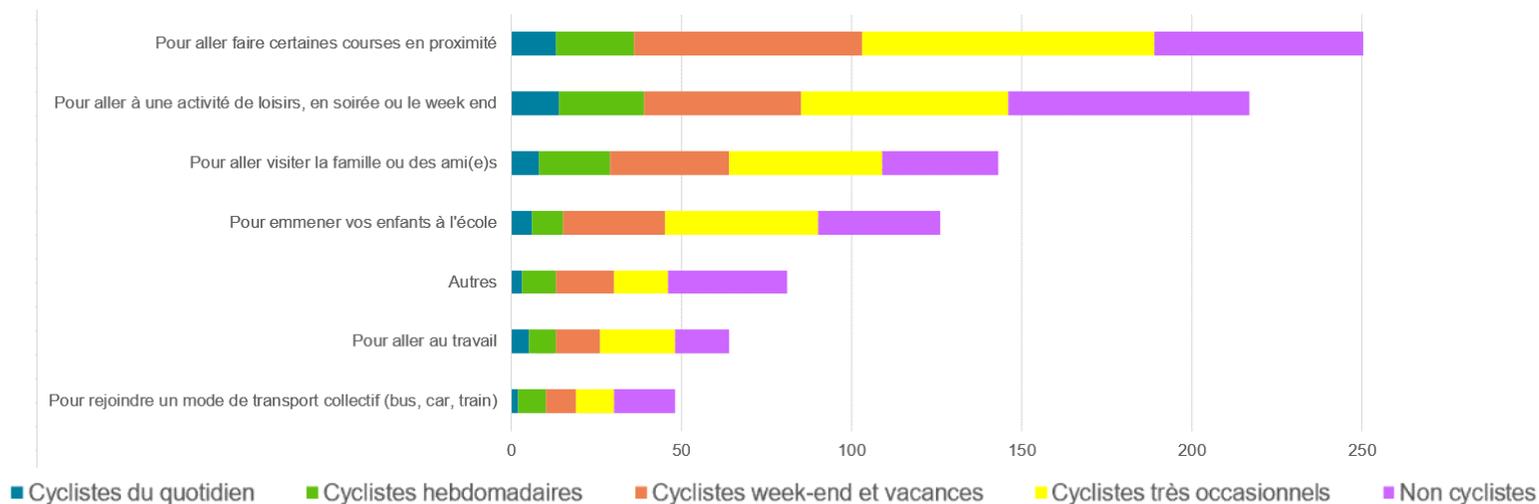
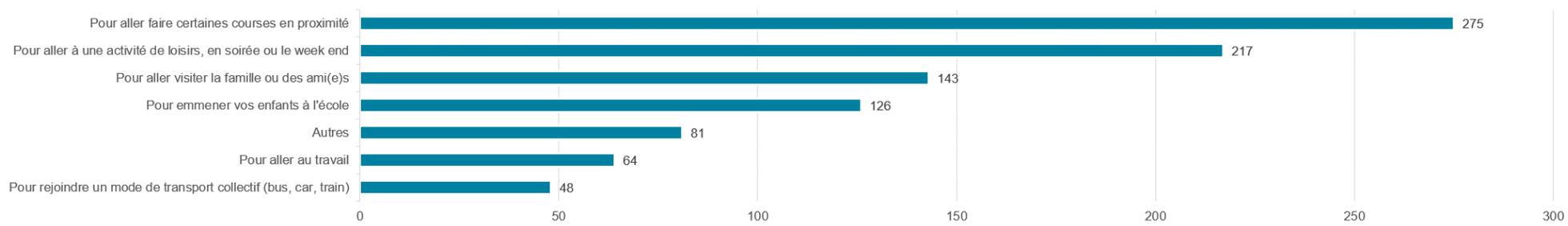
301 contributions écrites

Motif	Occurrence	% des répondants
Insécurité, manque d'aménagements	152	50
Manque de temps	34	11
Météo (froid, nuit)	33	11
Distances trop importantes	25	8
Pas de vélo	21	7
Relief	18	6
Santé (maladie, blessure, forme physique, âge)	18	6



Les courses de proximité, principal motif envisagé pour les déplacements à vélo

Vous ne faites pas de vélo actuellement. Pour quel(s) motif(s) de déplacement pourriez-vous envisager de vous déplacer à vélo ?

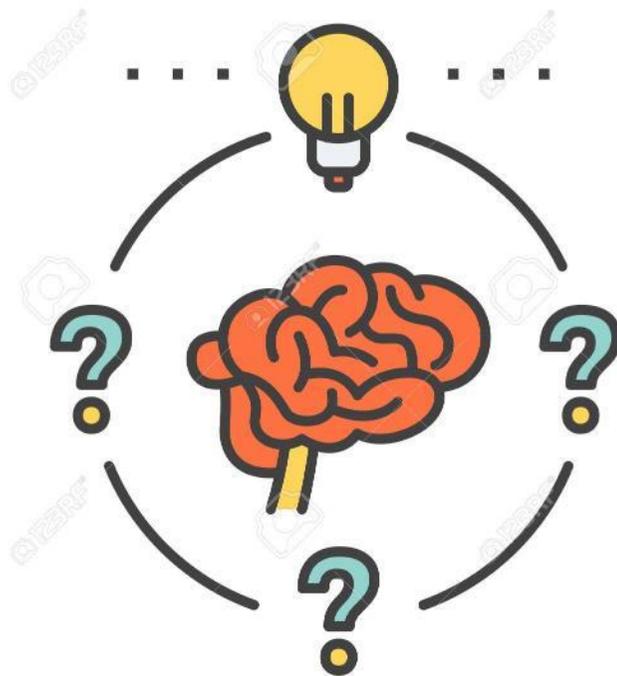




Une « demande potentielle » importante pour les déplacements utilitaires quotidiens et les trajets domicile-école

Diagnostic

- **Un usage de la voiture prédominant et une part modale vélo faible (< 1%)** , comme dans la plupart des territoires.
- Pourtant, une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, dans les distances de 3 à 5 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois
- **7 000 actifs (70%) travaillent en dehors de Cingal – Suisse Normande**, invitant à développer l'intermodalité vélo-covoiturage et vélo/bus.
- **3 124 actifs habitent et travaillent en Cingal – Suisse Normande**. Parmi eux, 631 actifs sont situés à moins de 20 minutes à vélo de la ZA Thury/Esson
- **2 200 élèves sont scolarisés dans un rayon de 10 min à vélo de leur école**, dont toutes les communes périphériques sont accessibles en moins de 20 minutes à vélo.
- **Cela suppose de mettre en œuvre un véritable réseau de proximité cyclable** autour des écoles et pôles principaux (Le Hom et Bretteville-sur-Laize), en traitant les points noirs des axes passants et leurs carrefours, d'apaiser la circulation dans les centres et dans les faubourgs d'entrée, et de développer les solutions d'intermodalité ;



BRAINSTORMING



**1 idée sur
1 question**

Comment convaincre les écoliers, collégiens et lycéens de venir à vélo régulièrement?

Comment faire du vélo une solution de déplacement convaincante pour les actifs?



2 min de réflexion

Prises de parole : une petite étoile dans le chat

Puis débat entre nous





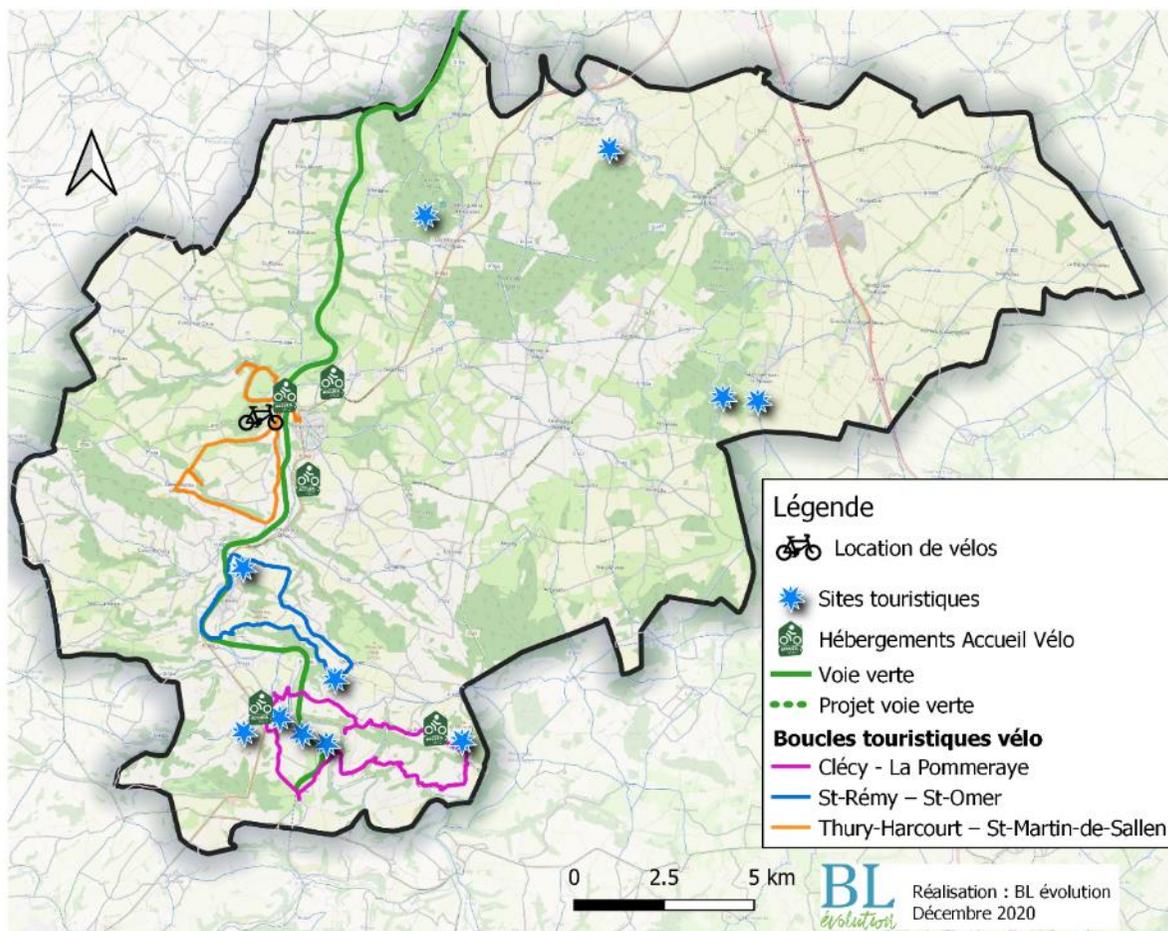
Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - **Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables**
 - Centres-bourgs
 - Stationnement
 - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux



Aujourd'hui : une pratique vélo centrée sur le tourisme et les loisirs

Offre touristique à Cingal - Suisse Normande



Des acteurs du vélo essentiellement liés au tourisme et loisirs

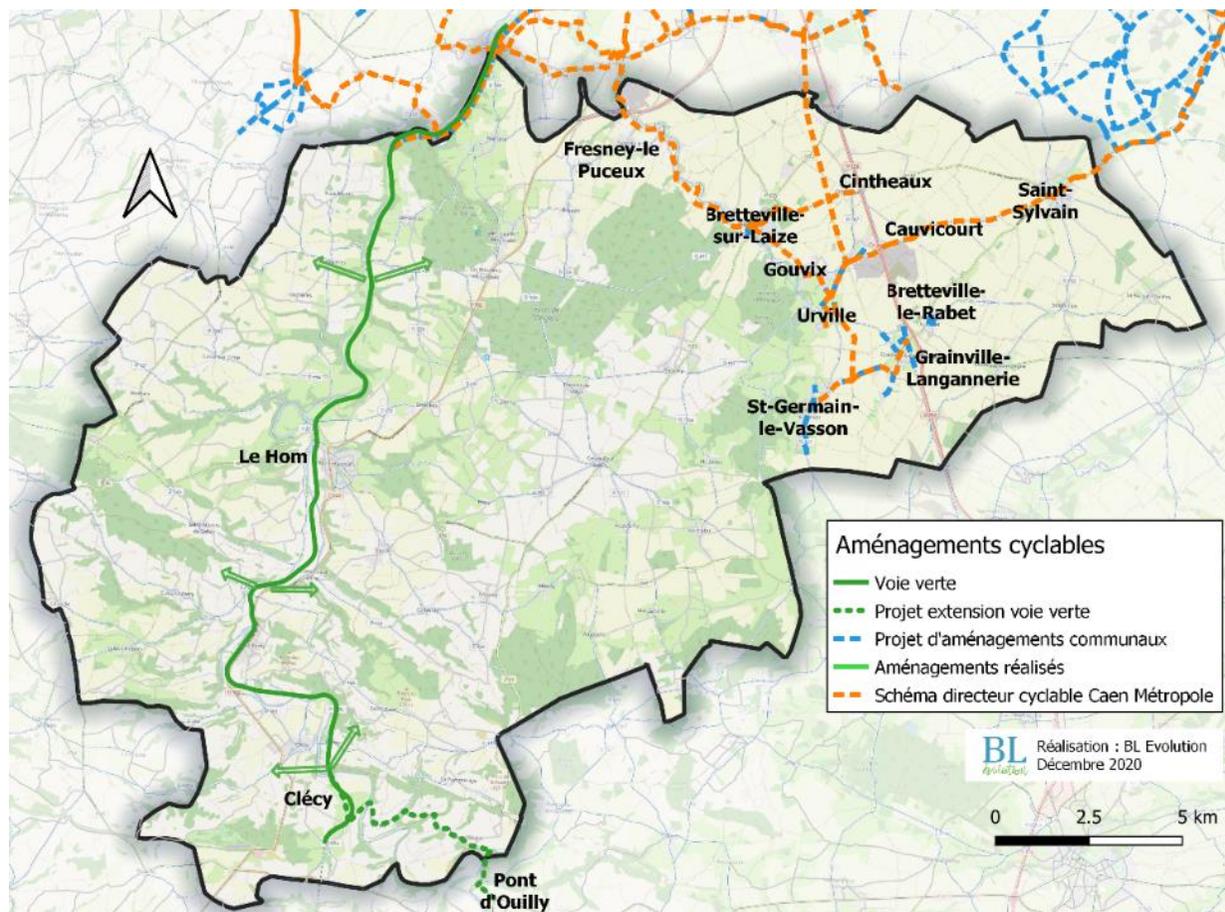
- Amicale Barbéry Cyclotourisme
- Thury Plein Air
- L'Amicale Cyclo Caennaise
- Club cyclo touristique de Laizon (à Potigny)
- Cyclo condé (en Normandie) 14
- CoDep14 (comité de cyclotourisme du Calvados)

Toutefois, quelques acteurs liés à la pratique quotidienne du vélo existent aussi :

- Maison du vélo à Thury-Harcourt
- Association Les dérailleurs
- Plateforme mobilité au Hom et Bretteville-sur-Laize, animée par l'IFREP



Aménagements cyclables existants et projets



Un territoire largement dépourvu d'aménagements cyclables malgré quelques cheminements existants

La voie verte Suisse Normande est le principal aménagement cyclable existant.

Elle devrait être prolongée jusqu'à Pont d'Ouilly.

Quelques aménagements ont été réalisés sur les communes de Cauvicourt, Urville et Gouvix pour desservir l'école de Gouvix notamment.

Des projets de liaison douce sont en cours entre le bourg et le groupe scolaire de Cesny-les-Sources.

Le Schéma Cyclable Caen-Métropole (2012)



150 km parcourus en 2 jours à travers le territoire de Cingal – Suisse Normande



L'équipe de BL Evolution a parcouru 150km à travers le territoire pour évaluer la faisabilité actuelle des itinéraires à vélo entre les différents pôles du territoires et au sein de leur bourg.



Analyse de l'offre - Analyse et relevés de « terrain »

La voie verte de la Suisse Normande et ses accès

Depuis Caen, elle traverse le territoire de la Suisse Normande, du Nord au Sud, sur 40km au cœur de la Vallée de l'Orne. Véritable colonne vertébrale cyclable du territoire. Elle permet de relier efficacement et agréablement plusieurs pôles : Thury-Harcourt / Esson – Saint-Rémy – Clécy

L'accès à la voie verte est d'autant bien indiquée (signalétique) que l'on s'approche de Caen.



Voie Verte de la Suisse Normande



Signalétique pour rejoindre la Voie Verte depuis Clécy



Arrivée sur la voie verte par la D171 depuis Les-Moutiers-en-Cinglais

Une signalétique indique aux automobilistes de faire attention aux cyclistes aux abords du croisement avec la voie verte.



Entrée/sortie de la voie verte à Saint-Rémy

Toutefois, plus l'on s'éloigne de Caen, moins la voie verte est bien indiquée ni son accès nécessairement sécurisé (photo ci-contre)



Les aménagements cyclables existants

Seulement quelques aménagements cyclables ont déjà été réalisés sur le territoire.

Cauvicourt-Urville-Gouvix



Piste cyclable vers Urville, à la sortie de Gouvix



Piste cyclable à Gouvix



Début de la piste cyclable à la sortie de Cauvicourt, le long de la D132A, en direction de Gouvix



Arrêt de la piste cyclable, depuis Cauvicourt, au niveau de l'échangeur avec la N158

Thury-Harcourt (Le Hom)



Itinéraire du Traspy à Thury-Harcourt (boucle touristique locale)

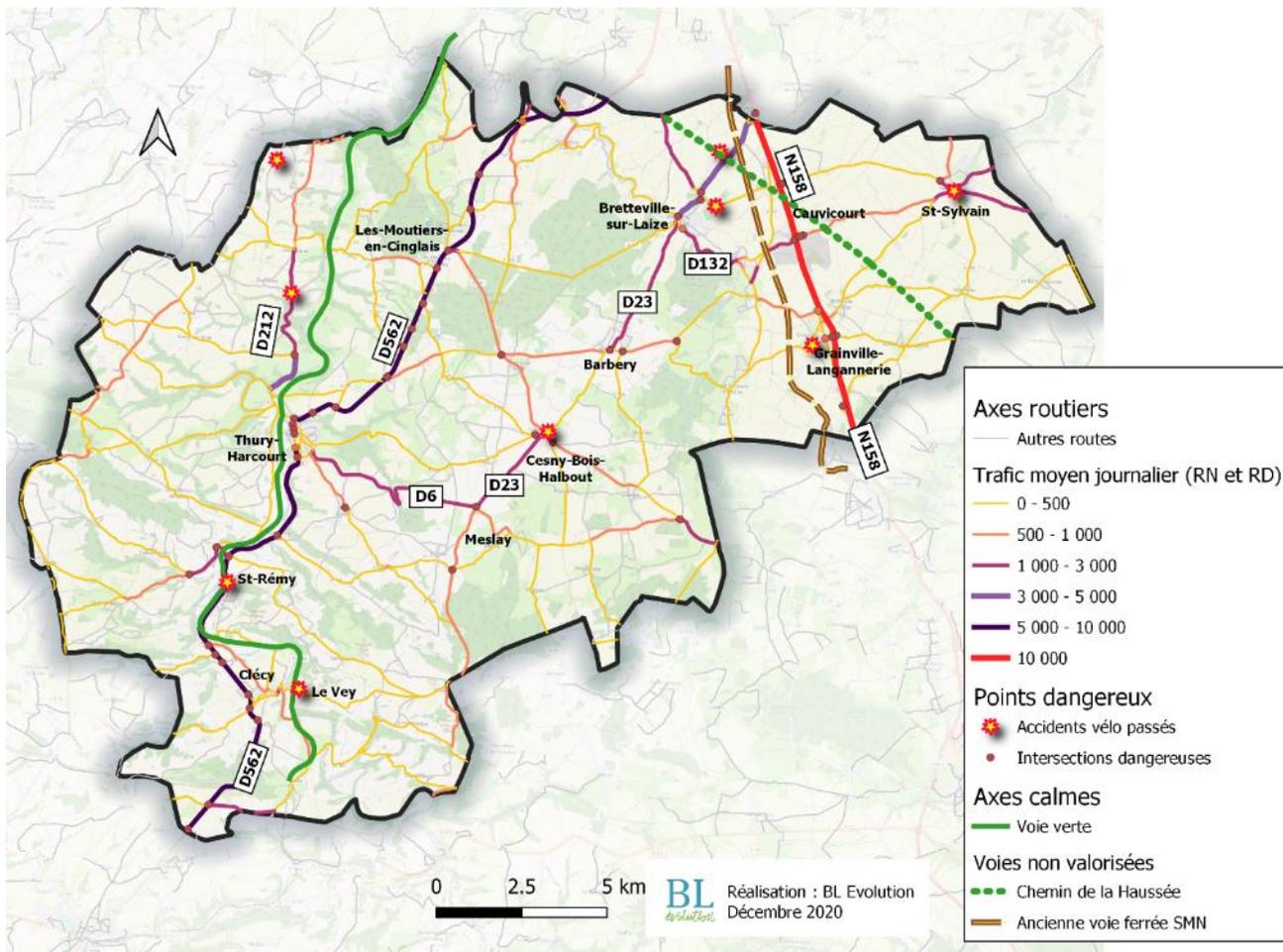
Afin de relier l'école de Gouvix aux trois communes du RPI (Urville-Cauvicourt-Gouvix), des aménagements (pistes cyclables séparées de la circulation) ont été réalisés sur les 3 communes.

Toutefois, il existe un **gros point noir** sur la **D123A** entre l'échangeur avec la **N158** (où la piste s'arrête nette) et l'entrée de Gouvix (reprise de la piste cyclable). Les communes se heurtent au refus du département d'aménager ce tronçon pour lequel il est compétent.

De plus, la piste cyclable de Cauvicourt pourrait être davantage mise en valeur : pas de signalétique verticale (panneau), ni horizontale (marquage au sol).



Intensité de trafic sur le réseau routier



Des axes structurant mais passants

En outre, la **N158** (20 000 véhicules/jour dont 10% de PL) et la **D562** (10 000 véhicules/jour dont 5% de PL), sont **particulièrement passantes** et donc dangereuses à emprunter à vélo.

Deux autres **axes secondaires** irriguent le territoire : la **D23** (2 800 véhicules par jour, 2% de PL) et la **D6** (1600 véhicules/jour).

Ces **axes structurants** permettent de relier efficacement les différents pôles du territoire mais ne sont pas sécurisés pour le vélo.

- nombreuses intersections avec ces axes sont dangereuses.
 - Traversée de **centres-bourgs** (Thury-Harcourt, Croisilles, Bretteville-sur-Laize...)
- d'où un **enjeu d'apaisement de la circulation en centre-bourgs**.

Les petites routes départementales ont un faible trafic routier. Le trafic routier est aussi très faible sur le réseau de routes communales, rues, chemins.

Des axes non routiers à valoriser

L'ancienne voie ferrée SMN, ainsi que le Chemin de la Haussée, pourraient être aménagés pour constituer des liaisons cyclables sous forme de voie verte.



Les principaux points noirs

Points noirs	Occurrence	Détails
RD 562 (axe Caen – Flers)	48	<ul style="list-style-type: none">- Difficultés à traverser l'axe pour rejoindre la VV- Axe dangereux à emprunter pour liaison entre certaines communes (Saint-Laurent-de-Condé – Les Moutiers-en-Cinglais – Croisilles - Le Hom)- Rue principale de St Rémy
Commune du Hom	27	En particulier: la traversée de la D562 (rue de Condé (8), et route de Caen)), la rue de Falaise (6), l'accès au collège et aux supermarchés
Pont N158 / D132(a) Cauvicourt - Gouvix	21	Interruption de la piste cyclable entre Cauvicourt et Gouvix sur la D132 au niveau du pont au-dessus de la N158
D132a Cauvicourt - St sylvain	19	Liaison entre Cauvicourt et St-Sylvain
Commune de Bretteville-sur-Laize	10	Notamment l'accès au collège (3) et l'accès au Carrefour Market (3)



Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables

Différentes perceptions de la route selon le trafic

Routes à faible trafic



D121 entre Croisilles et Le Hom



Impasse des tannerie
reliant directement
Gouvix au collège de
Bretteville-sur-Laize
(alternative à la D132)

© Crédit photo : BL Evolution

Routes à fort trafic



© Crédit photo : BL Evolution



© Crédit photo : BL Evolution

D562 entre Saint-Laurent-de-Condé et Le Hom (à gauche)
et à Saint-Rémy (à droite)



D132A entre Cauvicourt et Gouvix



Des voies fermées à la circulation à valoriser

L'ancienne voie ferrée SMN



Photos : vue sur l'ancienne voie de chemin de fer SMN, depuis le pont de la D132A entre Cauvicourt et Gouvix

© BL Evolution

Perpendiculaire à la N138, elle traverse les communes d'Estrées-la-Campagne, Grainville-Langannerie, Urville, Gouvix, Bretteville-sur-Laize et Cintheaux, en direction de Caen.

Elle est aujourd'hui inhospitalière pour les cyclistes mais présente un **fort potentiel d'aménagement** pour relier entre elles du Nord au Sud les communes du Cingal, et de les relier à Caen de manière sécurisée.



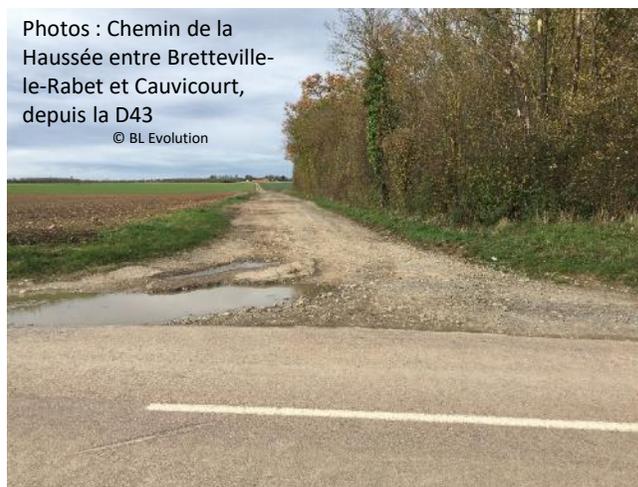
Le chemin de la Haussée



Ancienne voie romaine, le Chemin de la Haussée traverse le Cingal du Sud-Est au Nord-Ouest en passant par les communes de Estrées-la-Campagne, Soignolles, Bretteville-le-Rabet, Cauvicourt, Cintheaux, Fresney-le-Puceux et passe à la frontière de Bretteville-sur-Laize.

Photos : Chemin de la Haussée entre Bretteville-le-Rabet et Cauvicourt, depuis la D43

© BL Evolution



Il est en partie recouvert mais certains tronçons sont accessibles à vélo, notamment entre Bretteville-le-Rabet et Cauvicourt. Une pratique du VTT y est observée.

La voie présente également un **fort potentiel d'aménagement**.



Trois demi journées de concertation en juin 2021

L'équipe de B&L évolution a animé deux temps forts de concertation les 9 et 10 juin 2021 :

- Au Hom le mercredi 9 juin de 12h30 à 20h
- A Bretteville-sur-Laize le jeudi 10 juin de 9h30 à midi

Cette animation, bien relayée par la CCCSN, a connu un franc succès par le passage de nombreux habitants pratiquant le vélo, mais aussi d'élus et personnes curieuses.

L'ensemble des contributions, accumulées sur la carte sous la forme de post-it avec mentions des lieux, tronçons de voies, itinéraires, carrefours calmes et cyclables ou au contraire à risque voire dangereux, a permis de tracer directement sur la carte de Gulliver le niveau de « cyclabilité » actuel du réseau viaire et du territoire.

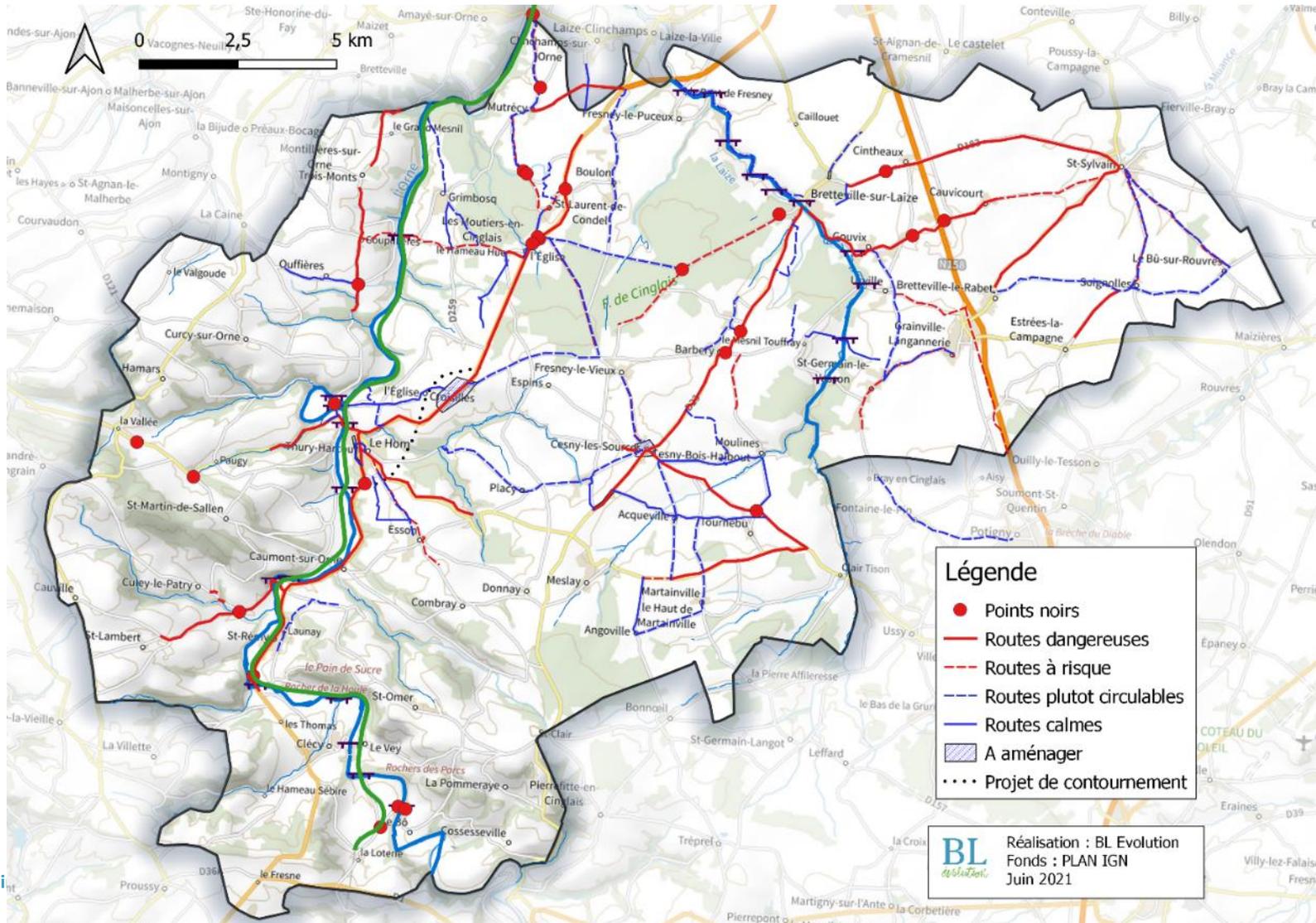
Ces contributions seront enrichies par la restitution qui sera faite au Club vélo, pour aller plus loin dans cette évaluation, qui se poursuit également dans la phase 2 d'élaboration du Schéma directeur.





Analyse de l'offre - Cyclabilité du territoire, l'avis des cyclistes / habitants

Retranscription de toutes les contributions des personnes qui sont passées sur la carte pendant ces deux jours





Résultats de l'enquête en ligne / Les principaux points noirs

Points noirs	Occurrence	Détails
RD 562 (axe Caen – Flers)	48	<ul style="list-style-type: none">- Difficultés à traverser l'axe pour rejoindre la VV- Axe dangereux à emprunter pour liaison entre certaines communes (Saint-Laurent-de-Condé – Les Moutiers-en-Cinglais – Croisilles - Le Hom)- Rue principale de St Rémy
Commune du Hom	27	En particulier: la traversée de la D562 (rue de Condé (8), et route de Caen)), la rue de Falaise (6), l'accès au collège et aux supermarchés
Pont N158 / D132(a) Cauvicourt - Gouvix	21	Interruption de la piste cyclable entre Cauvicourt et Gouvix sur la D132 au niveau du pont au-dessus de la N158
D132a Cauvicourt - St sylvain	19	Liaison entre Cauvicourt et St-Sylvain
Commune de Bretteville-sur-Laize	10	Notamment l'accès au collège (3) et l'accès au Carrefour Market (3)



Différents aménagements ont été identifiés pour apaiser la circulation en centre ville, notamment aux abords des écoles.

les « zones 30 » et ralentisseurs



Ces types d'aménagements se montrent généralement peu efficaces.

Panneau indicatif





Analyse de l'offre – Aménagements et apaisement de la circulation

Changements de couleur et formes géométriques au sol annonçant un rétrécissement de la chaussée, un carrefour ou une zone dangereuse (passage piéton, virage sans visibilité...)



Entrée du bourg de Bretteville-le-Rabet



Bretteville-le-Rabet



Rue de l'Église, menant à l'école, Barbéry





Cesny-Les-Sources



Centre-bourg apaisé de Cesny-les-Sources



Thury-Harcourt (Le Hom)



*Une place au centre-bourg dédiée à la voiture.
Un marquage au sol pour apaiser la circulation avec une
opportunité pour autoriser les sens-interdits aux vélos*



Bretteville-sur-Laize



*Une place centrale apaisée
mais de larges parkings dédiés aux voitures*



*Apaisement de la circulation en face de l'Eglise
Notre-Dame*



Principaux enjeux autour du réseau et de sa cyclabilité :

- Permettre un **franchissement efficace et sécurisé des grands axes routiers**.
- **Jalonner les itinéraires calmes existants** et leur assurer une continuité vers les lieux stratégiques par des aménagements.
- Accentuer **l'apaisement des bourgs** en généralisant la mise en place de zones de circulation apaisées, les accompagner d'aménagements de réduction de vitesse et d'une modification du plan de circulation lorsque cela est nécessaire.
- Pour les liaisons vers les pôles stratégiques, les équipements générateurs de flux et les points d'intermodalité : mettre en place des **aménagements cyclables sécurisés en site propre sur les grands axes routiers lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est possible**.

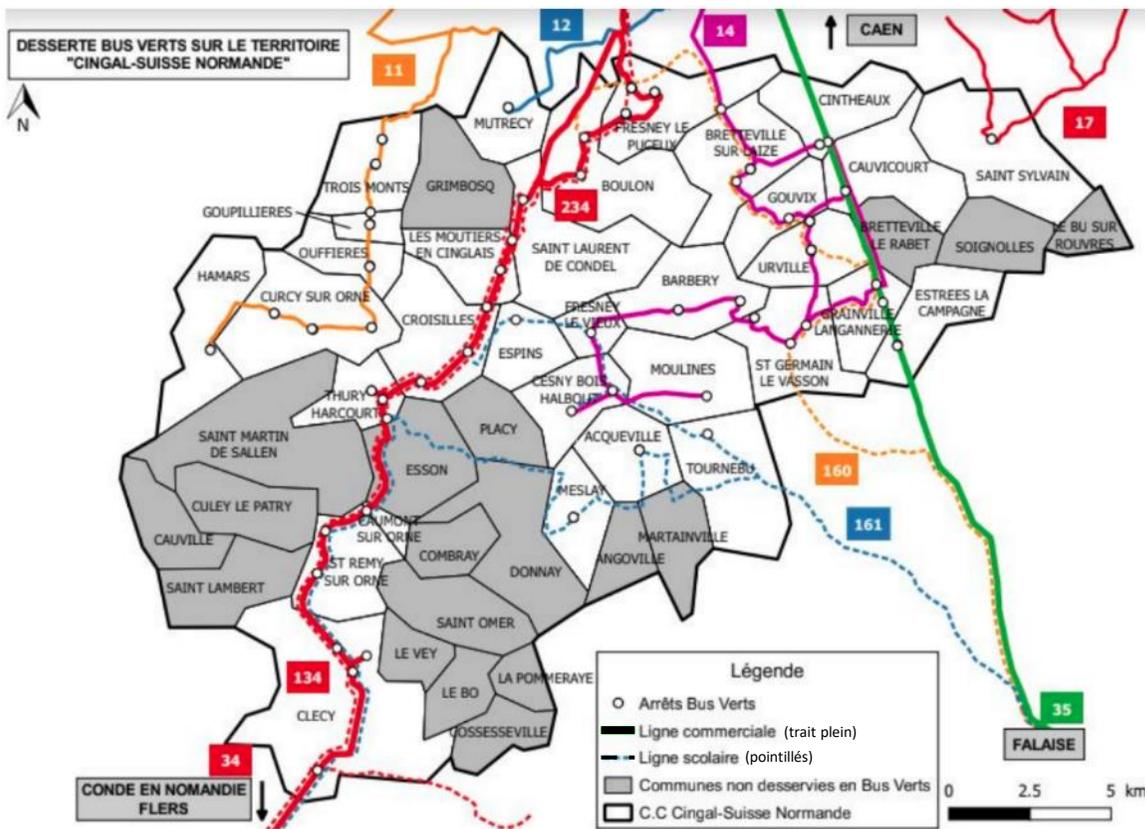


Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables
 - L'accessibilité des groupes scolaires
 - Stationnement
 - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux



Analyse de l'offre – accessibilité des établissements scolaires

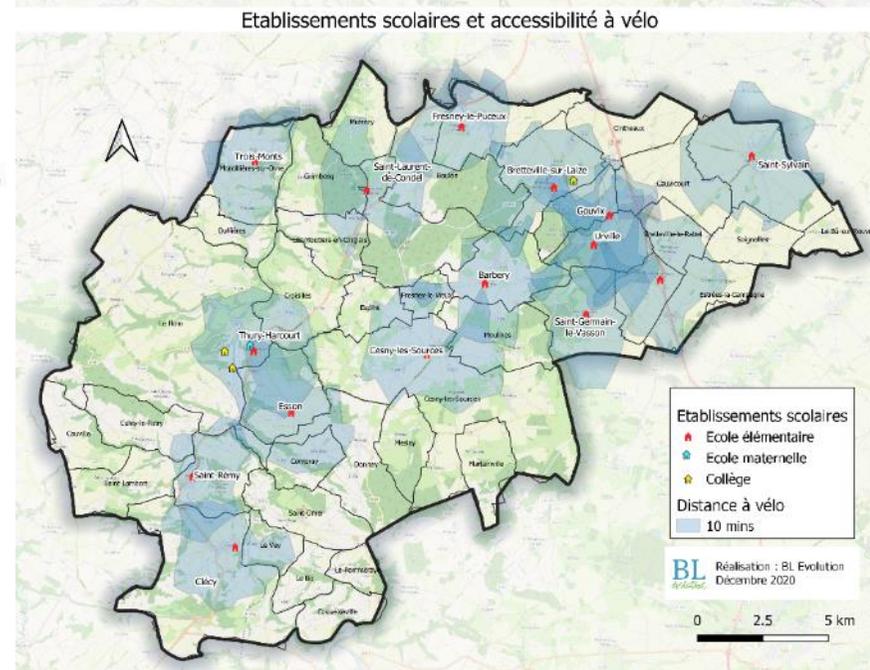


Desserte en bus verts sur le territoire

Source : carte fournie par la CCSN

Tous les établissements scolaires sont desservis par une ligne de bus soit par une ligne scolaire dédiée, soit par une ligne de bus commerciale.

Toutefois, la ligne de bus desservant l'école de Saint-Sylvain ne traverse pas la CCSN.



On peut remarquer que les communes situées à plus de 10 min à vélo d'une école sont aussi celles qui ne sont pas desservies par une ligne de bus.



Focus : Le Collège Notre Dame au Hom



Le collège privé n'est équipé d'aucun stationnement vélo et les rares cyclistes doivent faire attention aux flux de voitures qui viennent se stationner en face du collège (parking chargé devant la salle de sport). La rue adjacente est essentiellement occupées par de larges cars scolaires qui y sont stationnés, rendant difficile le partage de la route entre voitures et vélos.



Cars stationnés à proximité du Collège Notre-Dame



Parking voiture en face du Collège Notre-Dame



Vélos stationnés dans la cour du collège Notre-Dame

Focus : le Collège Bellair (Le Hom)

Alors que le collège privé Notre-Dame se situe près du bourg, le collège public Bellair est séparé du bourg par la départementale D166. Il se trouve près de la zone d'activité. Son accessibilité à vélo est rendu compliquée par la traversée de la D166 et l'emprunt de la D6, d'autant plus que Le Hom ne compte aucun aménagement cyclable.



Entrée du collège Bellair (Le Hom) depuis la D6





Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables
 - Centres-bourgs
 - **Stationnement**
 - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux



Offre actuelle de stationnement vélo



Ecole de Gouvix



Ecole des Trois-Monts



Mairie de Gouvix

L'école de Gouvix est le seul établissement que nous avons identifié à proposer un abri vélo. Si l'abri est à favoriser, les racks à vélo ne sont pas recommandés.

De rares autres stationnements cyclables ont été identifiés sous forme de rack à vélo devant les écoles de Barbery et de Trois Monts, ainsi que devant la mairie de Gouvix. La supérette de Saint-Laurent-de-Condé a également mis à disposition de ses clients un rack à vélo. Toutefois ces stationnements ne sont pas adaptés à une mise en sécurité correcte du vélo.

La majorité des établissements scolaires (collèges et écoles primaires), ainsi que les commerces ne sont pas équipés.

Quels type de mobilier privilégié ?

Pour permettre une sécurisation complète du vélo, deux points d'attache (roue + cadre) sont nécessaires. Ainsi, les arceaux sont à privilégier vis-à-vis des racks à vélo ou des pinces roues (qui peuvent également entraîner des dégradations de la roue des vélos).

Pour les équipements où le vélo a vocation à stationner plusieurs heures (hors commerces), un abri permet également de protéger le vélo des intempéries.



Arceaux

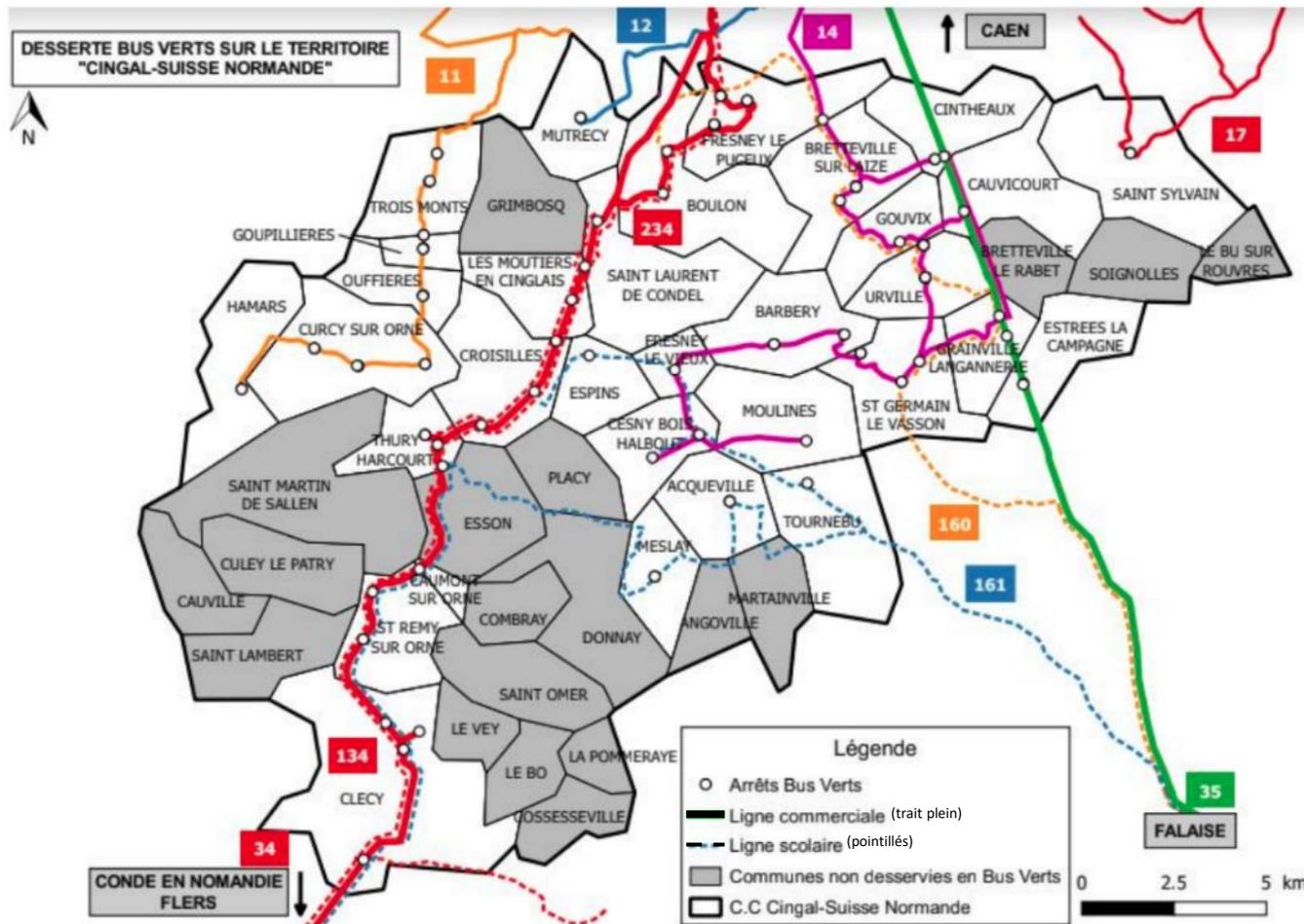


Abri + Arceaux



Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables
 - Centres-bourgs
 - Stationnement
 - **Services liés à la mobilité**
- Synthèse des enjeux



Desserte en bus verts sur le territoire

Source : carte fournie par la CCSN

La communauté de commune Cingal – Suisse Normande est plutôt bien desservie par le réseau de bus verts :

- 6 lignes commerciales (11, 12, 14, 17, 34, 35)
- 4 lignes scolaires (34, 35, 160, 161) sur le territoire

Le territoire présente un fort potentiel pour développer l'intermodalité vélo-bus (installation d'abris vélo aux arrêts de bus, rendre possible l'emport des vélos dans le bus).

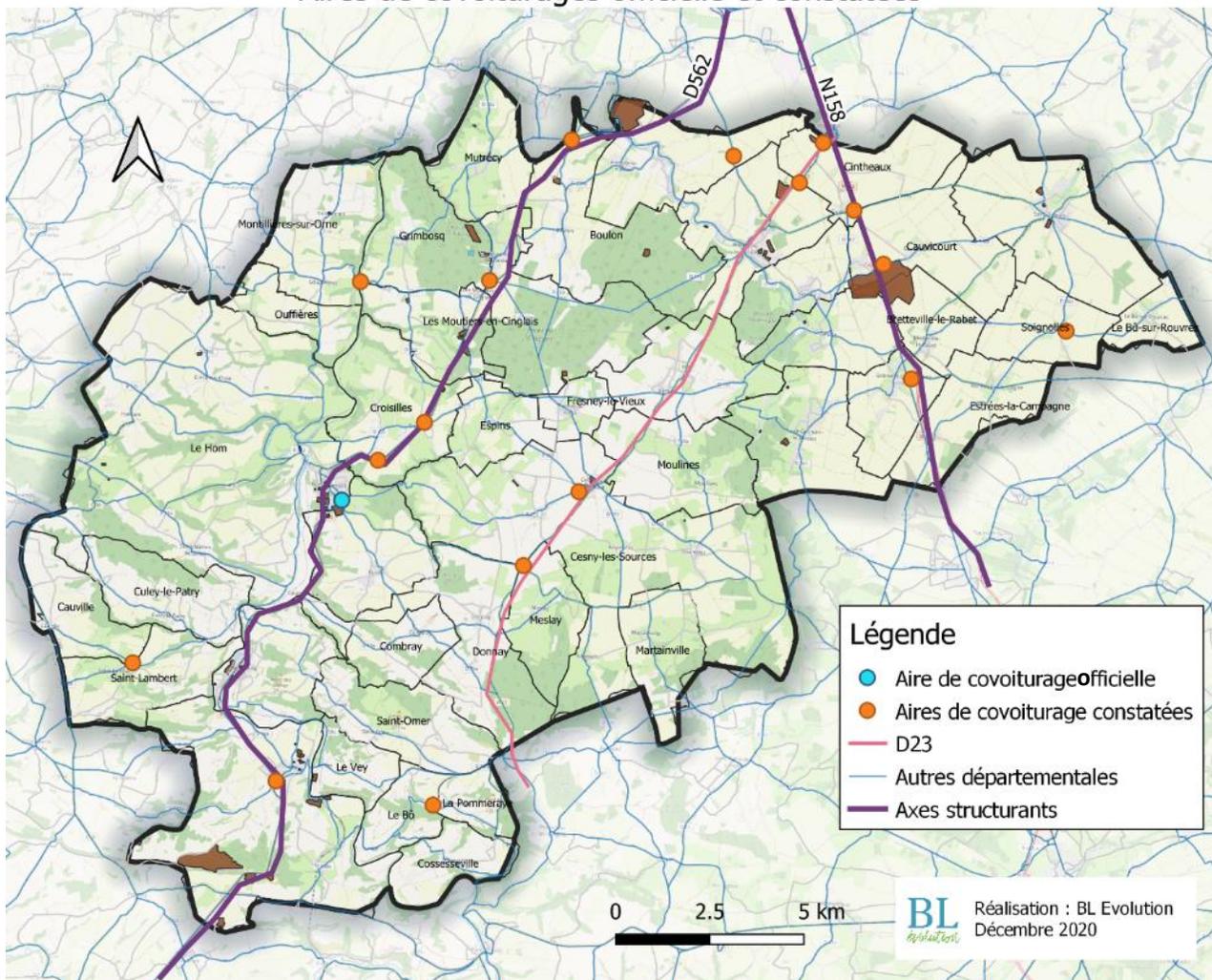
Toutefois, si ces lignes permettent de relier efficacement le territoire du Nord au Sud, il est plus difficile de se déplacer d'Ouest en Est sur le territoire.

De plus, les passages des bus lignes ne sont pas toujours très fréquents (souvent plusieurs heures entre chaque passage de bus).

Enfin si les pôles principaux sont bien desservis, un certain nombre de communes au Sud du territoire ne le sont pas du tout.



Aires de covoiturages officielle et constatées



On compte **une aire de covoiturage officielle** sur le territoire. Elle est située au Hom, sur la zone d'activité Le Hom/Esson.

Pas moins de **17 aires de covoiturage officielles** ont été identifiées sur le territoire.

Des liaisons cyclables entre les principaux pôles et les aires de covoiturage constatées (qu'il faudrait pérenniser), ainsi que **l'aménagement de stationnements vélo sécurisés sur ces aires valorisera l'intermodalité**

A noter que la CCCSN est engagée dans le projet Mobil'Hack dont l'objectif est de développer le covoiturage.



La Cingal Respire (TEF du Cingal)

La Cingal Respire : ressourcerie gérée par le TEF du Cingal (Travail-Emploi-Formation) à Bretteville-sur-Laize.

Actions :

- **Réparation de vélos pour le grand public** (référéncé Coup de Pouce Vélo)
- Récupération et **réparation de vélos pour mise à disposition des demandeurs d'emplois** suivis par le TEF. Le but est de leur fournir un moyen de déplacement pour de se rendre sur lieu d'emploi quand ils n'en ont pas les moyens (manque de moyens financiers pour acheter une voiture, mauvaise desserte en transport en commun, etc.)

Projets :

- **Former des personnes à la réparation de vélo** pour élargir l'offre locale de réparation de vélo (via le TEF)
- Partenariat possible avec la CCCSN pour **entretien d'une flotte de vélos acquise par la CCCSN?**

Cingal- Suisse Normande

Taux de pauvreté : 9,4% (hors SDF)

– source : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, 2020

Taux de chômage : 7,7% (Source : INSEE – RP2017)

Le saviez-vous?

« 23% des Français ont déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyens de transport. Un taux qui monte à 43% chez les jeunes et à 54% chez ceux qui vivent dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois. » *Les Echos 18 janv. 2017.*

En aménageant le territoire pour favoriser les déplacements à vélo, les collectivités offrent une solution de mobilité à tous les usagers qui n'ont pas accès à la voiture (jeunes, inactifs...).

La plateforme mobilité au Hom et Bretteville-sur-Laize

La plateforme mobilité est animée par l'INFREP Normandie qui se présente comme acteur de la mobilité inclusive, depuis 10 ans.

Objectif : Accompagner et augmenter la mobilité de personnes aux faibles ressources pour qui l'absence de mobilité est un frein à l'accès à l'emploi ou à la formation.

Action : Après un diagnostic individuel des freins de mobilité, mettre en place un plan action propre à chaque personne

Parmi les leviers d'actions

- **Formation à l'utilisation de vélo (surtout VAE), stage de (re)mise en selle.** Vélo présenté comme la 1^{ère} solution de déplacement individuelle
- Partenariats avec autoécole, location de voiture, trottinettes électrique, co-voiturage

Intervention au sein de la CCSN depuis fin 2019 (financement de l'Etat (DIRRECT), 1 an reconductible) à La Maison des Services du Hom et à Bretteville-sur-Laize (notamment des personnes du TEF). Toutefois, l'venir du dispositif est incertain.

Rôle / partenariat possible de l'INFREP avec la CCCSN :

- faire reconnaître la mobilité utilitaire
- **Intervention sur le « savoir bouger » :** formation à l'utilisation de VAE, stage de remise en selle.



L'Application Plan Sécurité Vélo Calvados

En partenariat avec Caen-la-Mer, le Conseil départemental du Calvados, les villes de Bayeux et de Vire, la préfecture du Calvados a lancé l'application « Plan sécurité vélo ».

L'application permet à des « cyclistes vigie » de **géolocaliser les points noirs** (nids-de-poule, obstacles, travaux, signalisations défectueuses) rencontrés sur les itinéraires des cyclistes **afin que les gestionnaires de voirie puissent les traiter.**

Autres acteurs liés au vélo

- La Maison du Vélo à Thury-Harcourt :

- Atelier réparation vélo (labellisé Coup de pouce vélo)
- Projet d'intervenir dans les écoles privées du territoire pour former les élèves/collégiens au vélo



Le territoire n'est pas encore adapté à l'usage du vélo du quotidien

Diagnostic

- **Une pratique du vélo essentiellement touristique et de loisirs**
- Les **DN158 et D562, des axes routiers majeurs aujourd'hui impraticables** à vélo.
- **Un seul aménagement cyclable structurant existant** : la voie verte de la Suisse Normande
- De nombreux **axes secondaires suffisamment calmes pour être jalonnés et sécurisés** (abaissement de la vitesse), mais une majorité de **bourgs à traiter** (apaisement pour favoriser un partage de la voirie là où des aménagements ne sont pas possibles).
- **Deux routes fermées à la circulation, à valoriser** : le chemin de la Haussée et l'ancienne voie ferrée SNM
- **Un potentiel pour une offre d'intermodalité** : une bonne desserte en bus des pôles principaux (pour des trajets Nord-Sud) et près de 20 aires de covoiturage.
- **Des acteurs sur qui s'appuyer** : associations vélo, plateforme mobilité, etc.



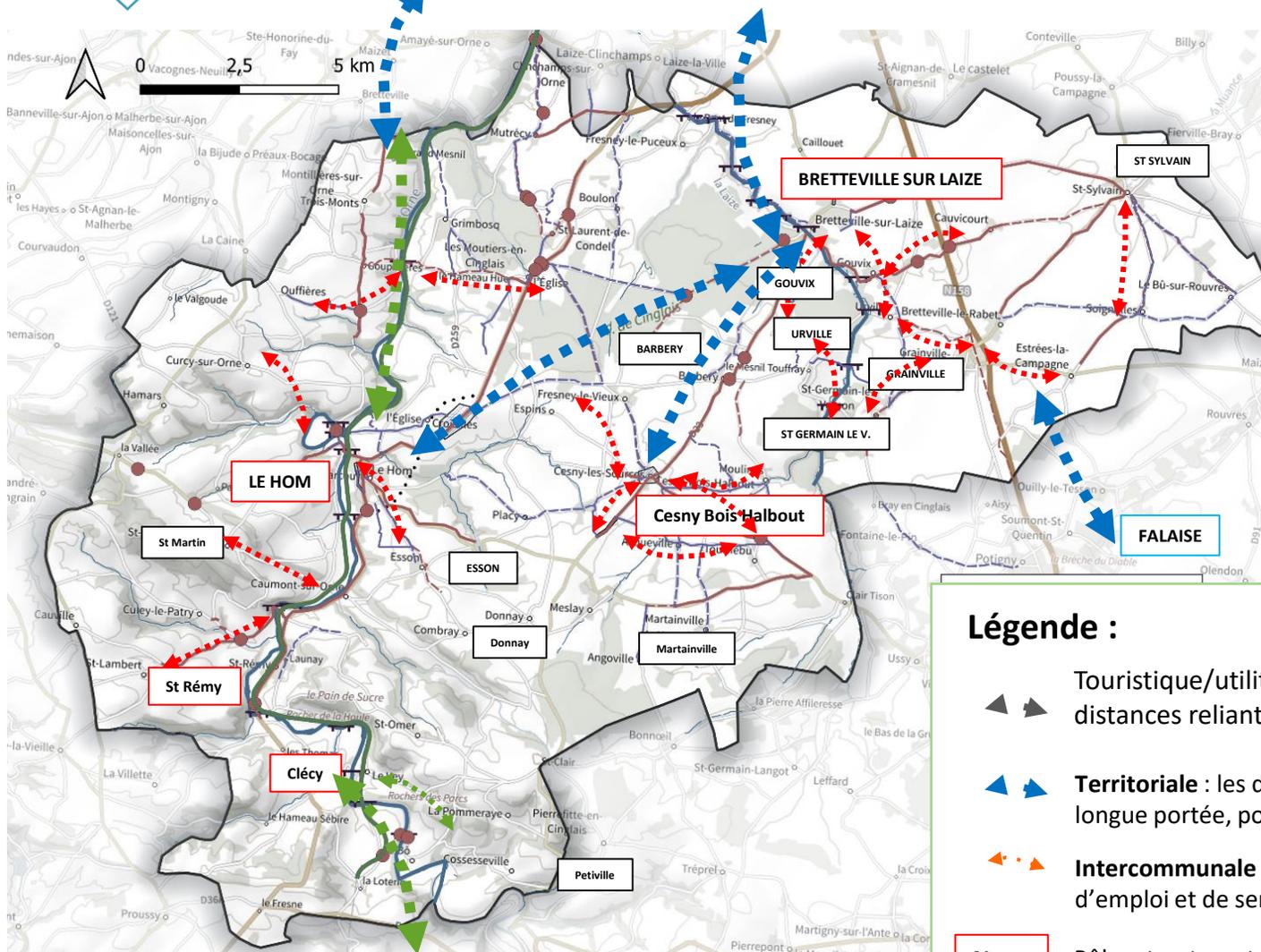
Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- **Synthèse des enjeux**



Synthèse des enjeux – les lignes de désir

SUD DE CAEN



CONDE SUR NOIREAU

La carte ci-contre **représente les différentes lignes de désirs** à vélo du territoire. Il s'agit des itinéraires correspondant au croisement des besoins de mobilités des habitants et au potentiel de report modal à vélo (lié principalement à la distance et au temps de parcours).

Les scénarios devront définir les possibilités d'aménagement permettant de répondre aux axes à enjeux validés à la fin du Diagnostic.

Légende :

- Touristique/utilitaire : axes en projets sur de longues distances reliant certains pôles.
- Territoriale** : les déplacements structurants de plus longue portée, pour les actifs principalement
- Intercommunale** : connexions avec les pôles de vie, d'emploi et de services
- Nom Pôles structurants/émergents
- Autres communes



Grands principes pour répondre aux enjeux



Dans les bourgs : poursuivre l'apaisement en diminuant la vitesse de circulation, y associer des aménagements favorables aux cyclistes, jusqu'aux sorties de bourgs, et jalonner les itinéraires;



Viser la desserte cyclable des pôles d'emplois et d'études du territoire, ainsi que des grands équipements culturels et sportifs



Sur les grands axes : traiter les franchissements stratégiques, aménager un réseau sécurisé et efficace lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est envisageable



Mettre en place un jalonnement sécurisant et facilitant les déplacements sur les axes calmes non aménagés, voire les chemins carrossables;



Assurer des rabattements efficaces et sécurisés vers les véloroutes-voies vertes



Mettre en place des rabattements et des stationnements cyclables de qualité tous les lieux d'attractivité et d'intermodalité;



Poursuivre le développement d'une boucle de services, déclinée dans l'ensemble du territoire



Elaborer une communication dynamique favorisant les changements d'usages, et procédant par cibles, plus que par message général



Annexes

- Personnes contactées



Personnes contactées

Toutes ces personnes ont été contactées par téléphone dans le but de compléter notre diagnostic du territoire. Nous les remercions de nous avoir fournies des informations capitales sur les sujets et projets liés au vélo.

Sébastien BELLET - Ingénieur Territorial / Transport & Mobilité à l'ADEME Normandie

Xavier LEPETIT – Chargé d'étude mobilité à l'AUCAME

Emilie PATRY-LEBLANC – Chargée de mission politiques contractuelles au Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole

Bruno GALLARDO - Formateur mobilité à l'INFREP Normandie

Eric VIAUD – Vice Président de l'Amicale de Cyclotourisme de Barbery

François CHESNEAU – PDG du TEF Cingal - La Cingal Respire

Olivier ROUSSELET et **Johann MANDIN** – Co-directeurs de Thury Plein Air

Thierry OLIVIER – bénévole référent de la Maison du Vélo de Thury et élu au Hom

Agnès ZARAGOZA - directrice de la MFR Les Moutiers-en-Cinglais (lors de la visite terrain)



Les territoires qui ont l'ambition de se développer de manière durable font confiance à notre équipe d'experts depuis plus de 8 ans.

BL évolution est un bureau d'études et de conseils en développement durable.

Au service de la société, notre équipe engagée souhaite diffuser une vision résiliente de l'aménagement des territoires en associant une vision fortement participative à une prise de conscience réaliste et éclairée des enjeux du XXI^e siècle.

Contact : guillaume@bl-evolution.com