

Plan de Mobilité Simplifié 2024 Rapport final



© Pam Patterson-2017



BANQUE des
TERRITOIRES



Caisse
des Dépôts
GROUPE

planis
AMÉNAGEMENT • URBANISME • ENVIRONNEMENT



PRÉ-BOCAGE
INTERCOM-NORMANDIE

Sommaire

| | |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| Présentation de l'étude | 3 |
| Le Plan de Mobilité Simplifié et son objectif sur Pré-Bocage | 3 |
| Calendrier de l'étude | 4 |
| Diagnostic des mobilités | 6 |
| Méthode de réalisation du diagnostic | 7 |
| A. Analyse socio-démographique | 9 |
| B. Les dynamiques de déplacements recensées, internes et externes | 16 |
| C. L'omniprésence de la voiture individuelle | 24 |
| D. Les modes doux sur le territoire | 34 |
| E. Les équipements et lieux d'emplois | 43 |
| F. Les transports en commun | 50 |
| Synthèse des enjeux du diagnostic | 58 |
| Définition des orientations stratégiques | 59 |
| Méthodologie d'élaboration des orientations | 60 |
| Axes retenus pour intégrer le Plan de Mobilité Simplifié | 61 |
| Actions retenues du Plan de Mobilité Simplifié | 62 |
| Programme d'actions | 65 |
| Axe A : Transports en commun | 66 |
| Axe B : Modes actifs | 75 |
| Axe C : Covoiturage / Autopartage | 87 |
| Axe D : La voiture individuelle | 98 |
| Synthèse de la programmation | 104 |

Présentation de l'étude

Le Plan de Mobilité Simplifié

Le cadre et le contenu du Plan de Mobilité Simplifié se veulent souples, adaptables aux besoins des territoires et sans effet juridique. Il est donc particulièrement bien adapté aux villes moyennes et territoires ruraux qui ne disposent pas encore d'une stratégie mobilité pleinement définie.

L'élaboration de ce document a plusieurs intérêts :

- Acquérir une expérience et une connaissance fine des besoins du territoire en mobilité
- Élaborer les premières stratégies de mobilités futures
- Amorcer une dynamique avec les multiples acteurs de la mobilité
- Innover, fédérer et concerter dans un cadre juridique souple

Durant cette étude, de multiples moments de concertation avec la population, les acteurs locaux ou les parties prenantes sont attendus afin de partager le diagnostic et la définition des choix stratégiques. Le Plan de Mobilité Simplifié permet de mettre en place un programme d'actions qui définit les attendus du territoire pour les prochaines années.

Ces actions peuvent concerner l'ensemble des types de mobilités implantables sur le territoire et pourront permettre de :

- Décarboner les mobilités
- Offrir des possibilités de déplacements aux publics les plus vulnérables
- Favoriser le développement économique
- Construire un projet pour l'avenir

Son objectif sur Pré-Bocage

Pré-Bocage Intercom a voté le 17 février 2021 la prise de compétence « Autorité Organisatrice de la Mobilité » (AOM) pour son territoire.

Chaque AOM doit maintenant rédiger sa stratégie mobilité par le biais d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS).

Consciente de ses caractéristiques rurales, fortement dépendante du pôle d'emploi caennais et de l'omniprésence de la voiture individuelle, l'intercommunalité de Pré-Bocage Intercom souhaite constituer un Plan d'actions afin de mettre en place des solutions plus vertueuses pour les déplacements de ses citoyens.

Cette étude a pour ambition principale de promouvoir des alternatives à la voiture individuelle carbonée pour les déplacements du quotidien et de loisirs. Elle prendra en compte les besoins des différentes catégories de la population présentes sur le territoire de Pré-Bocage Intercom, notamment ceux en rupture de mobilité.

Le Plan de Mobilité Simplifié s'intégrera aux autres documents concernant le territoire, à savoir le SCoT, le PLUi et le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial).

Ce document permettra également d'alimenter la révision en cours du SCoT ainsi que le volet « mobilité » de la Convention Territoriale Globale signée avec la CAF.

Des choix d'actions concrètes et détaillées y seront inscrit afin de faire du programme d'actions la feuille de route de mobilité du territoire de Pré-Bocage Intercom.

Le PdMS de Pré-Bocage portera sur différents moyens de déplacements tels que le covoiturage, le transport à la demande, la pratique du vélo etc.

Calendrier de l'étude

Phase 1 – Diagnostic des mobilités

- État des lieux de l'existant / analyse des besoins
- Diagnostic des pratiques / repérage des pôles générateurs de flux

Phase 2 – Définition des orientations stratégiques

- Proposition d'orientations stratégiques
- Définition des objectifs
- Piste d'actions à entreprendre

Phase 3 – Programme d'actions

- Établissement des fiches-projets
- Programmation dans le temps et financière

C
O
N
C
E
R
T
A
T
I
O
N

Fin 2023

Premier
trimestre 2024

Fin 2024

Diagnostic des mobilités

Des déplacements très nettement orientés vers la voiture individuelle

La réalisation de l'enquête en ligne au cours du diagnostic a permis d'étudier statistiquement certaines habitudes de déplacements de la population locale.

Les graphiques ci-contre permettent de poser les bases des types de déplacements sur le territoire.

Il est observé que les déplacements de la part de la population de PBI se déroulent en très grande majorité par l'usage de la voiture individuelle (environ 80 %). Ce résultat est en accord avec nos suppositions initiales et laissent à penser qu'un développement des autres modes de transports auraient un intérêt fort sur le territoire.

Les autres moyens de déplacements sont actuellement marginaux.

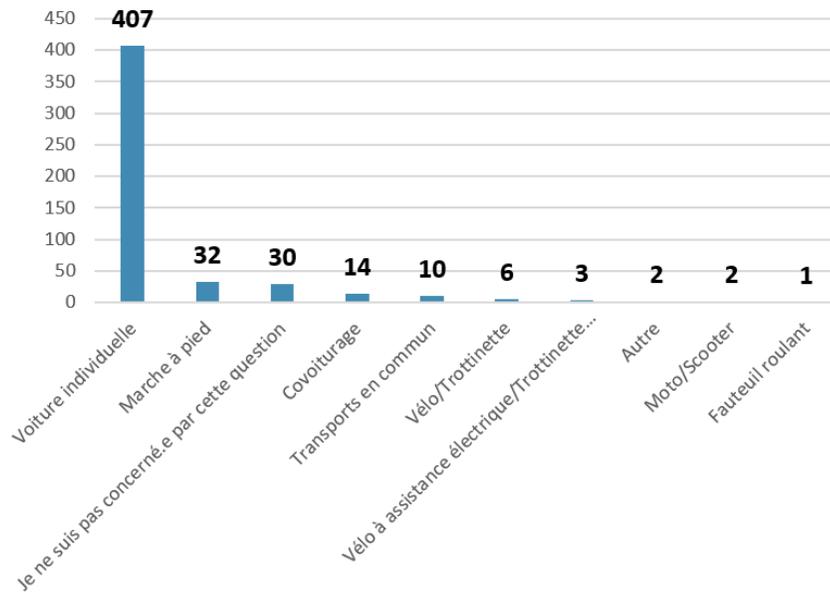
La voiture individuelle est plébiscitée aussi bien pour les achats du quotidien et les loisirs/activités. Ceci démontre clairement une domination de ce mode de déplacement pour tous les types de trajet.

La distance moyenne réalisée quotidiennement pour aller au travail/études est située entre 41 et 80 km, ce qui correspond à l'agglomération caennaise.

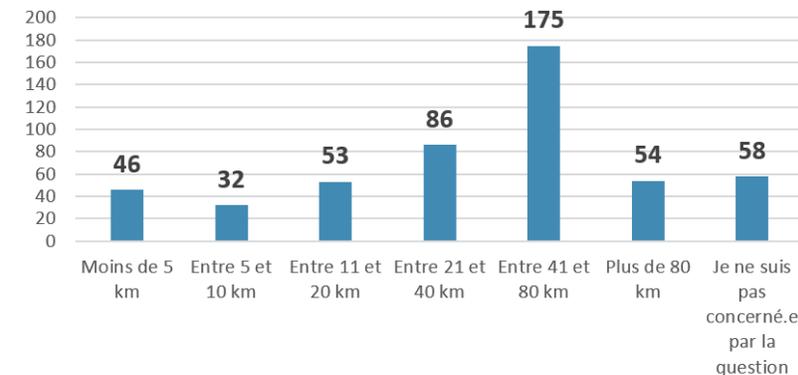
En revanche, il est important de souligner que 15 % des répondants ont déclaré faire 10 km ou moins par jour. Ces trajets pourraient être réalisés en utilisant des modes doux.

Au travers de l'enquête en ligne, il est très nettement conforté que l'usage de la voiture individuelle est prédominant et qu'il est nécessaire d'engager des actions afin de développer les autres modes de transports.

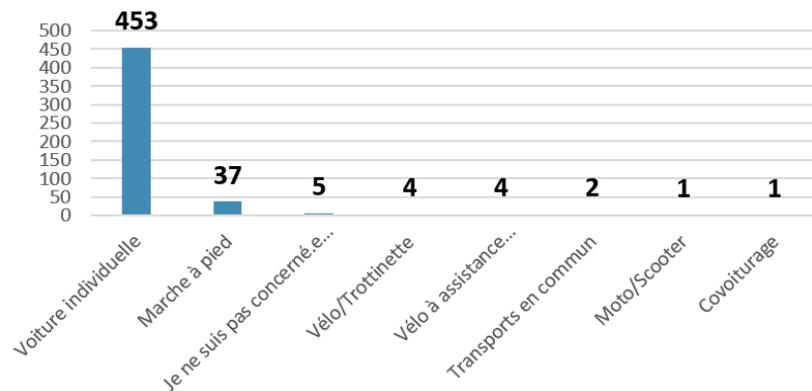
Moyen principal de déplacement



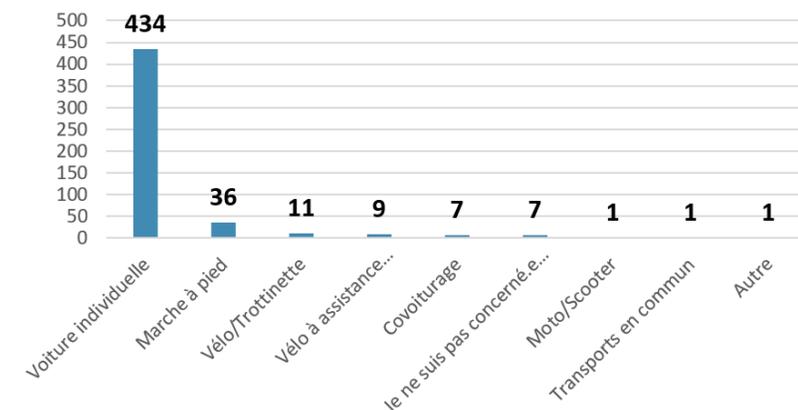
Distance moyenne réalisée quotidiennement pour aller au travail/études



Mode de déplacement pour les achats du quotidien



Mode de déplacement pour les loisirs/activités



A. Analyse socio-démographique du territoire

Une densité de population inégale à prendre en compte

Les données de l'INSEE datant de 2022 nous permettent d'obtenir visuellement les lieux importants où se concentrent les flux de déplacements.

La densité sur le territoire est inégale.

En effet, la partie Est est la plus dense résultant de la présence de l'agglomération de Caen qui augmente l'attractivité résidentielle de la zone.

En revanche, la partie Ouest connaît une répartition de la population dispersée.

Les densités les plus élevées concernent les villes suivantes :

Villers-Bocage : 547 hab/km²

Val d'Arry : 97 hab/km²

Monts d'Aunay : 66 hab/km²

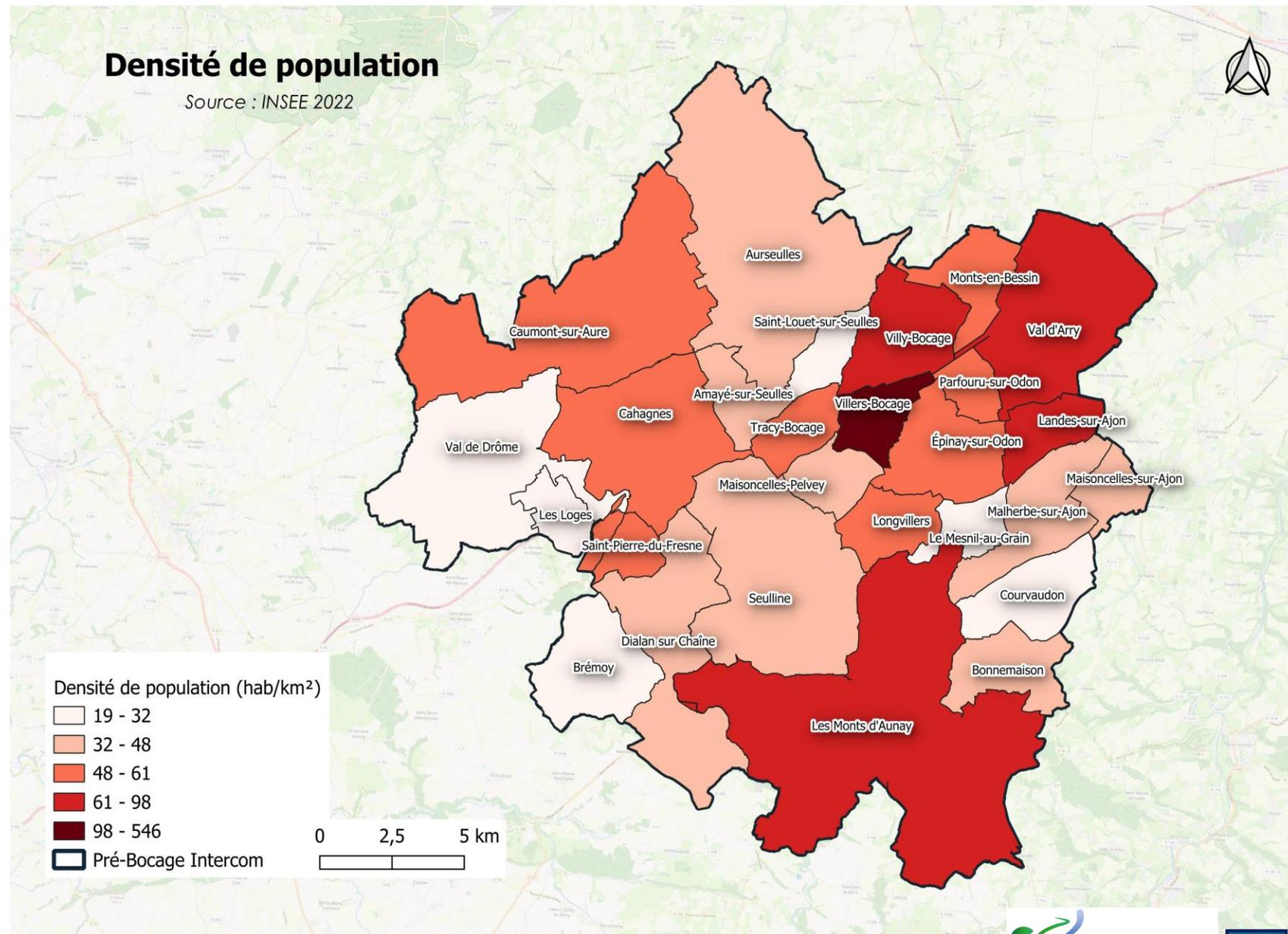
Caumont-sur-Aure : 61 hab/km²

La moyenne sur l'EPCI est de 59,5 hab/km².



Villers-Bocage est la ville la plus dense, l'usage de la voiture en centre-ville y est important.

Besoin : prendre en compte les diverses zones de concentration de la population afin de proposer des solutions de mobilités appropriées.



Un taux de chômage plus élevé sur la partie Ouest du territoire

Selon les données issues de l'INSEE et datant de 2020, une fracture Ouest-Est est à constater au niveau du taux de chômage. Il est cependant nécessaire de nuancer ce résultat sur les communes à très faible population.

La partie Est est très portée sur l'interaction avec Caen tandis que l'Ouest est gardée en marge de cette attraction. Au sens du recensement, le taux de chômage à PBI est de 8,2 %. Le taux de chômage chez les jeunes de 15 à 24 ans est de 17,9 %.

En 2020, Les Monts d'Aunay ont un taux de chômage des jeunes de 15 à 24 ans de 23,1 %, Villers-Bocage a un taux de 11,2 % et à Caumont-sur-Aure il est de 15,7 %.

Au sens du recensement (INSEE 2020) :

Région Normandie :

Taux de chômage : 12,5 %

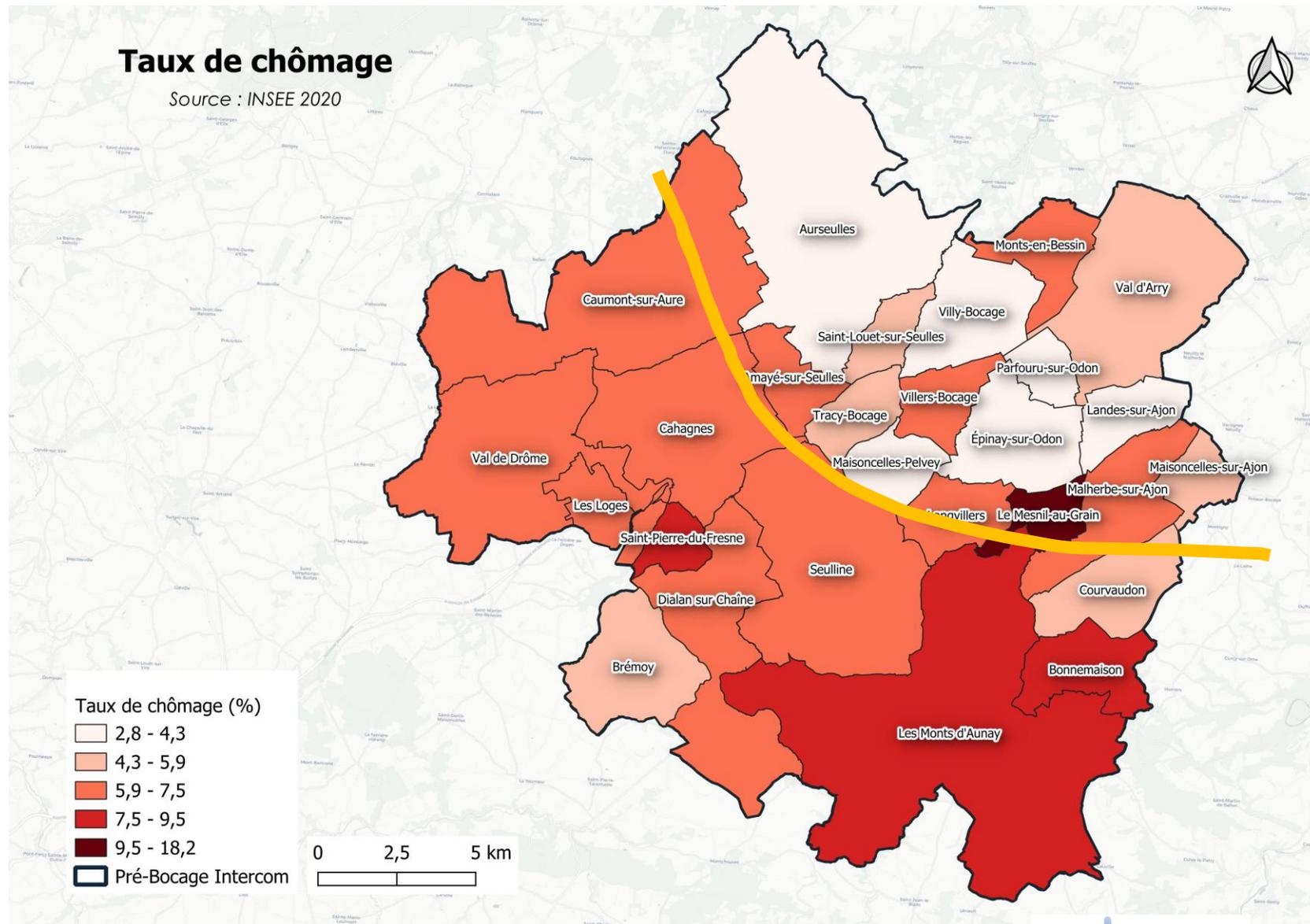
Taux de chômage 15-24 ans : 25,4 %

Département Calvados :

Taux de chômage : 11,5 %

Taux de chômage 15-24 ans : 24,0 %

Besoin : Proposer des solutions de mobilités solidaires pour les personnes les plus démunies et en recherche d'emplois.



Une population plus aisée en frange de l'agglomération caennaise

Selon l'INSEE 2020, le revenu médian disponible par unité de consommation est de 21 690 en moyenne sur le territoire de l'EPCI.

Une frontière Ouest/Est est clairement visible, l'Est travaillant pour beaucoup vers la métropole Caennaise.

Le pôle de proximité de Val d'Arry possède l'un des plus hauts revenus médians : 24 050 €.
Concernant Villers-Bocage il est de 21 320 €, aux Monts d'Aunay il atteint 20 410 € et à Caumont-sur-Aure il est de 20 100 €.

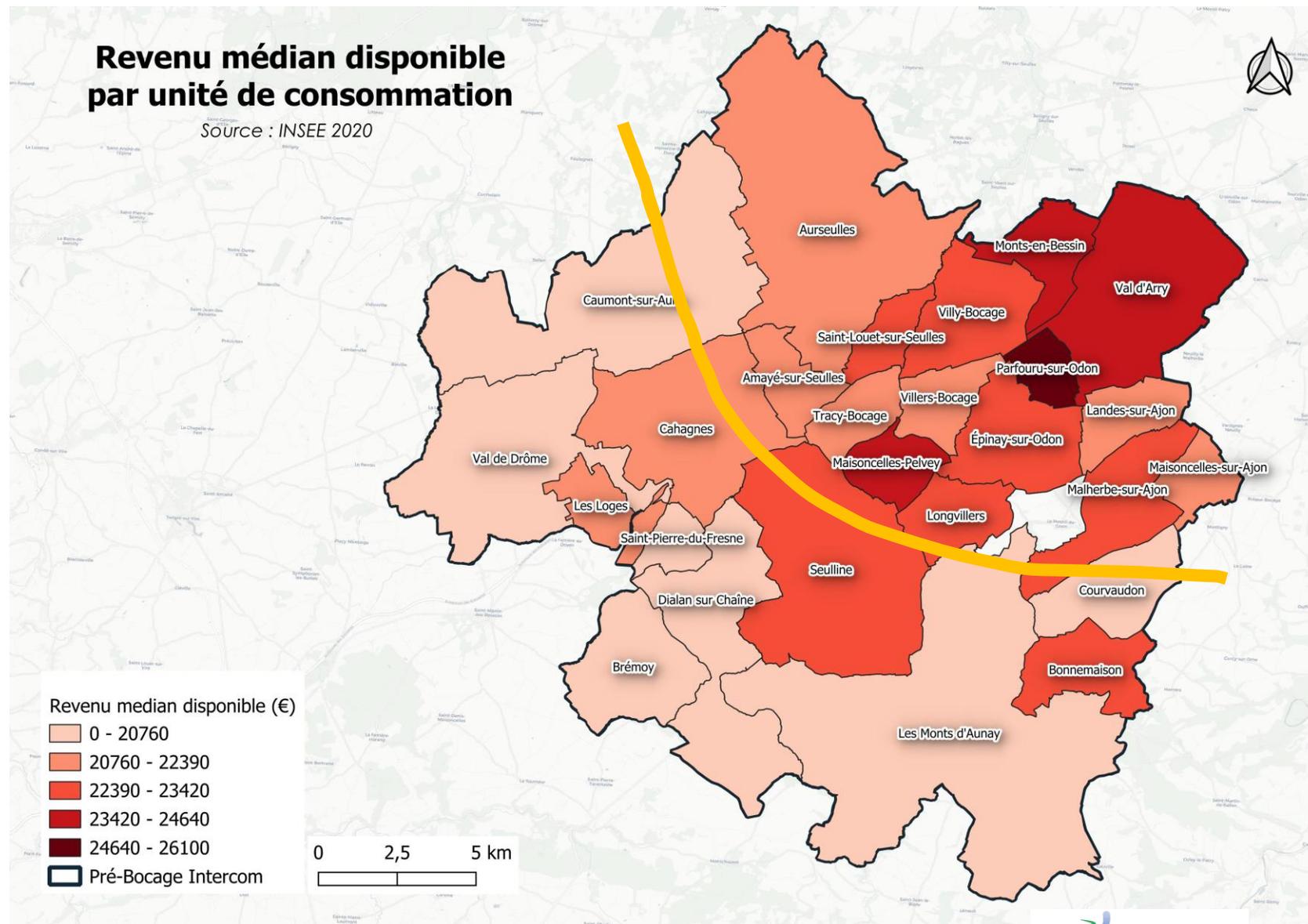
Il est à souligner que ces revenus sont inférieurs aux moyennes du département et de la région. Les Monts d'Aunay et Caumont-sur-Aure semblent être particulièrement touchés.

Les communes ayant la population avec le moins de revenus sont les plus susceptibles de nécessiter des services de transports en cas d'absence de voiture individuelle.

En 2020 et selon l'INSEE :
Région Normandie :
Revenus médians : 21 820 €

Département Calvados :
Revenus médians : 22 180 €

Besoin : Trouver des solutions de déplacements pour les publics les plus précaires.



Une part de population âgée importante dans les 3 pôles mais jeune sur l'ensemble du territoire

Les 3 principaux pôles du territoire ont une part importante de leur population âgée de plus de 75 ans.

Le recensement de l'INSEE 2020 précise les données suivantes :

- Villers-Bocage : 16 %
- Caumont-sur-Aure : 11,9 %
- Monts d'Aunay : 10,6 %
- Région Normandie : 10,0 %
- Département Calvados : 10,1 %

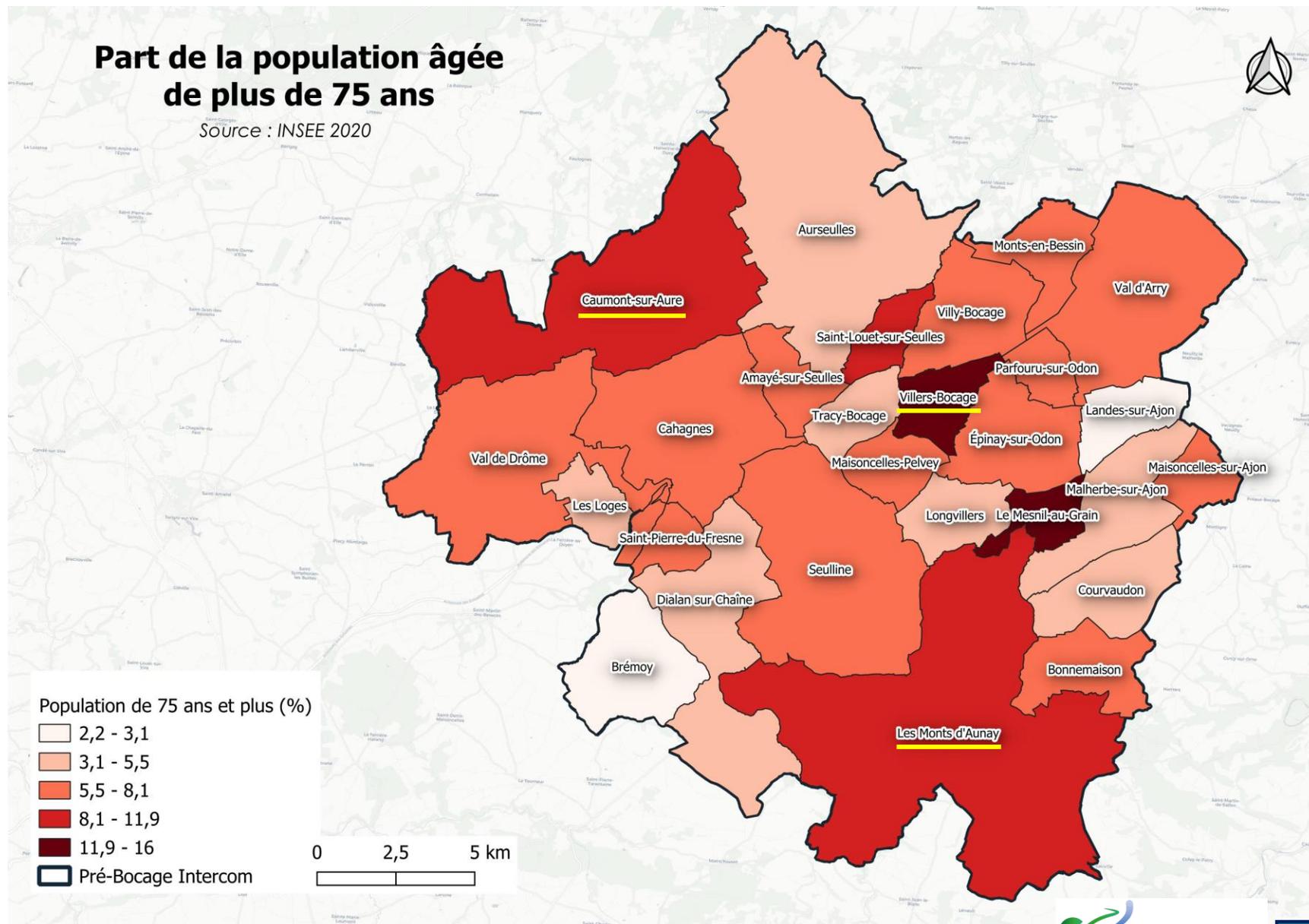
Ces chiffres élevés s'expliquent par la présence d'EHPAD dans ces pôles mais aussi par le souhait des personnes âgées de s'installer à proximité immédiate des commerces et services.

Il n'y a pas vraiment de différence entre l'Ouest et l'Est sur cette thématique. La moyenne sur l'EPCI est de 8,7 %.

La population de PBI reste plutôt jeune avec 54,3 % de moins de 45 ans.

Normandie : 51,6 %
Calvados : 52,2 % (INSEE 2020)

Besoins : Prendre en compte les difficultés de déplacements des personnes âgées, leurs facteurs d'isolement social et médical. Permettre à la jeunesse de pouvoir se déplacer facilement.



Entretiens avec personnes ressources (acteurs associatifs/sociaux)

Les entretiens avec les personnes ressources, notamment les acteurs associatifs/sociaux, ont permis de mettre en exergue des éléments importants à prendre en compte dans le cadre du diagnostic. A savoir :

- La voiture individuelle coûtant de plus en plus cher, il a été constaté moins de déplacements pour des activités associatives chez les personnes à faibles revenus.
- Les associations du territoire organisent des déplacements notamment les FRANCAS, ANACROUSE et Familles Rurales. Cette dernière est une DSP (délégation de service public) et a un contrat avec un transporteur privé facilitant les déplacements.
- Il a été constaté une pratique importante de l'auto-stop entre Aunay et Villers, en raison principalement du manque de possibilité de déplacements.
- La principale difficulté pour les 150 jeunes suivis à la Mission Locale à Aunay-sur-Odon est l'acquisition du code de la route et du permis de conduire.

L'ensemble de ces éléments permettent de caractériser les fractures de mobilité connues sur le territoire.



La RD6 entre Villers et Aunay est l'une des plus empruntées du territoire. C'est ici que les autostoppeurs ont été constatés en nombre.

Ateliers citoyens et élus

Au cours de la réalisation des ateliers rassemblant les élus et les citoyens, de nombreux débats ont eu lieu sur les difficultés de se déplacer pour certains habitants en raison de l'absence de voiture individuelle. Plusieurs solutions ont été avancées :

- Développer une aide financière pour le passage du permis.
- Créer une solution de transport solidaire avec des bénévoles sur le territoire notamment pour les publics âgés ou précaires.
- Développer une solution d'autopartage de véhicules propres avec une association permettrait de répondre à la demande ponctuelle de déplacement pour les personnes ne bénéficiant pas de moyen de transport.

Ces éléments sont des premières pistes d'actions que pourra développer le Plan de Mobilité Simplifié.



Système d'autopartage à Condé-sur-Noireau mis en place en 2018

Constats

Deux pôles principaux et pôles relais au cœur des déplacements (Aunay-sur-Odon, Villers-Bocage, Caumont l'Éventé et Noyers-Bocage/Missy).

Un taux de chômage plus élevé sur la partie Ouest du territoire

Une part de population plus âgée dans les 3 pôles mais une population globale assez jeune.

Une population plus aisée en frange de l'agglomération caennaise qui travaille à l'extérieur de l'EPCI.

Les habitants sont situés dans quelques pôles tandis que la partie Ouest apparaît dispersée.

Besoins

Faciliter en priorité les liaisons internes dans les pôles principaux et les liaisons des pôles relais vers les pôles principaux.

Développer des solutions de déplacements vers les 3 pôles principaux, permettant de rejoindre les zones d'emplois et d'équipements.

Proposer des solutions de mobilités solidaires pour les personnes les plus démunies et en recherche d'emplois.

Prendre en compte les impossibilités de déplacements des personnes âgées et donc leur isolement social et médical.

Permettre aux jeunes de se déplacer.

Trouver des solutions de déplacements pour les publics les plus précaires.

Enjeu n°1

La proposition de solutions de mobilités adaptées en fonction de la diversité territoriale et sociale de PBI

B. Les dynamiques de déplacements recensées, internes et externes

Les données de déplacements présentés dans cette partie proviennent de l'INSEE et datent de 2020. La base de données utilisées permet de quantifier les trajets quotidiens en fonction d'une commune d'arrivée et de départ. Il n'a été conservé que les principaux flux, les plus importants pour l'étude du Plan de Mobilité Simplifié.

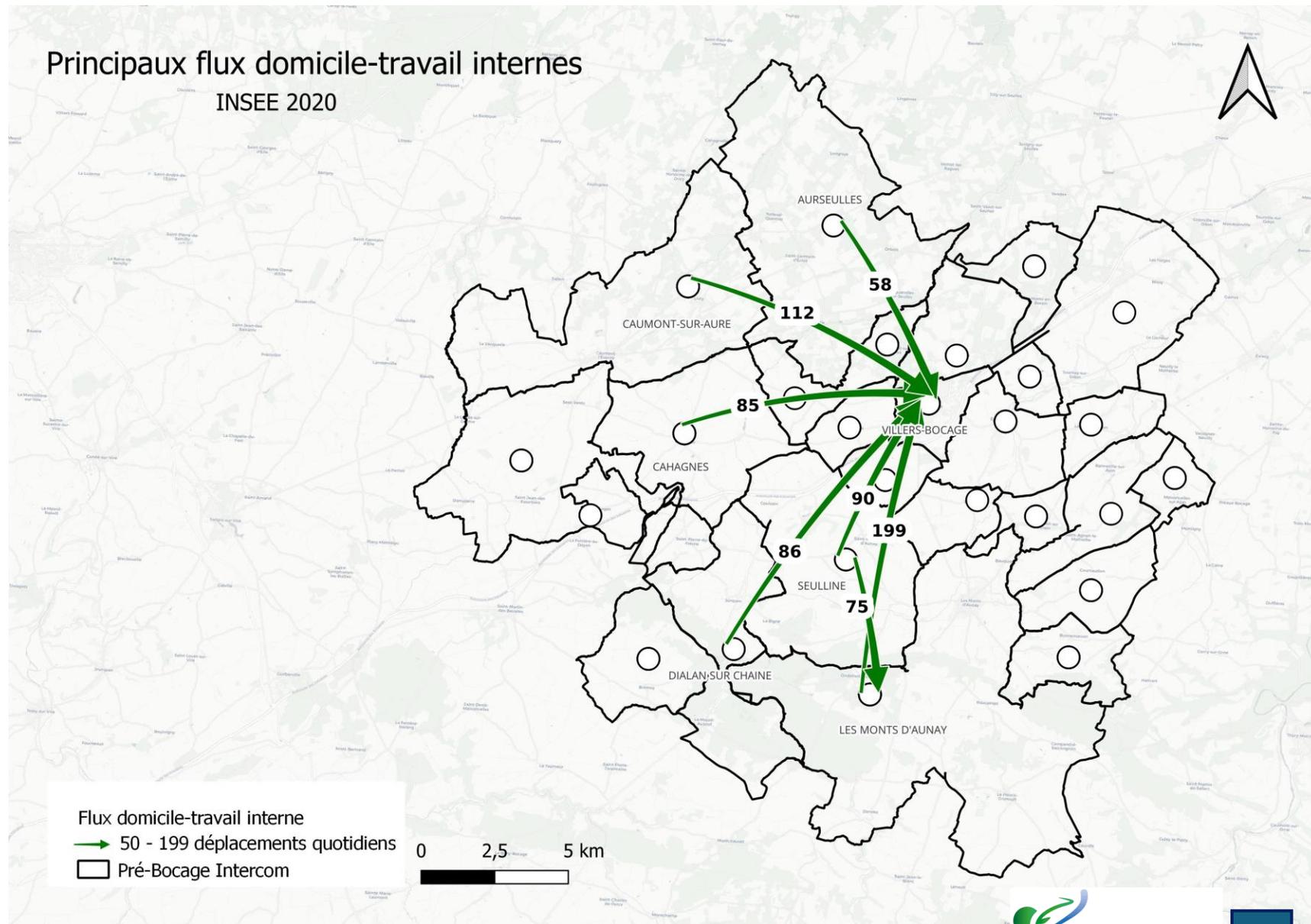
Concernant les flux internes à l'EPCI, les principaux flux domicile-travail s'orientent vers Villers-Bocage. Le principal lien s'effectue depuis Les Monts d'Aunay vers Villers-Bocage avec 199 déplacements quotidiens pour le motif du travail.

Un fort flux est également présent depuis Caumont-sur-Aure vers Villers-Bocage ainsi que depuis Cahagnes, Aurseulles, Dialan-sur-Chaine et Seulline.

Il est important de souligner qu'il existe un flux important de trajets domicile-travail depuis Seulline vers Les Monts d'Aunay. Il s'agit par ailleurs de l'unique flux majeur qui pointe vers cette commune, pourtant la plus peuplée du territoire.

Ces principaux flux identifiés à l'intérieur du territoire intercommunal représentent les points prioritaires à solutionner afin de réduire la dépendance à la voiture personnelle.

Besoin : Alimenter en solutions de déplacements la ville de Villers-Bocage et ses entreprises.



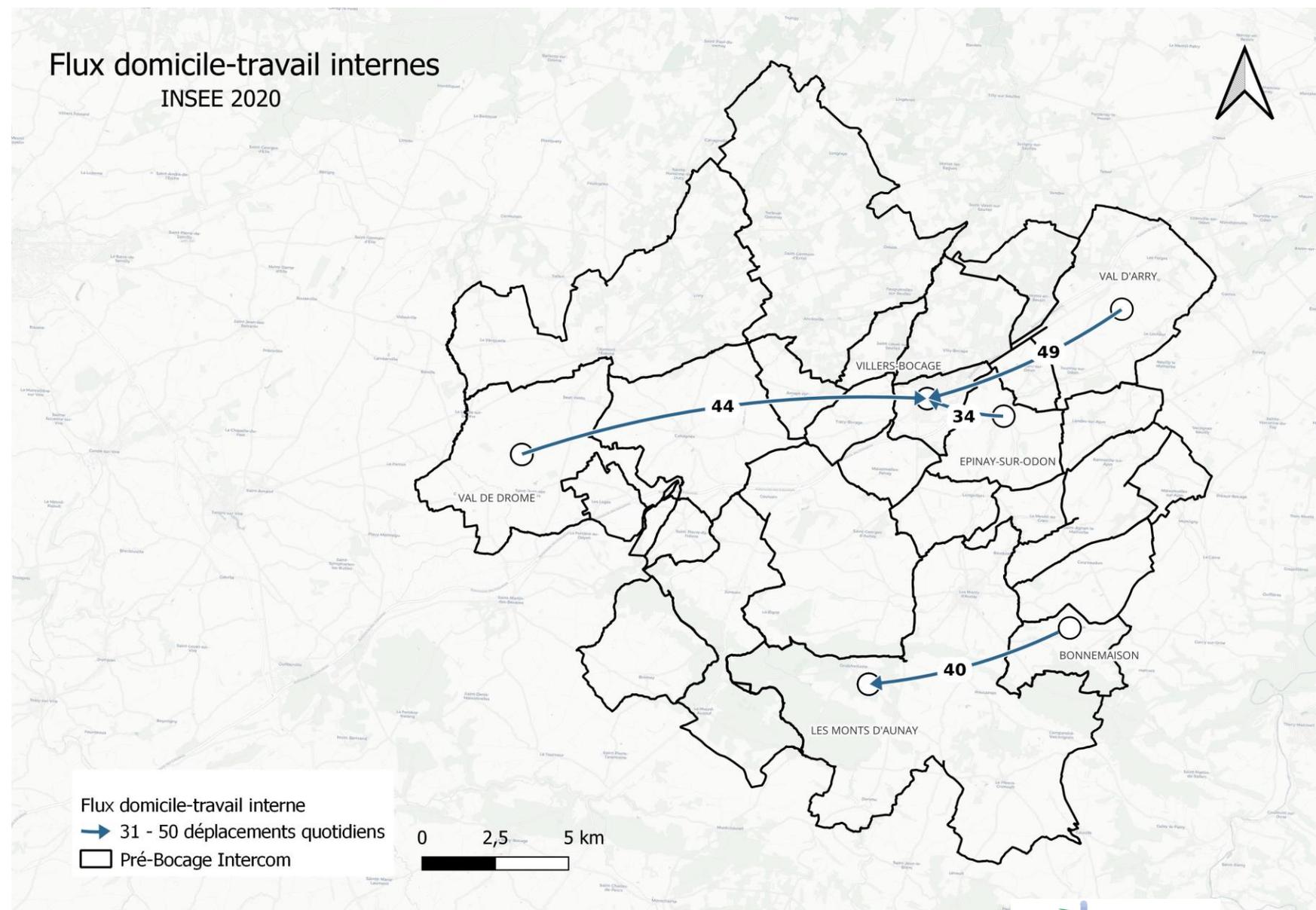
Des flux domicile-travail plus modestes pour rejoindre Villers-Bocage et Les Monts d'Aunay

Certains flux domicile-travail plus restreints ont été identifiés.

Des échanges à destination de Villers-Bocage sont une nouvelle fois au cœur des flux domicile-travail du territoire. Depuis Val de Drôme, Val d'Arry et Epinay-sur-Odon.

Le flux Bonnemaïson vers Les Monts d'Aunay est l'un des rares situé au Sud du territoire et il peut être pertinent à retenir en vue des services à développer entre Bonnemaïson et le bourg-centre d'Aunay-sur-Odon.

Besoin : Proposer des solutions de déplacements entre les communes périphériques des pôles et ces derniers.



Des flux domicile-travail restreints répartis sur l'ensemble du territoire

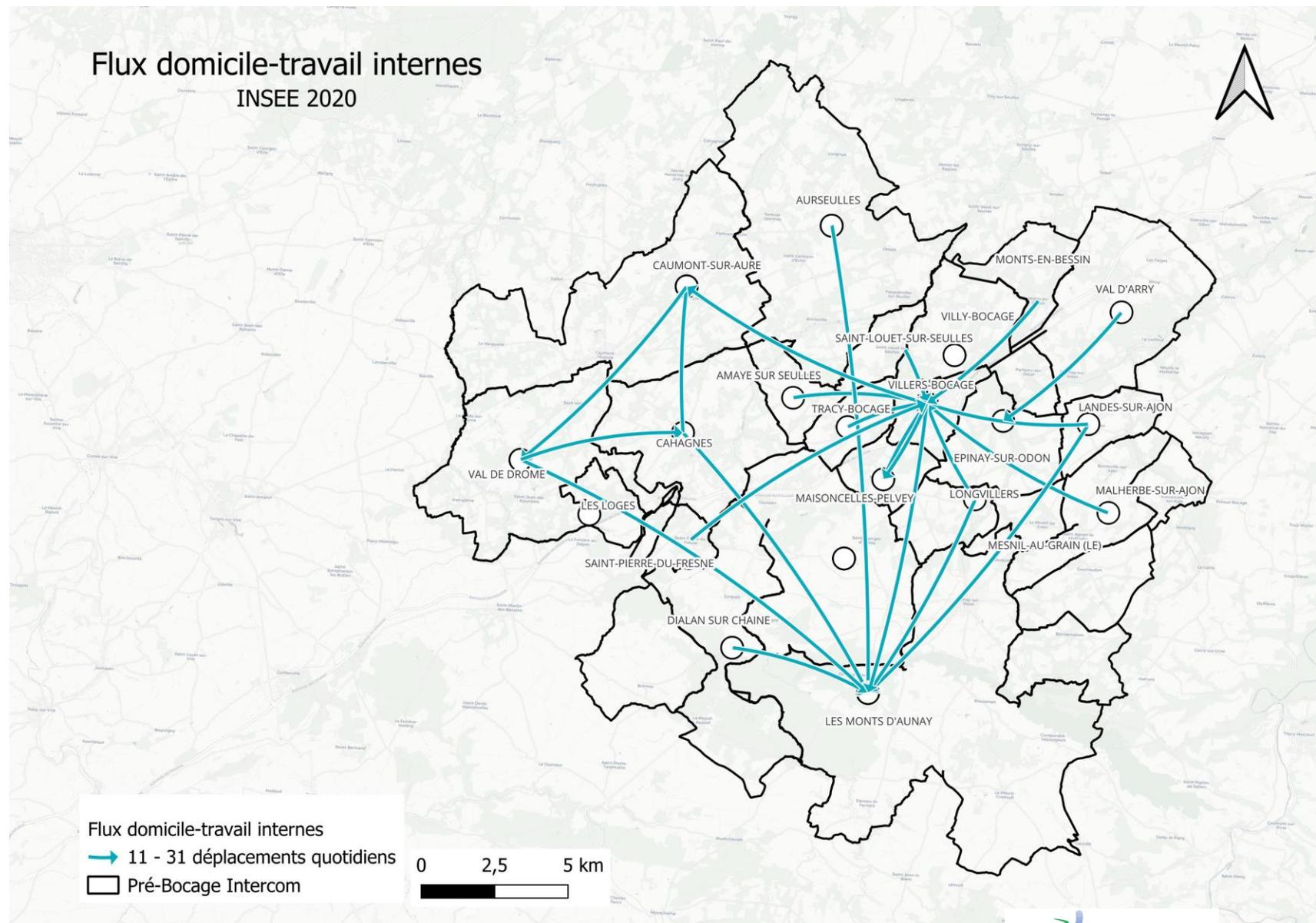
Enfin, les petits flux domicile-travail identifiés sur le territoire permettent de comprendre quelques dynamiques supplémentaires.

Nous retrouvons les parcours émanant des communes à faible population qui vont pour la plupart rejoindre les pôles des Monts d'Aunay et de Villers-Bocage.

A noter que le flux allant de Villers-Bocage vers Les Monts d'Aunay est relativement faible en comparaison avec le chemin inverse.

Caumont-sur-Aure n'est atteint que par des flux mineurs en provenance de Cahagnes, Val de Drôme et Villers-Bocage.

Besoin : Proposer des solutions de déplacements entre les communes périphériques des pôles et ces derniers.



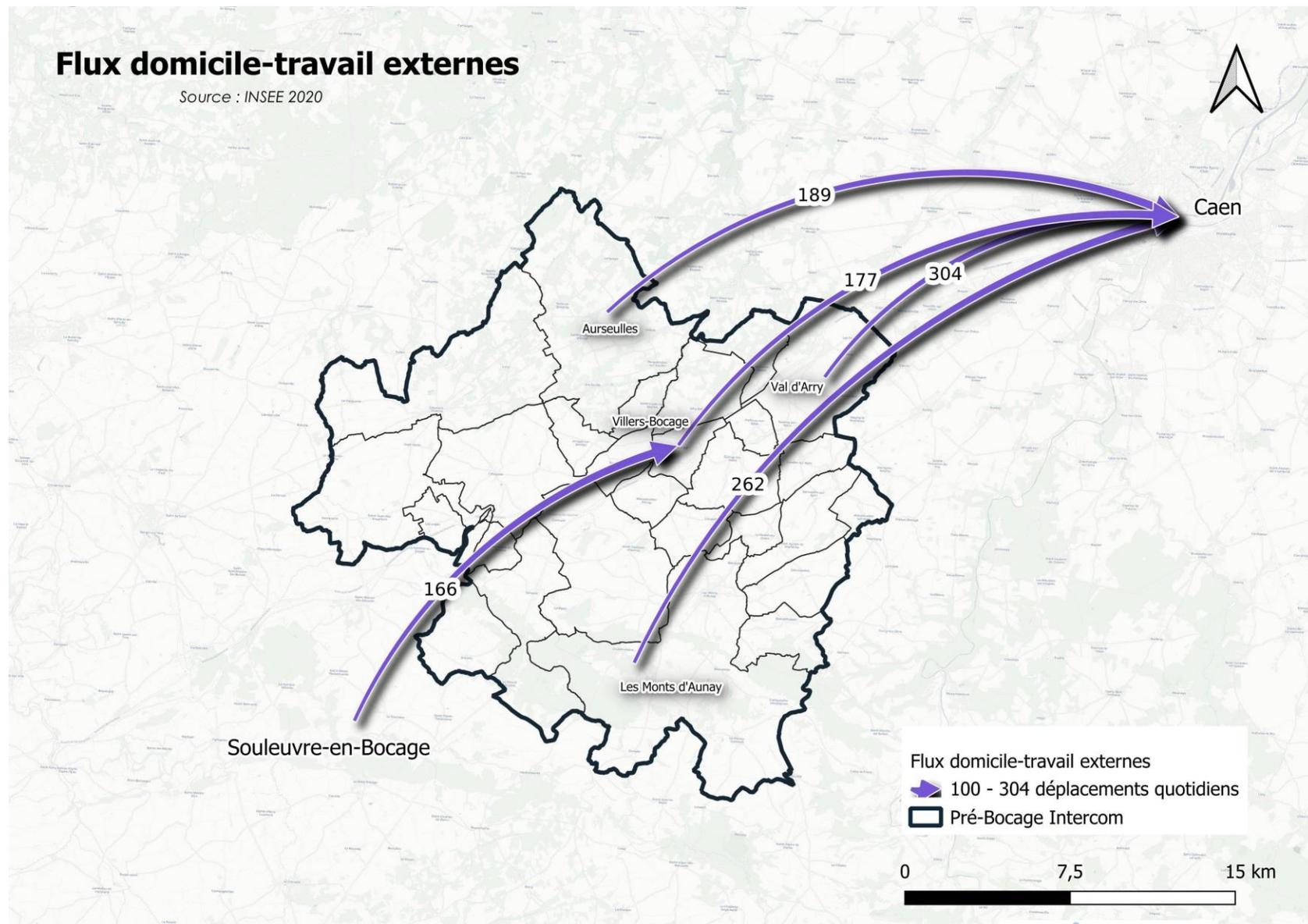
Pré-Bocage Intercom est soumis à de très nombreux flux de déplacements allant à l'extérieur de son territoire. A partir des données de l'INSEE datant de 2020, il est intéressant de noter ces informations afin de les intégrer au Plan de Mobilité Simplifié. Ce dernier pourra proposer des actions visant à faciliter les déplacements plus vertueux vers ces pôles extérieurs.

Les flux domicile-travail les plus importants sortent du territoire en direction de Caen, principal pôle d'emploi du secteur.

Les deux communes représentant les plus forts flux sont Val d'Arry (304 déplacements quotidiens) et Les Monts d'Aunay (262 déplacements quotidiens).

Le flux entrant le plus important dans le territoire de PBI est celui provenant de Souleuvre-en-Bocage en direction de Villers-Bocage avec 166 déplacements quotidiens.

L'analyse de ces flux permettent de comprendre le fort besoin de mettre en place des premiers aménagements sur PBI afin de renforcer l'usage d'alternatives à la voiture individuelle. L'intercommunalité ne pourra implanter des solutions pour la totalité du parcours, ainsi elle devra contacter les principaux opérateurs de déplacements afin de trouver des solutions plus vertueuses.



Besoin : Permettre une plus grande facilité pour rejoindre Caen sans sa voiture individuelle.

Un nombre de personnes habitant et travaillant dans la même commune à valoriser

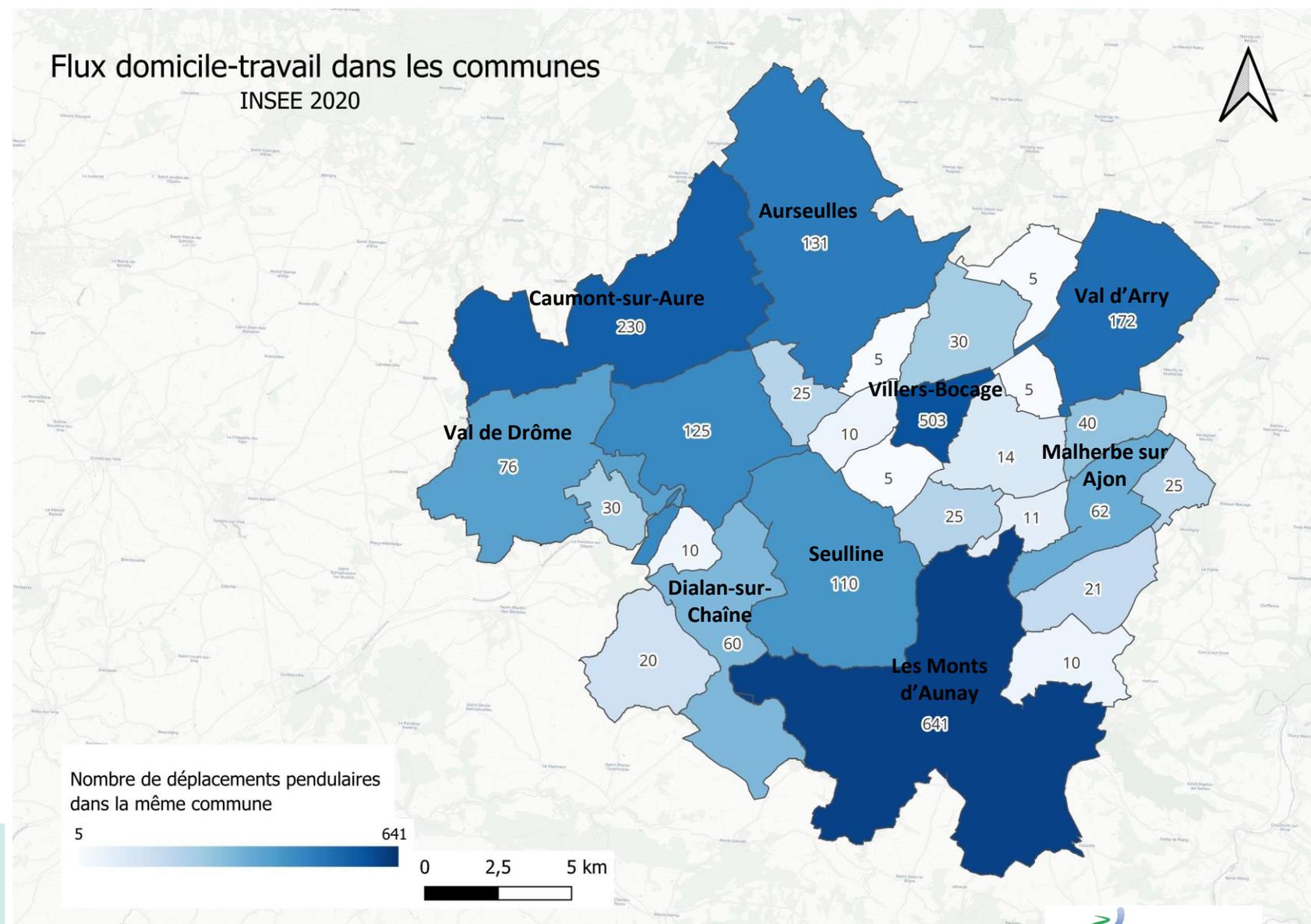
La connaissance du nombre de personnes habitant et travaillant dans la même commune est particulièrement pertinente dans le cadre d'un Plan de Mobilité Simplifié. Ces informations sont précieuses dans le but de développer les mobilités douces sur ces territoires. Plus le domicile est proche du lieu de travail et plus l'utilisation du vélo est pertinente.

Les flux domicile-travail réalisés dans la même commune sont particulièrement importants sur les territoires des Monts d'Aunay et de Villers-Bocage.

Pour exemple : Villers-Bocage a environ 154 personnes utilisant la pied ou le vélo pour se rendre sur le lieu de travail. Ainsi, environ 350 personnes utilisent (pour la très grande majorité) la voiture pour réaliser des distances assez courtes au sein même de la commune.

Le potentiel de développement des mobilités douces dans les 3 principaux pôles est donc assez fort. Or, comme constaté dans l'enquête en ligne, une très faible partie de la population utilise son vélo pour les déplacements du quotidien. Ceci est un signe du manque d'aménagements sécurisés pour les modes doux.

Besoin : Mettre en place des aménagements sécurisés et des incitations pour les personnes travaillant dans leur commune d'habitation.



Des disparités fortes de temps de trajet sur le territoire

La part d'actifs résidant à plus de 30 minutes de leur lieu de travail met en avant les flux PBI-Caen qui peuvent s'exercer, mais aussi les territoires où les infrastructures de mobilités sont fortement éloignées.

Certaines communes situées sur les franges extérieures du territoire voient plus de la moitié de leur population dépasser les 30 minutes pour se rendre au travail.

Nous constatons l'impact de l'autoroute A84 pour toute la partie Est du territoire.

Toute cette population part en direction de Caen ce qui donne un potentiel très important pour développer le covoiturage.

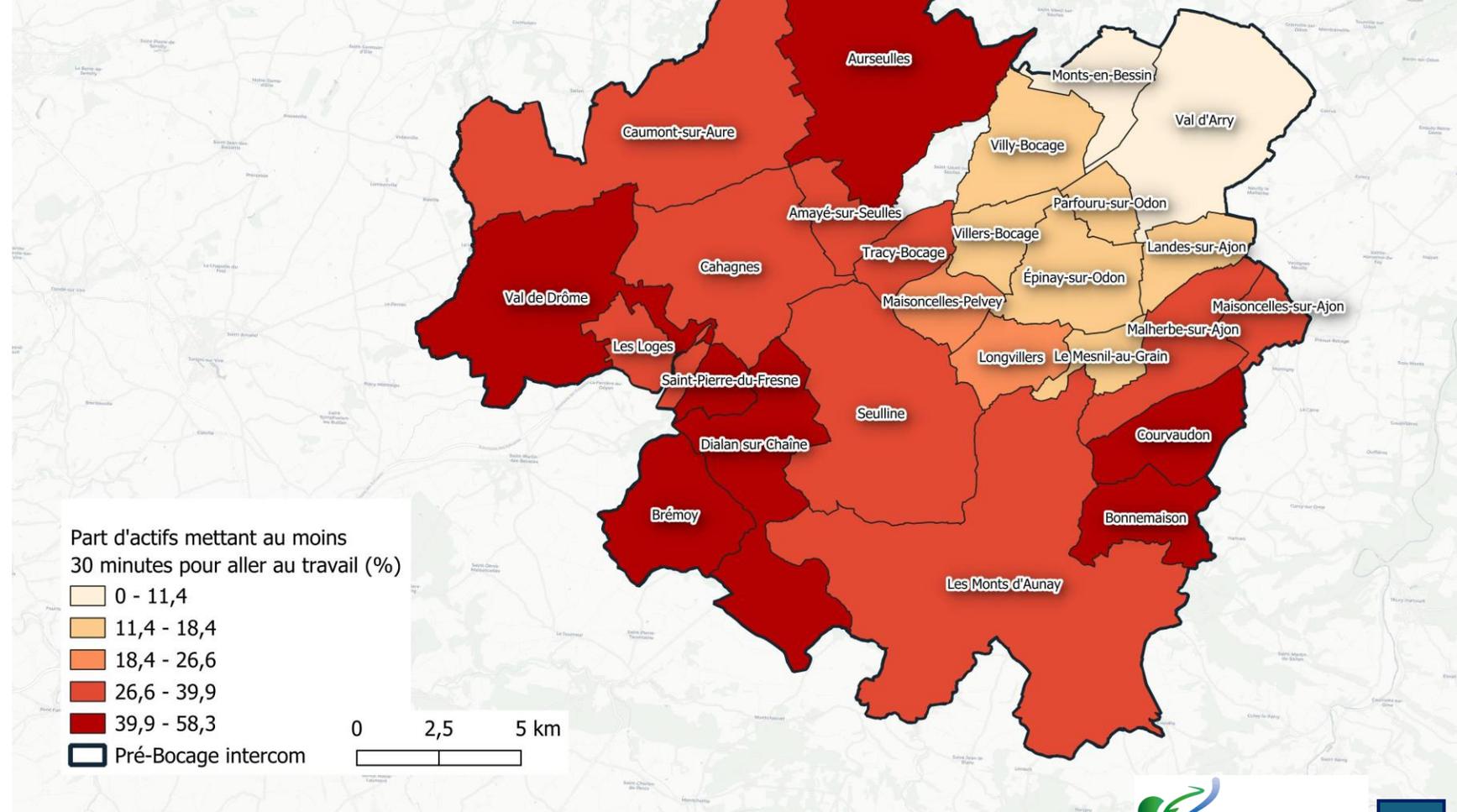


Autoroute A84 traversant le territoire d'Ouest en Est et permettant de rejoindre le pôle d'emploi principal : Caen.

Besoin : Prendre en compte l'importance de proposer des solutions rapides de mobilité décarbonées et partagées.

Part d'actifs résidant à plus de 30 minutes de leur lieu de travail

Source : INSEE 2022



Constats

Des dynamiques de déplacements pendulaires internes majoritairement orientées vers Villers-Bocage.

Les principaux flux domicile-travail externes au territoire majoritairement orientés vers la ville de Caen

Des flux domicile-travail plus importants pour rejoindre Villers-Bocage et Les Monts d'Aunay.

Les flux provenant de Caumont-sur-Aure se dirigent majoritairement vers Villers-Bocage.

Quelques flux domicile-travail externes orientés vers des communes au Sud de PBI.

Un nombre de personnes habitant et travaillant dans la même commune à prendre en compte

Des disparités fortes de temps de trajet sur le territoire

Besoins

Alimenter en solutions de déplacements la ville de Villers-Bocage et ses entreprises.

Proposer des solutions de déplacements entre les communes périphériques des pôles et ces derniers.

Permettre une plus grande facilité pour rejoindre Caen sans sa voiture individuelle.

Mettre en place des aménagements sécurisés et des incitations pour les personnes travaillant dans leur commune d'habitation.

Prendre en compte l'importance de proposer des solutions rapides de mobilité décarbonées et partagées.

Enjeu n°2

Le développement de services et aménagements favorisant une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail/études

C. L'omniprésence de la voiture individuelle

Quelques routes avec un fort flux journaliers de véhicules

Les données provenant des comptages routiers réalisés par le département du Calvados permettent d'accroître les informations de déplacements sur le territoire.

Les départementales les plus utilisées sont :

- D6 – Villers-Bocage/Monts D'Aunay avec 7689 déplacements quotidiens sur le tronçon Nord et 5775 sur le tronçon Sud.
- D577 – Près de Jurques entre 5513 et 7334 déplacements quotidiens (route pour aller et venir de Vire et Souleuvre en Bocage).
- D675 - Nord-Est de Villers-Bocage entre 5340 et 6567 déplacements quotidiens. Ce tronçon fait le lien entre l'échangeur de l'autoroute A84 et la commune de Villers-Bocage (et sa zone d'activités).

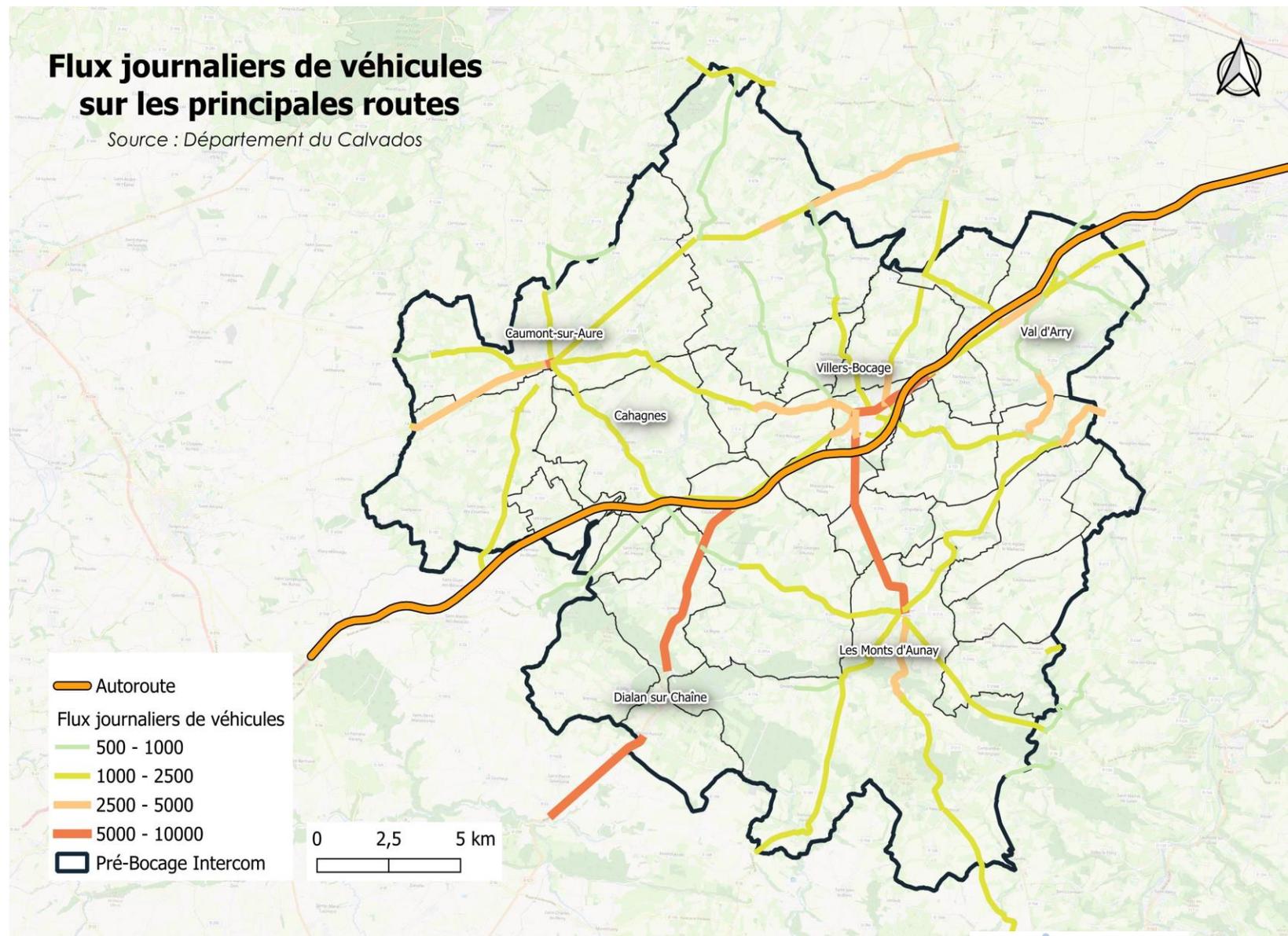
Les flux plus modestes recensés sont ensuite :

- Caumont/Torigny
- Val d'Arry / Villers-Bocage
- Villy-Bocage/Villers-Bocage
- Caumont/Villers-Bocage
- Les axes amenant vers la RD9 allant vers Caen

Ainsi, il est constaté des flux importants entre les trois pôles du territoire (notamment entre Villers-Bocage et Les Monts d'Aunay) et vers Caen ou Vire.

Plus il y a de trafic sur un axe et plus il est important de mettre en place des solutions alternatives à la voiture individuelle et de le sécuriser pour les modes doux.

Besoin : Favoriser les solutions de déplacements alternatifs sécurisés et fiables sur les tronçons les plus utilisés par la voiture individuelle.

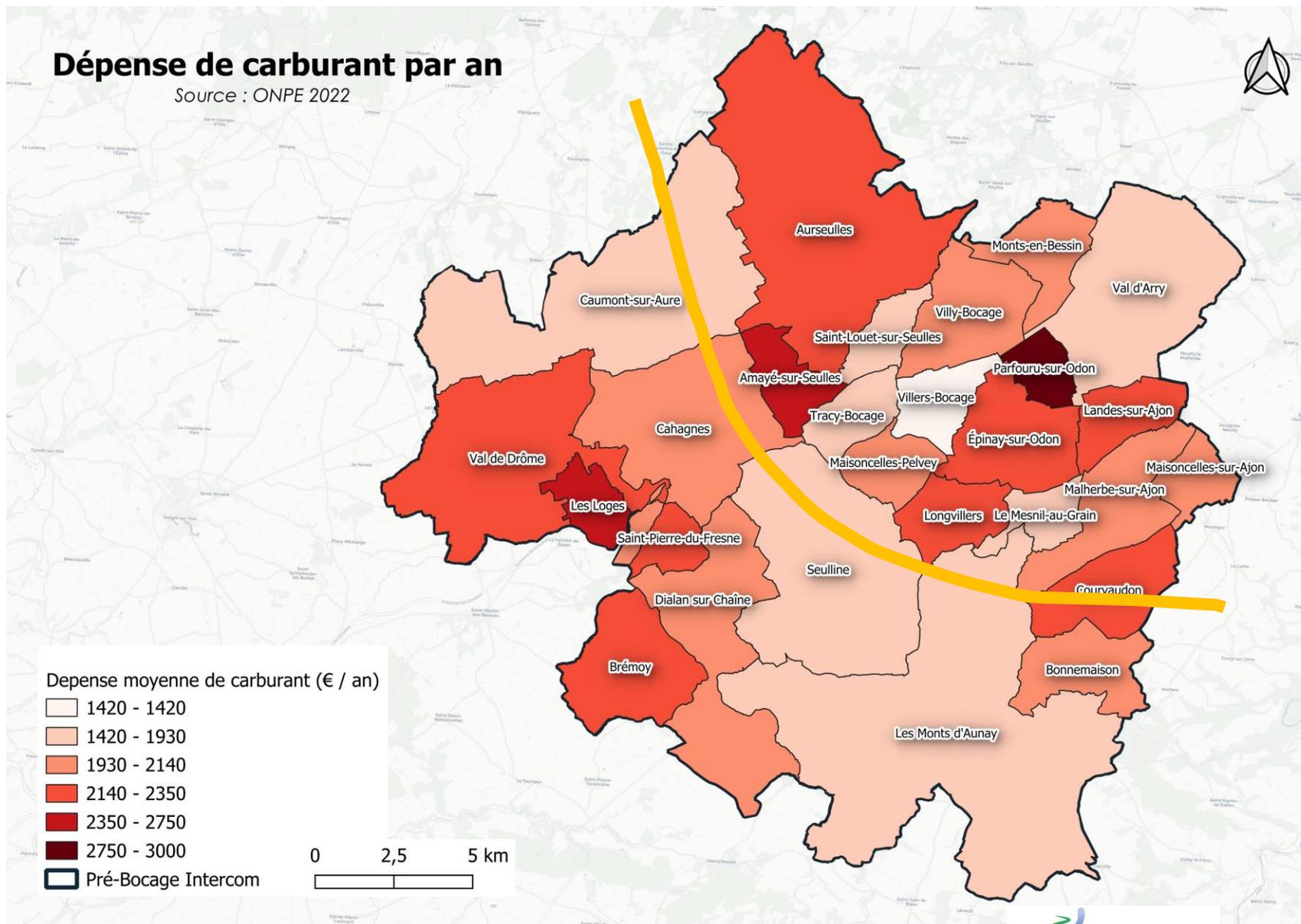


Des dépenses de carburants plus élevées sur la partie Est du territoire en lien avec les déplacements vers Caen

La dépense de carburant annuel est une donnée pertinente afin de juger de l'utilisation des véhicules personnels sur le territoire.

Nous retrouvons cette frange Est du territoire qui est aspirée grandement par la métropole caennaise.

Il est judicieux d'observer qu'une coupure similaire avait été notée entre l'Ouest et l'Est du territoire. La frange Ouest, possédant des revenus plus faibles, doit réaliser davantage de distance pour rejoindre les pôles.



Besoins : Renforcer le covoiturage pour réduire les dépenses de carburant et développer un service de location de voiture plus propre et moins couteux.

Une forte influence de l'autoroute et de la proximité de Caen dans les parts d'utilisation de véhicule individuel

La part des trajets domicile-travail réalisés en voiture, camion ou fourgonnette est de 87,5 % à l'échelle de l'EPCI selon l'INSEE 2020.

5,9 % de la population ne se déplace pas et 4,2 % pratique la marche à pied.

Le vélo et l'utilisation de transport en commun ne dépasse pas les 1% sur le territoire.

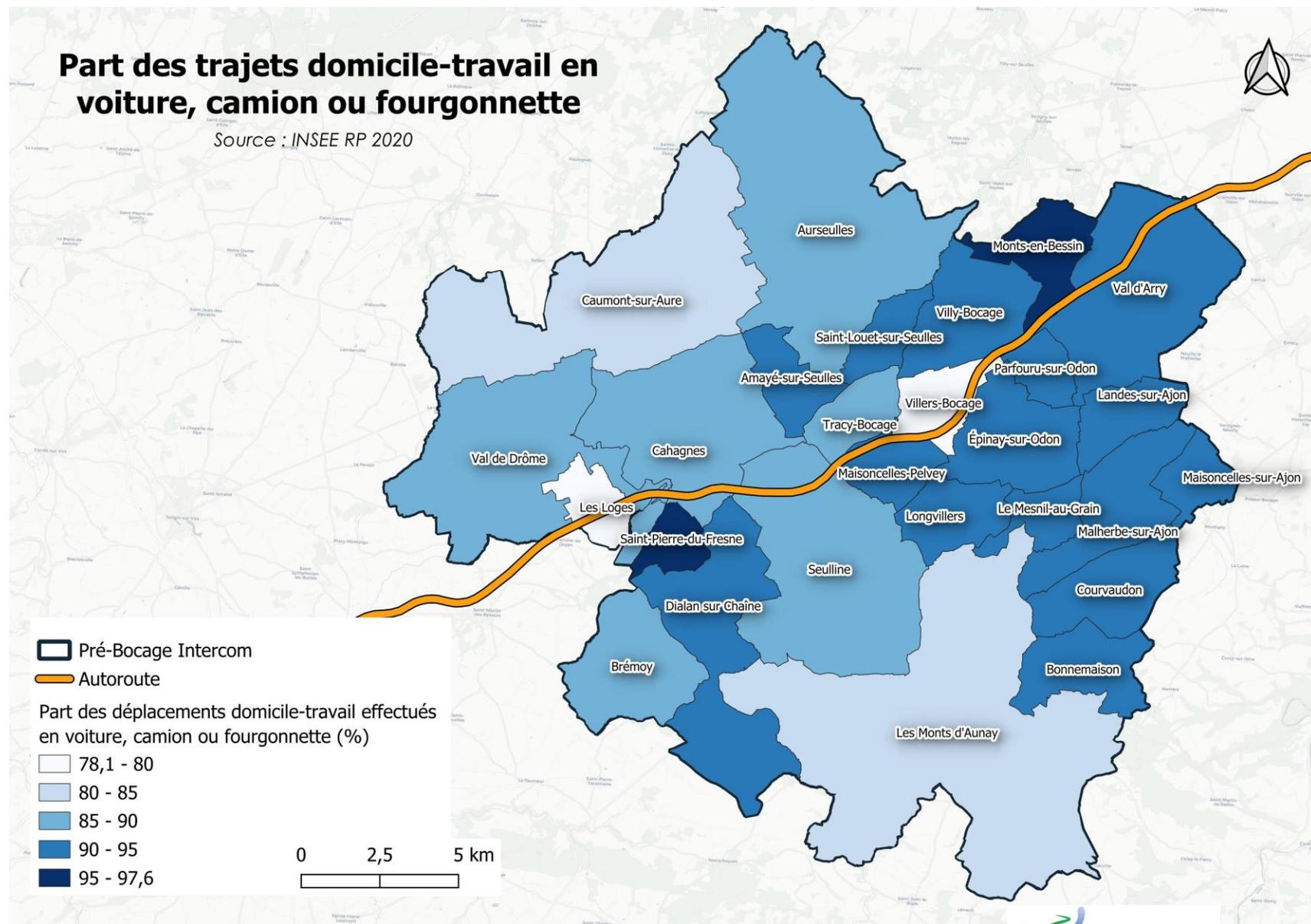
La frontière Ouest/Est est une nouvelle fois particulièrement visible s'expliquant par l'influence du bassin d'emplois caennais.

Cette importance de la voiture sur la zone Est du territoire doit interroger sur le potentiel fort que possède le covoiturage et le développement de transport en commun. Pour les communes situées sur l'extrême Est, les voies douces pourraient être développées en continuité des aménagements réalisés par Caen la Mer et Seules Terre et Mer.



Aire de covoiturage de Maisoncelles-Pelvey, à proximité de l'A84.

Besoin : Développer des moyens de déplacements alternatifs à la voiture pour rejoindre Caen depuis les communes de l'Est, notamment des voies cyclables.



Deux aires de covoiturages présentes le long de l'A84

Deux aires de covoiturage officielles sont présentes sur le territoire de PBI, à proximité immédiate des échangeurs de l'A84.

Leur fréquentation est difficile à estimer mais il semblerait qu'elles soient assez bien utilisées, notamment celle de Maisoncelles-Pelvey. Elles sont toutes les deux très bien indiquées par des panneaux « covoiturages ».

Cependant, elles sont éloignées des principales zones d'habitations ce qui peut être contraignant pour les personnes ne disposant pas de moyen de locomotion. Il n'y a pas d'arceaux permettant d'accrocher son vélo/trottinettes afin d'améliorer cette intermodalité.

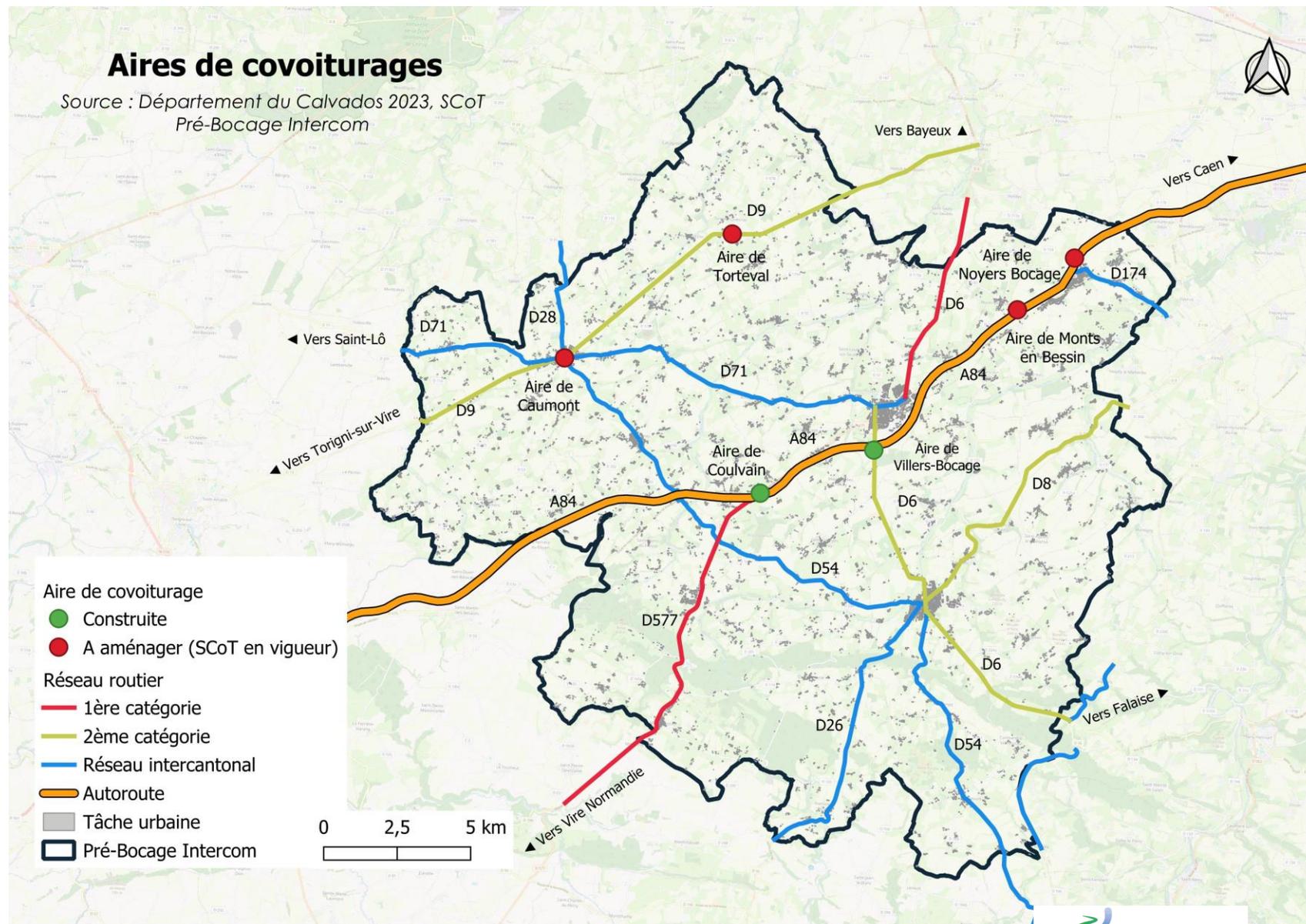
Le SCoT en vigueur prévoyait d'aménager 4 aires de covoiturage supplémentaire sur l'A84 (Monts-en-Bessin et Noyers-Bocage) et sur la RD9 (Torteval et Caumont).

A noter qu'aucune aire officielle de covoiturage n'existe ou n'a été envisagée à Aunay-sur-Odon ni à Jurques.
Aire de Coulvain : 20 places
Aire de Villers-Bocage : 44 places (souvent pleines)

Besoins :

Renforcer les potentialités de covoiturage en créant de nouvelles aires

Favoriser et améliorer l'intermodalité.



Quelques bornes de recharge électrique implantées sur le territoire

Le Plan de Mobilité Simplifié doit également prendre en compte les transformations de la voiture. Cela est d'autant plus important sur ce territoire fortement concerné par ce moyen de transport.

Il est donc nécessaire d'anticiper l'évolution de la demande en borne de recharge électrique pour le parc automobile.

Aujourd'hui, le SDEC recense 9 points de recharges sur le territoire.

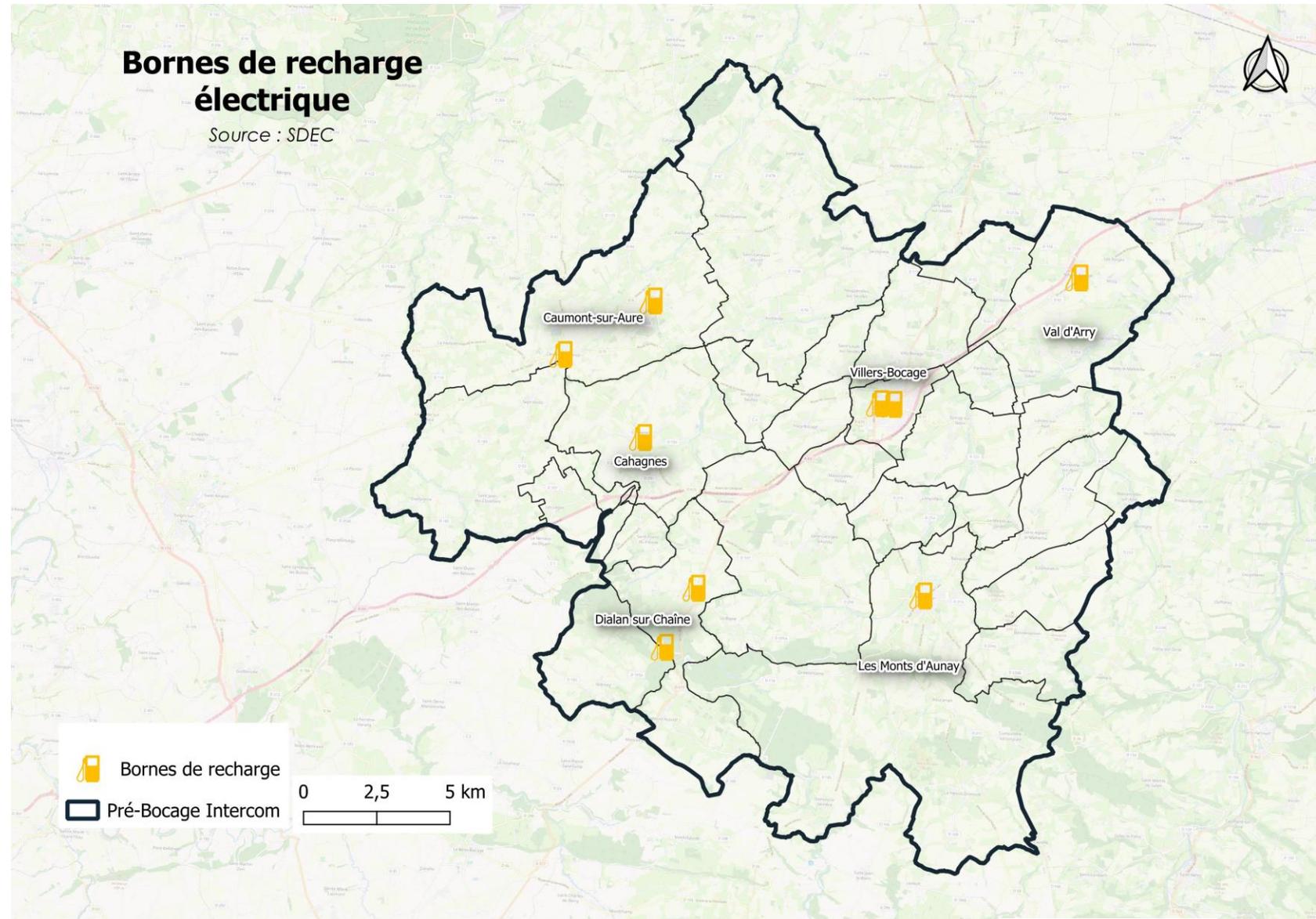
Elles sont situées dans les principaux pôles du territoire mais en nombre restreint.

Il est nécessaire d'accompagner le développement de la voiture électrique par ces équipements. La voiture électrique permettra de réduire l'émission de CO2 liée aux trajets sur le territoire.



Borne de recharge MobiSDEC similaire à celles implantées sur le territoire.

Besoin : Développer des bornes de recharges électriques sur le territoire de PBI



Entretiens avec personnes ressources

Les entretiens avec les personnes ressources ont permis d'évoquer les principales problématiques liées à l'usage majeur de la voiture individuelle sur le territoire. Des pistes de solutions ont été proposées, notamment sur le covoiturage et l'autopartage :

- L'autopartage serait un bon service et il fonctionne très bien sur le territoire d'IVN.
- Des difficultés de déplacements sont présentes entre les communes historiques de Caumont-sur-Aure et le pôle centre de Caumont-l'Éventé avec cependant quelques covoiturages informels.
- Pas de service de covoiturage organisé par l'EPCI en partenariat avec des entreprises spécialisées (*Klaxit, Mobicoop, Blablacar...*).
- La Région Normandie finance en 2023 une aide pour les covoiturages entre deux EPCI (typiquement entre PBI et Caen la mer). (1€ par aller/retour par personne transportée et jusqu'à 4€ si détenteur d'AtoutMod. Un A/R Villers-Caen coûte actuellement 7,68€.)



Panneau indiquant la présence d'une aire de covoiturage.

Ateliers citoyens et élus

Durant la réalisation des ateliers élus et citoyens, l'omniprésence de la voiture individuelle comme unique solution de déplacement sur le territoire a été abordée. Il a été cependant rappeler que la transition entre ce mode de transport et d'autres plus vertueux ne pourrait se réaliser que si les solutions proposées ont un intérêt économique et une perte de temps réduite. Les pistes développées sont les suivantes :

- Covoiturage :
 - Mettre en place une plateforme de covoiturage régulier dédiée au territoire. Cela pourrait également inciter la population à utiliser des sites nationaux tels que Karos ou BlaBlaCar.
 - Accroître les capacités des aires de covoiturage existantes et en développer de nouvelles.
 - Développer les possibilités d'intermodalités au sein des aires.
- Autopartage :
 - Mettre en place un système d'autopartage / location de voitures électriques.
 - Développer une solution d'autopartage de véhicules propres avec une association permettrait de répondre à la demande ponctuelle de déplacement.



Atelier avec les élus réalisé dans le cadre du diagnostic du Plan de Mobilité Simplifié de PBI.

L'enquête en ligne réalisée a permis de tirer des enseignements sur le pratique du covoiturage et sur les possibilités de services d'autopartage.

Près de 30 % des répondants ont déjà pratiqué le covoiturage. Cependant, cette utilisation semble assez limitée au quotidien et notamment pour les trajets domicile-travail.

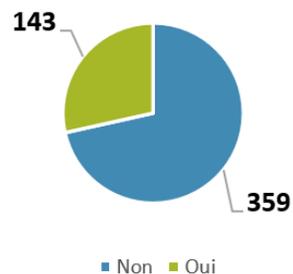
11 % des répondants déclarent covoiturer régulièrement dans la semaine (entre 2 et 7 fois).

Parmi les personnes pratiquant le covoiturage, il y a un partage assez équitable entre les déplacements liés au travail et ceux liés aux loisirs.

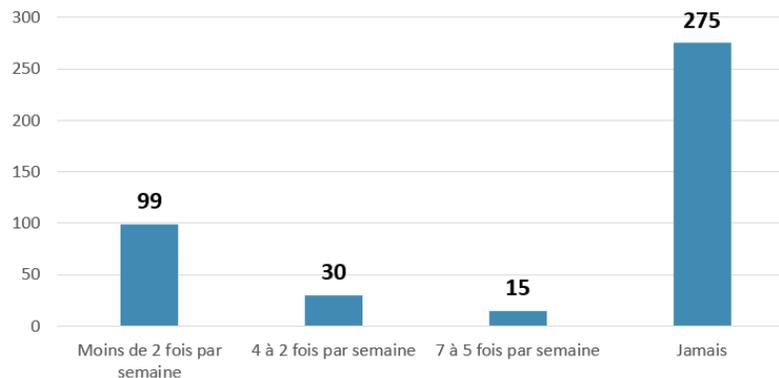
Les principaux freins recensés sont liés à l'organisation et aux imprévus. En revanche, il est important de souligner que 164 répondants ont signalé comme frein la non-connaissance de personne réalisant un trajet similaire au sien.

Un certain intérêt semble être porté à l'autopartage.

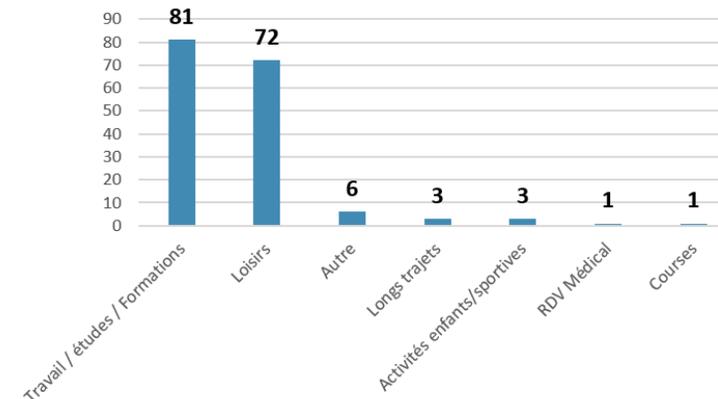
Pratique du covoiturage



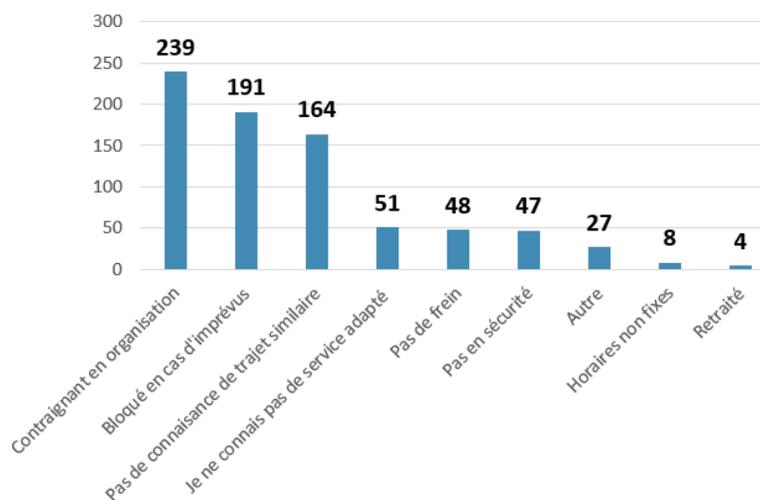
Fréquence pratique du covoiturage



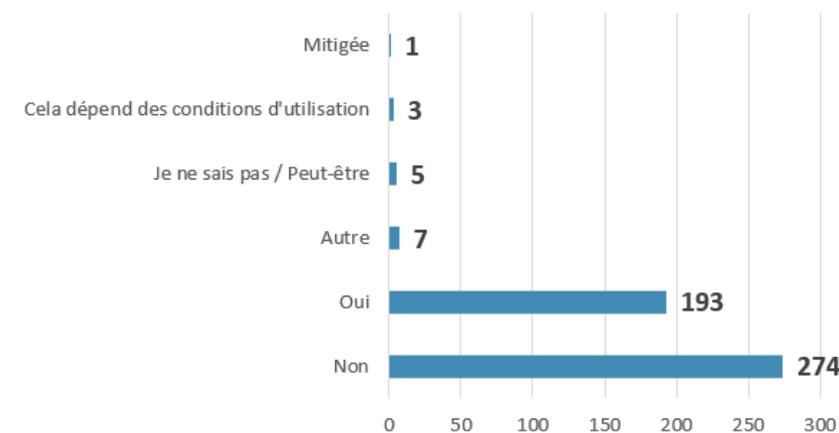
Covoiturage en fonction du type de déplacements



Freins au covoiturage domicile-travail



Intérêt porté à l'autopartage



Les réponses de la question libre ont permis de préciser les besoins des répondants en termes de covoiturage et d'autopartage. Certains sondés ont pu exprimer leurs expériences avec ce mode de déplacement et les manques du territoire.

La question du covoiturage est primordiale pour les déplacements vers Caen notamment dans l'objectif de réduire l'autosolisme.

Les souhaits les plus fréquemment revenus :

1. Développer une plateforme de covoiturage au sein de l'intercommunalité (notamment pour les trajets quotidiens)
2. Développer une offre d'autopartage pour les déplacements ponctuels
3. Les aires de covoiturage actuellement en place sont difficiles d'accès sans voiture
4. Besoin d'éclairage sur les aires de covoiturages existantes

« Aujourd'hui, il faut se rendre à l'aire de covoiturage de Maisoncelles-Pelvey et c'est compliqué quand on n'a pas de voiture. »

« Organiser un système de covoiturage en local géré par Pré-bocage, , mise en place d'un covoiturage quotidien pour les communes proches permettrait d'aller faire ses courses »

« Une plateforme de covoiturage serait-elle envisageable pour mutualiser les trajets des parents qui emmènent leurs enfants par exemple au lycée à Caen, on pourrait l'imaginer aussi pour mutualiser des trajets vers la gare de Caen pour les enfants ou des personnes qui prennent le train en semaine pour le travail. »

Vos moyens de déplacement

Quel est votre moyen de déplacement principal pour rejoindre votre lieu de travail ou de scolarité ?

- Voiture individuelle
- Covoiturage
- Transports en commun
- Moto/Scooter
- Vélo/Trottinette
- Vélo à assistance électrique/Trottinette électrique
- Marche à pied
- Je ne suis pas concerné.e par cette question
- Autre

Dans le cas où vous utilisez un véhicule, est-il rechargeable électriquement ?

- Oui
- Non

Quelle distance moyenne réalisez-vous quotidiennement (aller/retour) pour vous rendre sur votre lieu de travail / d'études ?

- Moins de 5 km
- Entre 5 et 10 km
- Entre 11 et 20 km
- Entre 21 et 40 km
- Entre 41 et 80 km
- Plus de 80 km
- Je ne suis pas concerné.e par la question

Extrait de l'enquête en ligne

Constats

Quelques routes avec un fort flux journaliers de véhicules.

Des dépenses de carburants plus élevés sur la partie Est du territoire en lien avec les déplacements en voiture individuelle vers Caen.

Une forte influence de l'autoroute et de la proximité de Caen dans les parts d'utilisation de véhicule individuel

Présence de quelques bornes de recharge électrique sur le territoire

Seulement deux aires de covoitages présentes (le long de l'A84) et extrêmement remplies.

Absence de service de location de voiture pour une utilisation ponctuelle.

Besoins

Favoriser les solutions de déplacements sécurisés et fiables sur les tronçons les plus utilisés par la voiture individuelle.

Développer des moyens de déplacements alternatifs à la voiture pour rejoindre l'agglomération Caennaise depuis les communes de l'Est.

Développer des bornes de recharges électriques sur le territoire de PBI.

Renforcer les potentialités de covoiturage en créant de nouvelles aires et en favorisant l'intermodalité.

Renforcer la facilité de covoiturer (financière, organisationnelle...)

Développer un service de location de voiture plus propre et moins coûteux répondant à un usage ponctuel.

Enjeu n°3

Une utilisation différente de la voiture, en cohérence avec les impératifs du territoire.

D. Les modes doux sur le territoire

Un territoire pourvu d'itinéraires de randonnées locaux mais peu de boucles à une échelle plus large

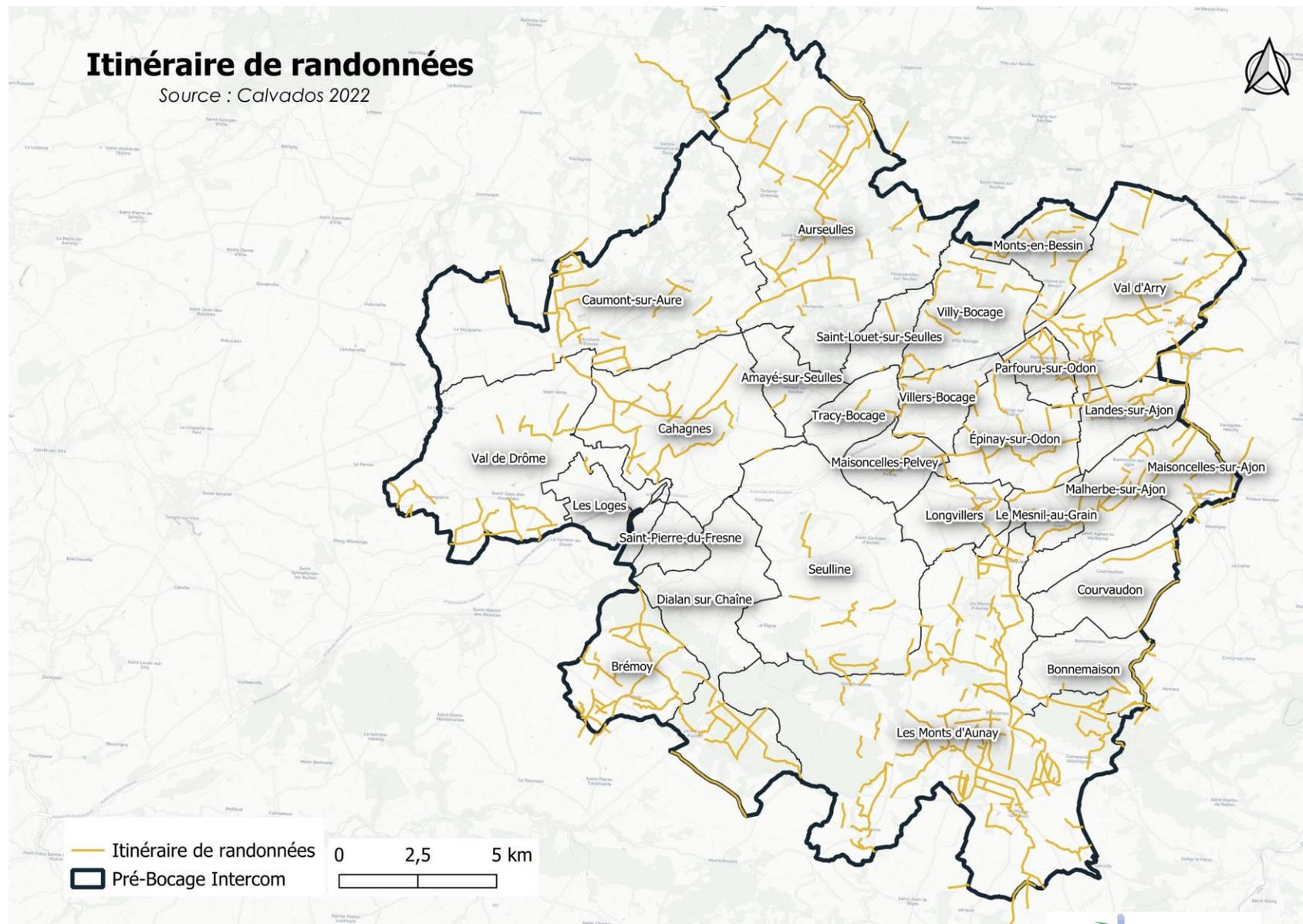
Le Plan de Mobilité Simplifié de Pré-Bocage Intercom n'a pas pour vocation de traiter uniquement des déplacements utilitaires. La mobilité « loisirs » est également à prendre en compte.

Dans ce cas précis, les itinéraires de randonnées peuvent d'ailleurs être utilisés également pour se déplacer vers les pôles ou hameaux les plus proches en vue de réaliser des achats.

De nombreux itinéraires de randonnées sont présents, notamment au sud du territoire. Cela correspond aux paysages les plus vallonnés (Mont Pinçon).

Il est constaté que les chemins de randonnées ne sont que très peu liés entre eux et donc il y a l'absence de grandes boucles de randonnées à l'échelle du territoire.

La chevauchée de Guillaume est l'un des itinéraires équestres majeurs de l'Est du territoire de Pré-Bocage Intercom.



Besoin : Développer des liaisons entre ces itinéraires de randonnées pour effectuer des boucles entre villages/hameaux.

Aucun aménagement cyclable en site propre sur le territoire, un plan vélo départemental passe par PBI

Le Plan de Mobilité Simplifié, dans sa quête d'alternative à l'usage de la voiture individuelle, prend en compte les déplacements à vélo. Ces derniers représentent des possibilités de mobilité très importantes.

Néanmoins, il n'y a aucun réel aménagement cyclable sur le territoire.

Les axes présents actuellement ne sont que des espaces partagés sur la chaussée et ne constituent des aménagements cyclables uniquement parce qu'ils sont jalonnés (la VéloWest Normandy est en chaussée partagée sur le territoire de PBI). Deux boucles touristiques partant de Cahagnes sont actuellement en place. Ce ne sont pas des voies vertes séparées de la chaussée et de la circulation des véhicules

Ces axes se trouvent sur des routes le plus souvent limitées à 80 km/h mais assez peu fréquentées.

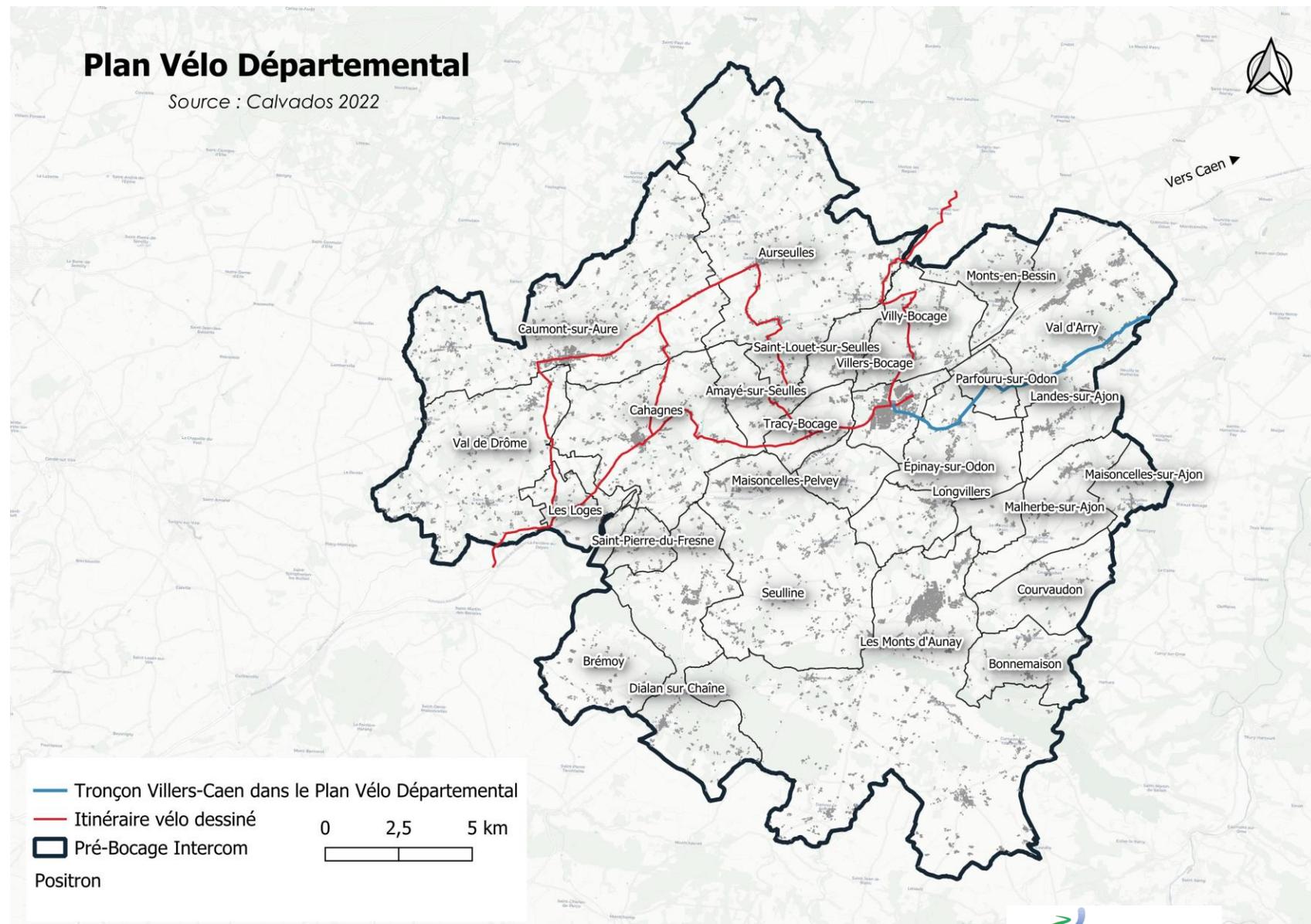
Le département du Calvados a inclus dans son plan vélo départemental quelques axes sur le territoire de PBI.

Le plan vélo départemental prévoit une liaison entre Villers-Bocage et Caen à destination des déplacements utilitaires (domicile-travail).

Cette liaison est en partie financée par le département. Elle est actuellement en travaux et bien avancée jusqu'à Tourville-sur-Odon longeant la RD675.

Noyers-Bocage n'est qu'à 15 km de Caen, soit environ 40 minutes (sans risque de congestion du trafic).

Besoin : Massifier les infrastructures cyclables sécurisées, aussi bien utilitaires que touristiques.



Une topographie accentuée au sud du territoire et quelques côtes conséquentes

La progression de l'usage des mobilités douces dépendra également des facteurs environnants et propres à Pré-Bocage Intercom. En particulier la topographie des lieux.

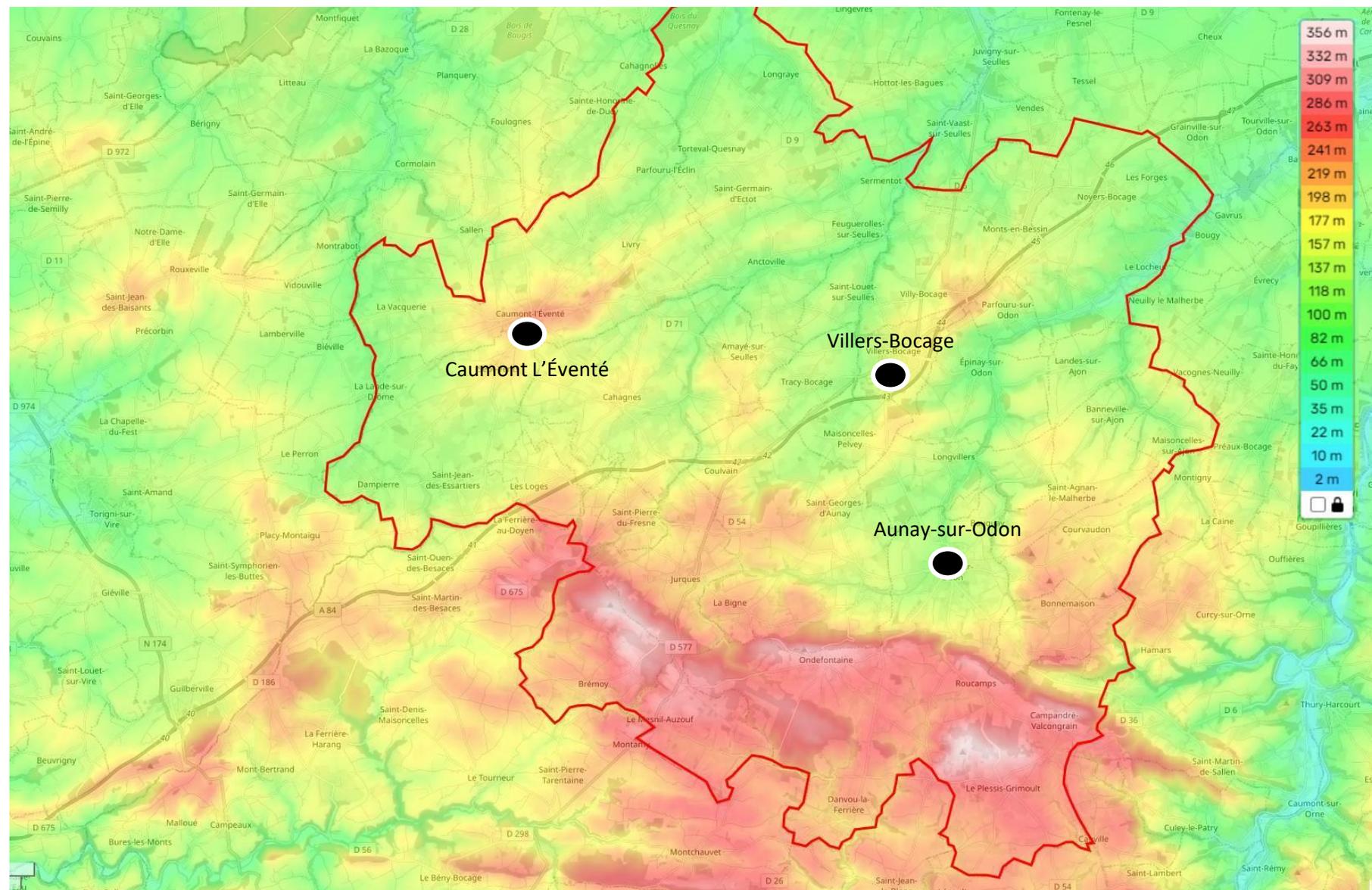
Le sud du territoire est particulièrement vallonné, rendant difficile les déplacements en mobilités douces.

D'autres zones possèdent des variations d'altitudes prononcées, à savoir Caumont-l'Éventé et le Nord-Est de Villers-Bocage.

Globalement, le territoire connaît quelques collines qui sont des freins aux déplacements en mobilité douce, notamment entre Aunay-sur-Odon et Villers-Bocage.

Ceci peut démotiver la population à essayer leur parcours habituel à vélo. L'usage des Vélo à Assistance Électrique peut être une solution intéressante pour lever ce blocage.

Besoin : Prendre en compte les particularités topographiques du territoire dans les solutions de déplacements proposées.



Entretiens avec personnes ressources

Les entretiens avec les personnes ressources, notamment celles liées aux mobilités douces, ont permis de recenser les atouts et les faiblesses du territoire. Les principaux constats ont été les suivants :

- Des itinéraires cyclotouristiques de qualité à développer.
- Renforcer les connexions entre les villes pôles et les plus petites communes alentours.
- Utiliser les subventions du département afin de développer les mobilités douces (en plus des financements AVELO3, DSIL, DETR ...).
- Il manque de nombreux services vélos sur le territoire (pas de loueur de vélo, pas d'atelier de réparation, pas de point de recharge pour les vélos électriques.)

Ces constats seront précieux dans le cadre du travail sur les orientations stratégiques du Plan de Mobilité Simplifié.



*Voie verte longeant une route départementale
Source : département du Gers.*

Ateliers citoyens et élus

Les ateliers citoyens et élus se sont particulièrement mobilisés sur la question des mobilités douces sur le territoire. Les participants ont pu débattre autour des difficultés de développement du vélo mais également proposer leurs solutions en vue de les intégrer au programme d'actions du Plan de Mobilité Simplifié. Les principaux constats ont été réunis en plusieurs thèmes :

➤ L'aménagement de voies

- Développer des voies douces sécurisées et majoritairement en site propre entre les principaux pôles du territoire (Aunay/Villers, Noyers/Villers, communes historiques vers pôles principaux).
- Mettre en place la voie cyclable reliant Villers à Caen.
- Imaginer l'utilisation de routes peu utilisées pour y créer des itinéraires cyclables.

➤ La mise en place de services vélo

- Proposer des locations de vélo/ vélo cargo pour faciliter les achats du quotidien.
- Développer les structures de location de vélo (classiques ou électriques) à des fins touristiques, mais aussi utilitaires.

➤ Améliorer les déplacements piétons

- Renforcer l'attractivité des itinéraires de randonnées touristiques en créant des boucles à partir des itinéraires existants.
- Renforcer la communication et développer l'information de ces itinéraires pédestres.

➤ Faire du vélo une vraie option pour se rendre au travail

- Inclure les entreprises dans le processus de développement des mobilités douces en les incitant à communiquer et mettre en place des équipements/dispositifs en faveur du vélo.
- Développer plus amplement les aménagements cyclables notamment vers les principales zones d'emplois / équipements.

L'enquête en ligne a permis de mesurer l'importance du sujet des mobilités douces sein de la population de Pré-Bocage Intercom. Elle permet de mieux comprendre les réticences des habitants à utiliser leur vélo plutôt que la voiture individuelle. Ces informations vont permettre de proposer des aménagements et services en adéquation avec leurs besoins.

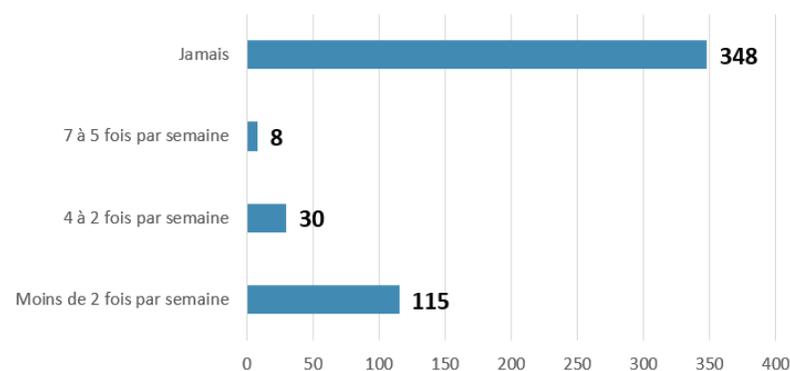
68 % des répondants déclarent ne jamais utiliser leur vélo/trottinette, mais 115 ont signifié l'utiliser occasionnellement à hauteur de moins de 2 fois par semaine.

Parmi les freins majeurs à une plus grande utilisation, la sécurité et la distance arrivent en tête.

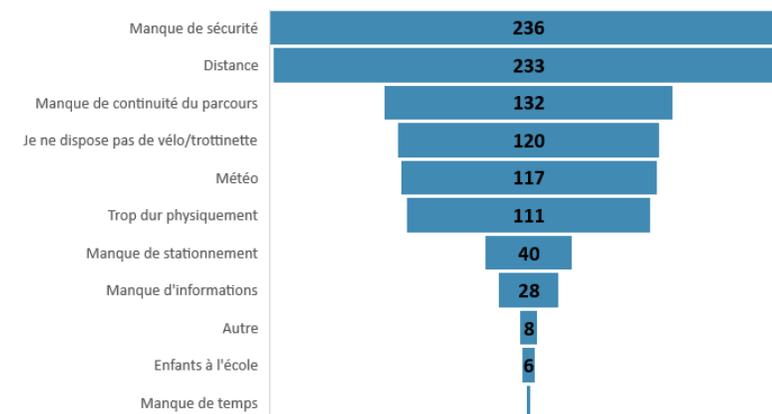
36 % des répondants ont déclaré qu'une mise à disposition d'un vélo électrique les pousserait à utiliser ce mode de transport plus fréquemment.

Les lieux de stationnements attendus par les répondants se trouvent près des commerces de proximité et les équipements scolaires.

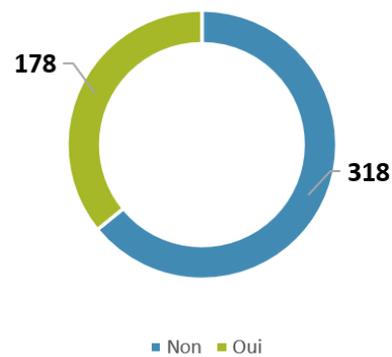
Fréquence d'utilisation hebdomadaire vélo/trottinette



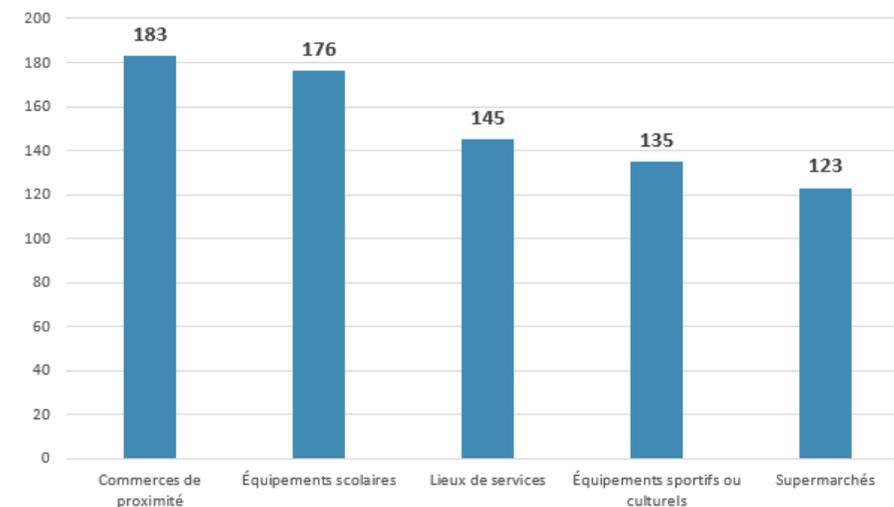
Freins majeurs à l'utilisation du vélo/trottinette



Une mise à disposition de vélo électrique inciterait-elle à les utiliser davantage au quotidien



Lieux prioritaires pour stationnements vélo



Enquête en ligne : réponse libre déplacements vélo/trottinette

Les réponses de la question libre ont permis de préciser grandement les attentes des répondants en termes de mobilité douce. **C'est le thème principal** qui est ressorti de cette enquête avec **122 commentaires**.

Plusieurs constats et problématiques sont fréquemment revenus :

1. Pistes cyclables séparées de la chaussée à développer. Le facteur sécuritaire est l'un des plus importants pour les personnes ayant répondu à l'enquête.
2. Pouvoir rejoindre sereinement Villers-Bocage à vélo. Il s'agit là de l'un des principaux pôles d'emploi et de services du territoire ce qui permet de recenser une volonté de pouvoir y aller autrement qu'en voiture individuelle.
3. Renforcer les pistes cyclables à proximité des écoles permettant aux enfants d'y aller en sécurité.
4. Proposer des aides pour le vélo électrique et des accessoires qui vont avec (sacoques, remorques pour enfant...). Une partie des répondants ne possèdent pas de vélos traditionnels ni de VAE. Un obstacle financier est donc à outrepasser.
5. Mise à disposition de vélo électrique (comme Bayeux pour 180€/semestre) afin de surmonter les problématiques liées aux distances et aux dénivelés.

Durant les réponses libres de l'enquête en ligne, les répondants ont précisé les itinéraires qu'ils souhaiteraient voir devenir davantage cyclable et qu'ils seraient susceptibles d'emprunter régulièrement. Les principaux trajets proposés sont :

- Villy-Bocage - Villers qui a été l'un des plus demandés
- Aunay - Villers
- Cahagnes - Villers
- Epinay - Villers
- Val d'Array - Villers dans la continuité des aménagements de Grainville et Tourville
Relier les principaux pôles par des voies cyclables depuis les quelques villages autour
- Relier Aunay à la voie verte de Thury

« Pouvoir développer les pistes cyclables près des écoles, frein principal qui fait que nous ne pouvons utiliser le vélo plus régulièrement car manque de sécurité

(pour les enfants essentiellement) »

« Sécuriser les déplacements en vélo sur les petites routes de campagne sur Villy-Bocage et prévoir des pistes cyclables sur Villers afin de favoriser de nouveaux déplacements en vélo (acheter du pain, se rendre à la Poste...) »

« Notre territoire peut voir le vélo prendre de l'essor avec les solutions électriques (autrement c'est sportif, ça monte et ça descend beaucoup) mais il faut que la sécurité soit là... personnellement, j'ai peur en vélo... je ne me sens pas habile car je ne pratique pas beaucoup et je ne pratique pas beaucoup parce que j'ai peur de la circulation (encore plus depuis que j'ai des enfants) »

« Avoir des pistes cyclables ou voies aménagées. Le parcours Aunay-sur-Odon - Villers, reste très dangereux pour les vélos. Je ne laisserai pas mes enfants s'y aventurer »

Enquête en ligne : pratique de déplacements piétons

L'enquête en ligne s'est également attachée à caractériser les déplacements piétons sur le territoire.

La pratique de la marche à pied comme moyen de déplacement quasi quotidien n'est pas très développée.

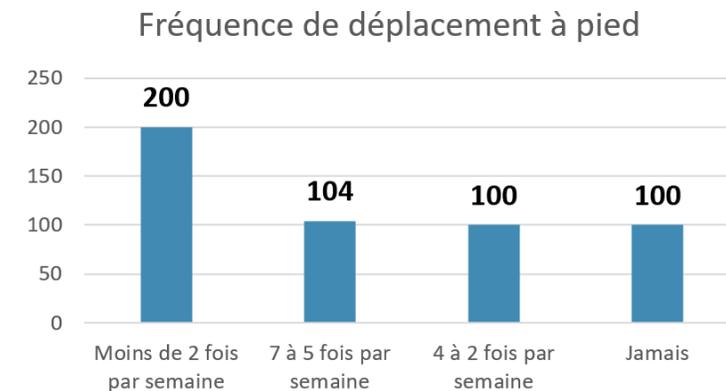
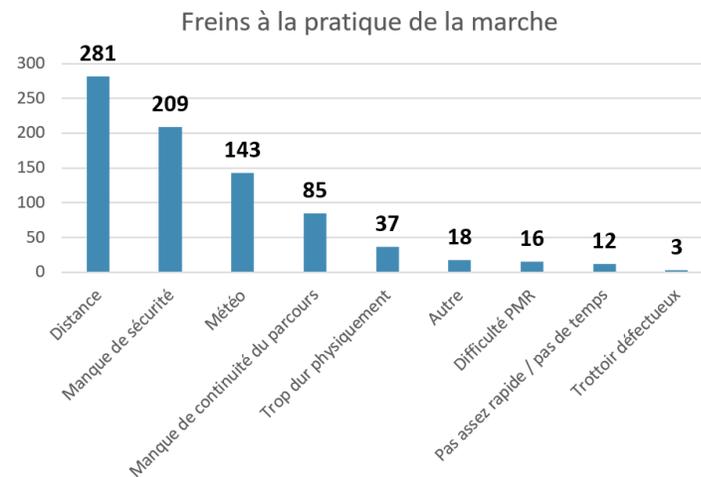
Les raisons majeures sont la distance et également le manque de sécurité.

Les liaisons entre les différents pôles et villages ne sont souvent pas sécurisés et les piétons ne bénéficient pas d'un espace dédié en dehors de la circulation.

En cœur de ville, des problématiques liées à l'état des trottoirs ont souvent été signalées, notamment par les utilisateurs de poussettes et également les personnes à mobilité réduite.

Dans la partie de l'enquête en ligne dédiée aux réponses libres, plusieurs personnes se sont exprimées sur la qualité de l'offre piétonne sur le territoire. Ainsi, les principaux constats/souhaits qui ont été émis pour la mobilité piétonne sont :

- Améliorer l'accessibilité en ville pour les PMR
- Réparer les trottoirs détériorés (problèmes avec les poussettes)
- Développer des boucles de randonnées
- Créer des chemins permettant de relier les bourgs
- Réduire les stationnements voitures sur les trottoirs



« Travaillant à l'hôpital d'Aunay sur Odon, il serait primordial d'améliorer l'accessibilité dans la ville pour les personnes à mobilité réduite. »

« Plus de sécurité sur les trottoirs. Étant assistante maternelle, je constate que les trottoirs sont détériorés et je préfère rouler sur la route car j'ai déjà cassé deux poussettes qui sont chères à l'achat. »

« Ré-ouverture des chemins communaux pour permettre des courses et marches à pied en toute sécurité. »

Constats

Un territoire pourvu d'itinéraires de randonnées locaux mais peu de boucles à une échelle plus large.

Une topographie accentuée au sud du territoire et quelques côtes conséquentes.

Aucun aménagement cyclable en site propre sur le territoire.

Des villes pouvant être connecter par vélos (Aunay et Villers) sans liaisons cyclables sécurisées

Un plan vélo départemental passe par PBI.

Des itinéraires cyclotouristiques non-sécurisés.

Aucun service vélo sur le territoire.

Des trottoirs en ville peu praticable pour les PMR notamment.

Besoins

Développer des liaisons entre ces itinéraires de randonnées pour effectuer des boucles entre villages/hameaux.

Développer l'usage des vélos électriques pour palier la topographie (location de vélo électrique).

Développer des voies douces sécurisées entre les pôles du territoire et les plus petites communes aux alentours.

Massifier les infrastructures cyclables sécurisées, aussi bien utilitaires que touristiques.

Inclure les entreprises dans le processus de développement des mobilités douces.

Utiliser les subventions disponibles pour développer les voies sécurisées (notamment Villers-Caen).

Enjeu n°4

Le développement des aménagements et services pour les modes doux à la fois dans un objectif utilitaire et de loisirs

E. Les équipements et lieux d'emplois

Plusieurs zones d'activités du territoire concentrant les emplois et les flux de déplacements

Dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié, il est essentiel de bien prendre en compte les lieux de travail. En effet, les déplacements pendulaires représentent la majorité des mouvements sur le territoire. Ils sont donc un enjeu majeur pour réduire l'usage de la voiture individuelle et doivent être pleinement pris en compte afin de proposer des solutions pertinentes.

Le territoire de Pré-Bocage Intercom est particulièrement attractif pour les entreprises, notamment en bordure immédiate de l'autoroute A84.

7 principales Zones d'Activités sont recensées sur le territoire. Elles concentrent ainsi la plupart des emplois du territoire et attirent des travailleurs provenant de l'extérieur de PBI.

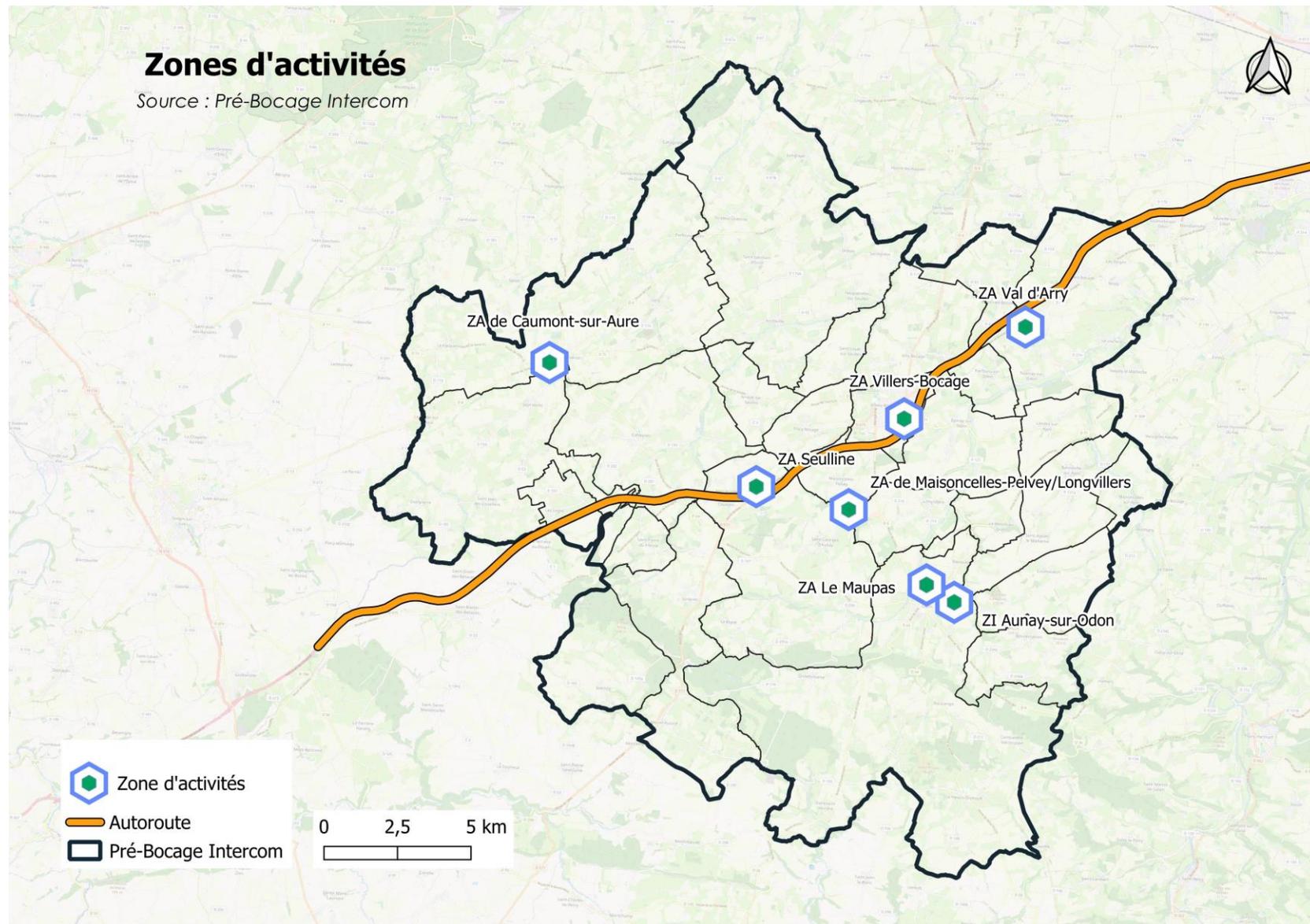
A titre d'exemple, la commune de Villers-Bocage possède un indicateur de concentration d'emploi de 242,8 en 2020. Cela signifie que le nombre d'emplois dans la zone est de 242,8 pour 100 actifs résidant dans la zone.

Les principales entreprises du territoire sont :

- Brocéliande (Villers-Bocage)
- Elivia (Villers-Bocage)
- BSI (Monts d'Aunay)
- Jones TP (Val d'Arry)
- EHPAD de Villers-Bocage

Mobiliser ses entreprises dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié est un fort enjeu afin de favoriser les déplacements en covoiturage, navettes, mobilités douces.

Besoin : Alimenter les zones principales d'emplois en services de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

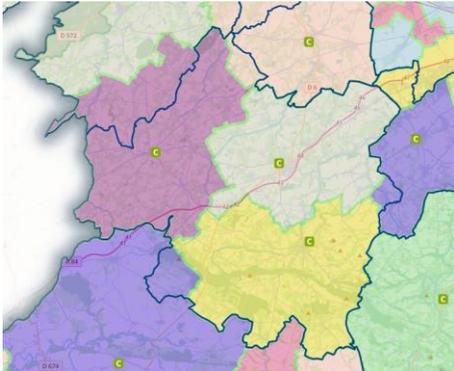


Les établissements scolaires sont des points essentiels à prendre en compte dans les études de mobilité. Les déplacements vers ces lieux doivent être pleinement sécurisés et accessibles afin de permettre aux familles de franchir le pas.

Les écoles élémentaires sont présentes dans de nombreuses communes sur le territoire.

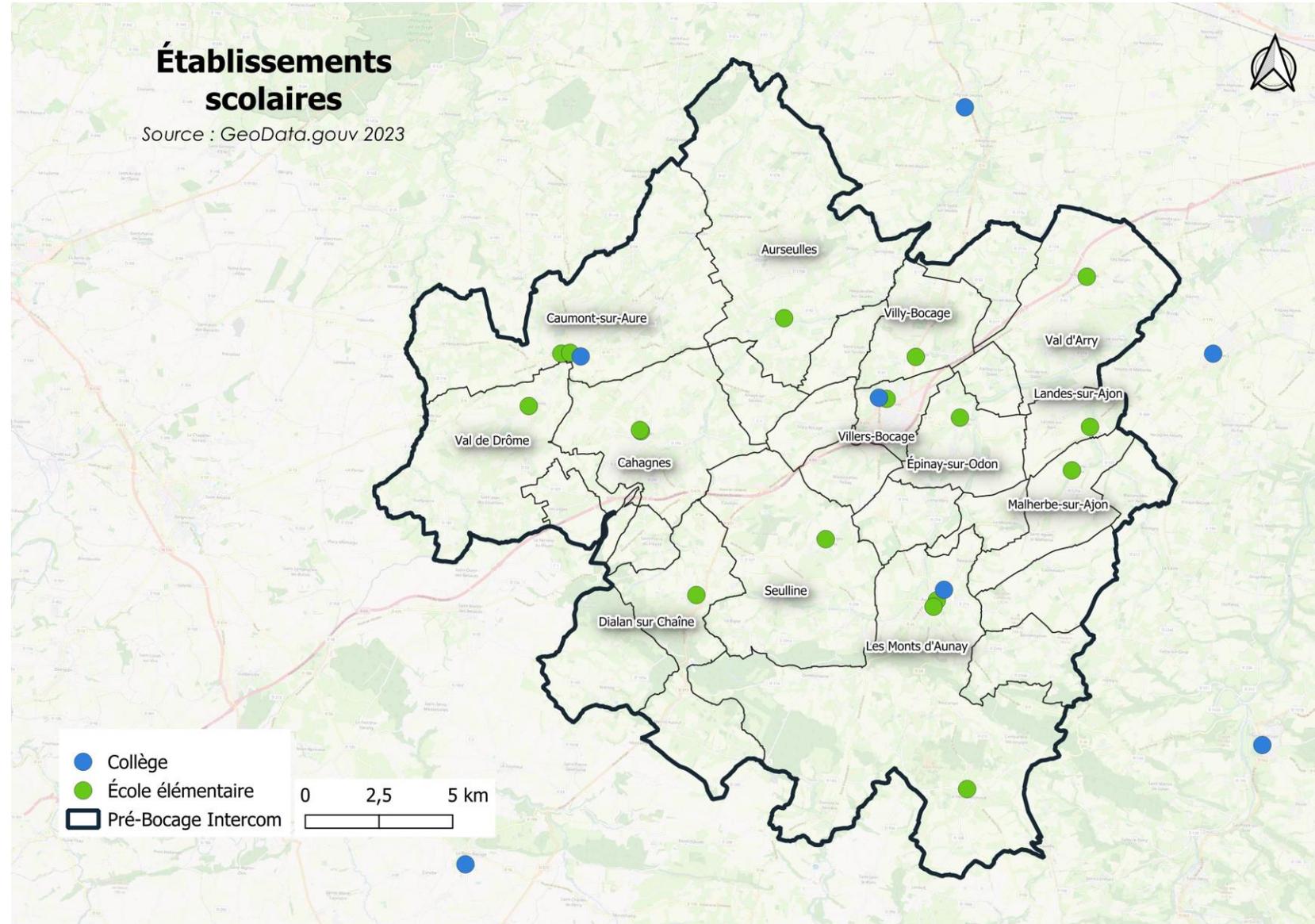
En revanche, les collèges sont présents uniquement dans les trois pôles du territoire. Dans ces communes, il est important de développer des moyens sécurisés pour les élèves, notamment à vélo. L'objectif est de diminuer le recours à la voiture aux heures d'entrées et de sorties du collège.

A noter qu'il n'y a pas de lycée sur le territoire. La prise de bus NOMAD' est actuellement la solution proposée mais l'éloignement entre les lycées et les lieux d'habitations sur le territoire provoquent souvent un temps de trajet important.



Secteurs de rattachement aux collèges du territoire

Besoin : Permettre d'accéder aux établissements scolaires par mobilités douces ainsi que réduire les problématiques liées au transport jusqu'aux lycées.



Des équipements source de flux de mobilité importants

Selon la base de données des équipements du Calvados et de l'AUCAME de 2023, 366 équipements (de toutes sortes) ont été recensés sur le territoire de Pré-Bocage Intercom.

Ces équipements sont pour la plupart des générateurs de flux et donc de mobilités. Il s'agit d'équipements sportifs (gymnase, terrains ...), culturels (bibliothèques, médiathèques, salles des fêtes...), des services (mairie, CAF ...) etc.

Plusieurs établissements sont à destination d'un public principalement âgé tels que :

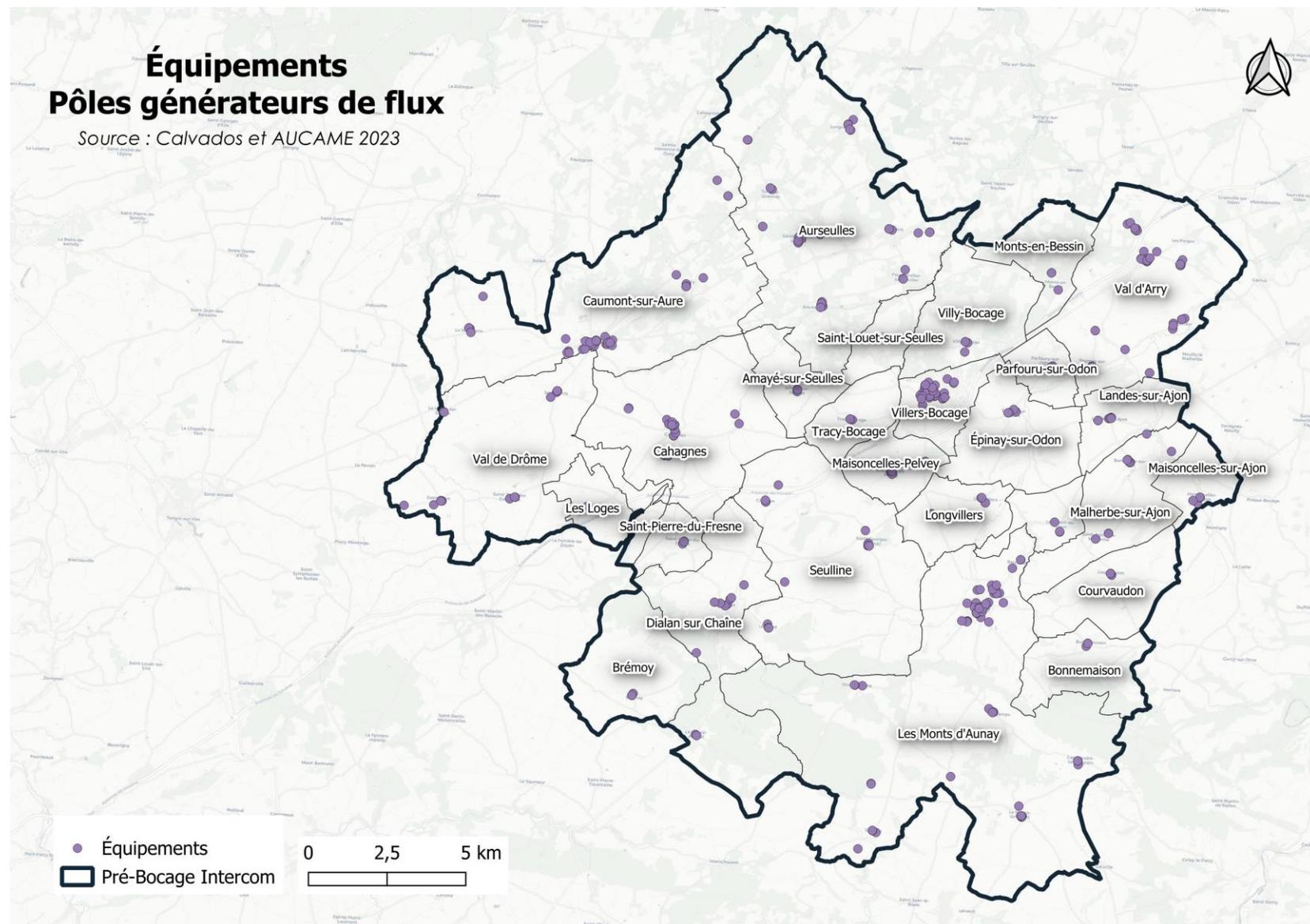
- Numéripôle à Villers-Bocage
- L'Établissement Public Numérique des Monts d'Aunay
- L'Établissement Public Numérique de Caumont sur Aure

Dans les 3 pôles principaux se trouvent les Points Info 14 et France Services qui permettent de renseigner et d'aider des personnes (notamment seniors) dans le cadre de leurs démarches administratives.

Nous trouvons dans les mêmes communes et Val d'Arry les EHPAD et PLSA (Pôle de Santé Libéral et Ambulatoire).

Le recensement de l'ensemble de ces équipements dans le cadre du diagnostic du Plan de Mobilité Simplifié permet de bien localiser les principaux lieux où les solutions de transports alternatives devront être développées.

Besoin : Permettre d'accéder aux équipements par le biais d'un service de déplacement (notamment pour les seniors) ou par mobilités douces.



Entretiens avec personnes ressources

Les entretiens avec les personnes ressources, notamment ceux du secteur social, ont permis d'éclaircir les problématiques pour atteindre ces équipements. L'absence de voiture individuelle est actuellement un frein important pour réaliser des activités. Les principaux constats sont les suivants :

- Le mercredi après-midi, les enfants participants aux activités sportives du collège de Caumont se retrouvent sans moyen de transport pour rentrer chez eux. Souleuvre-en-Bocage a mis par exemple en place une navette spécifique pour ces déplacements.
- Les jeunes rencontrent des difficultés pour se rendre à l'Espace Jeunes de Caumont-sur-Aure en raison des problématiques de déplacements.
- Anacrouses essaye d'organiser des sorties pour les jeunes notamment vers Villers et Aunay (pour aller à la piscine, au cinéma etc.). Cependant cela nécessite beaucoup de moyens et il y a une complexité d'organisation. Caumont-sur-Aure est très isolé des deux autres pôles.
- Mobyliis accompagne les entreprises pour limiter l'utilisation de la voiture individuelle, notamment pour leurs salariés. C'est un dispositif pertinent et qui est mis en place sur l'IVN.

Ces éléments vont permettre de proposer diverses actions dans la suite du Plan de Mobilité Simplifié dans le but de répondre aux problématiques exposées.

Ateliers citoyens et élus

La question des déplacements vers les équipements du territoire a retenu l'attention des participants aux ateliers citoyens et élus. Ils se sont aidés des personnes types mis en place sur chaque table et destiné à se mettre dans la position de motifs de déplacements réels sur le territoire. Les pistes de solutions envisagées sont les suivantes :

- Convaincre les plus grosses entreprises du territoire d'engager des moyens de déplacements pour leurs salariés.
- Mettre en place un système de transport à la demande abouti afin de rejoindre les grands pôles du territoire en lien avec TaxiCar de la région (avec ajustements).
- Créer une solution de transport solidaire avec des bénévoles sur le territoire notamment pour les publics âgés ou précaires.
- Mutualiser les navettes pour les associations, les activités sportives, le déplacement des seniors etc.
- Instituer des évènements loisirs/culturels en lien avec des possibilités de transports (exemple, cinéma + navette).
- Renforcer la communication et information sur les aides et les possibilités de transports sur le territoire.
- Développer la communication autour du TaxiCar de la Région.



Cinéma à Aunay-sur-Odon. Source : PaysdeVire

Enquête en ligne : réponse libre sur les mobilités solidaires

Les réponses de la question libre ont évoqué de manière conséquente les problématiques de déplacements spécifiques aux jeunes et aux seniors. Ces deux publics sont les plus concernés par la fracture de mobilité que peut engendrer l'absence de voiture individuelle. Ils seront les plus concernés par les diverses actions proposées dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié.

Les besoins les plus fréquemment revenus dans l'enquête en ligne sont les suivants :

- Faciliter le déplacement des seniors avec un système de véhicule adapté pour les transporter (vers la Poste, commerces, maisons de retraite etc.)
- Transports lycéens trop longs pour Aunay et Caumont
- Faire connaître Taxi'Car ou développer un autre système de transport à la demande
- Développer des moyens de déplacements pour les activités sportives des jeunes



Transport solidaire en place sur le territoire de Val Vanoise.
Source : Val Vanoise



Transport à la demande sur le territoire de l'agglomération d'Annemasse. Source : Tac Mobilités

« Un vrai service, pour accompagner les gens situés dans les communes éloignées. Pour aller par exemple au marché, dans les commerces, les services publics avec pourquoi pas des minibus sponsorisés qui pourraient servir également aux déplacements des associations. »

« Une navette municipale pour aider les personnes âgées ne conduisant pas et/ou à mobilité réduite à se rendre aux RDV médicaux de proximité, au marché, aux commerces, aux services ... »

« Une navette intercommunale les mercredi et samedi pour les jeunes inscrits à l'école de musique et/ou aux activités sportives. »

Constats

Plusieurs zones d’activités du territoire concentrant les emplois et les flux de déplacements.

Plusieurs écoles et collèges à desservir ainsi qu’une absence de lycée sur le territoire occasionnant des longs trajets (lycée de secteur à Caen).

Des équipements source de flux de mobilité importants.

Des équipements essentiels aux séniors dans les pôles du territoire.

Des sites patrimoniaux accessibles quasi uniquement en voiture.

Des jeunes et des séniors se trouvant restreint dans leur possibilité de déplacement sur le territoire.

Des moyens de déplacements peu connus de la population.

Besoins

Alimenter les zones principales d’emplois en services de déplacements alternatifs à l’autosolisme.

Convaincre les entreprises à mener des actions pour mutualiser les déplacements de leurs salariés.

Permettre d’accéder aux établissements scolaires par mobilités douces ainsi que réduire les problématiques liées au transport jusqu’aux lycées.

Permettre d’accéder aux équipements par le biais d’un service de déplacement (notamment pour les séniors et les jeunes) ou par mobilités douces.

Permettre d’accéder aux sites patrimoniaux par des moyens de déplacements autres que la voiture individuelle.

Renforcer la communication et l’information sur les aides et possibilités de transports sur le territoire permettant de relier les équipements, lieux d’emplois, activités ...

Enjeu n°5

L’accessibilité aux équipements et lieux d’emplois par des services et aménagements alternatifs à la voiture individuelle

F. Les transports en commun

Des lignes de bus Nomad' présentes mais insuffisantes

Bien que le Plan de Mobilité Simplifié concerne le territoire intercommunal, les déplacements extérieurs ont besoin d'être caractérisés. Les bus régionaux représentent une opportunité intéressante pour réduire l'usage de la voiture individuelle à condition d'être efficace. Le Plan de Mobilité Simplifié pourra engager des discussions avec NOMAD'.

3 lignes de bus NOMAD' en place sur le territoire de PBI :

Ligne **105** : Aunay-sur-Odon / Caen

Ligne **115** : Caumont-sur-Aure / Caen

Ligne **116** : Vire-Normandie/Caen

Ligne 105 :

- 10 arrêts entre Aunay-sur-Odon et Caen
- Durée du trajet : Environ 1h (30 minutes en voiture)
- Nombre de trajet quotidien : 1 A/R
- Heure du trajet : Départ 6h39 – Retour 17h40

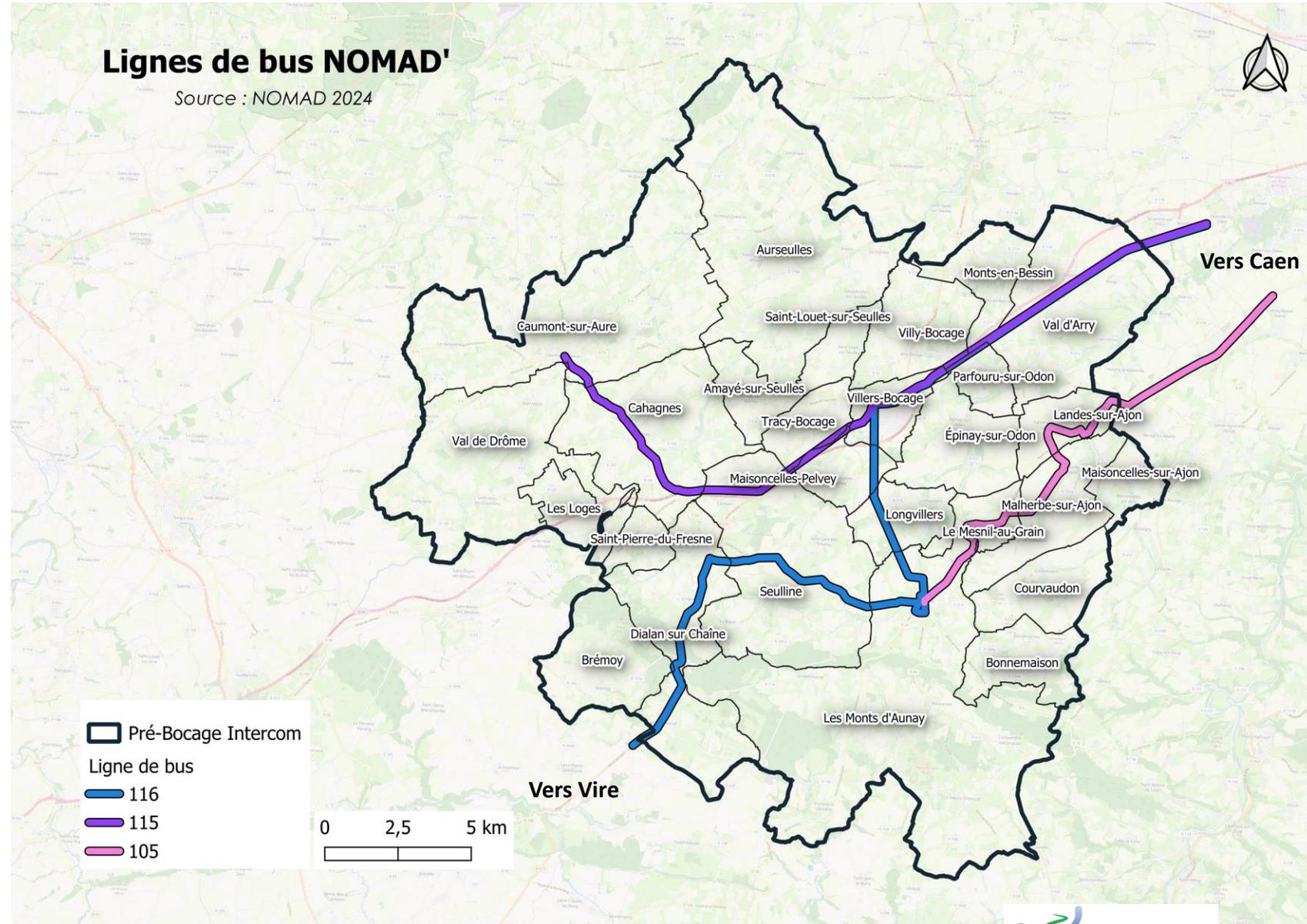
Ligne 115 :

- 16 arrêts entre Caumont L'Éventé et Caen
- Durée du trajet : Environ 1h (36 minutes en voiture)
- Nombre de trajet quotidien : 1 A/R
- Heure du trajet : Départ 6h36 – Retour 18h31

Ne prolonge pas toujours au centre de Caen et s'arrête souvent à Villers.

Ligne 116 :

- 24 arrêts entre Vire-Normandie et Caen
- Durée du trajet entre Aunay et Caen : Environ 1h (30 minutes en voiture)
- Durée du trajet entre Villers et Caen : Environ 45 min (26 minutes en voiture)
- Nombre de trajet quotidien : 9 A/R depuis Aunay et 10 A/R depuis Villers
- Passages fréquents avec des trajets « express »



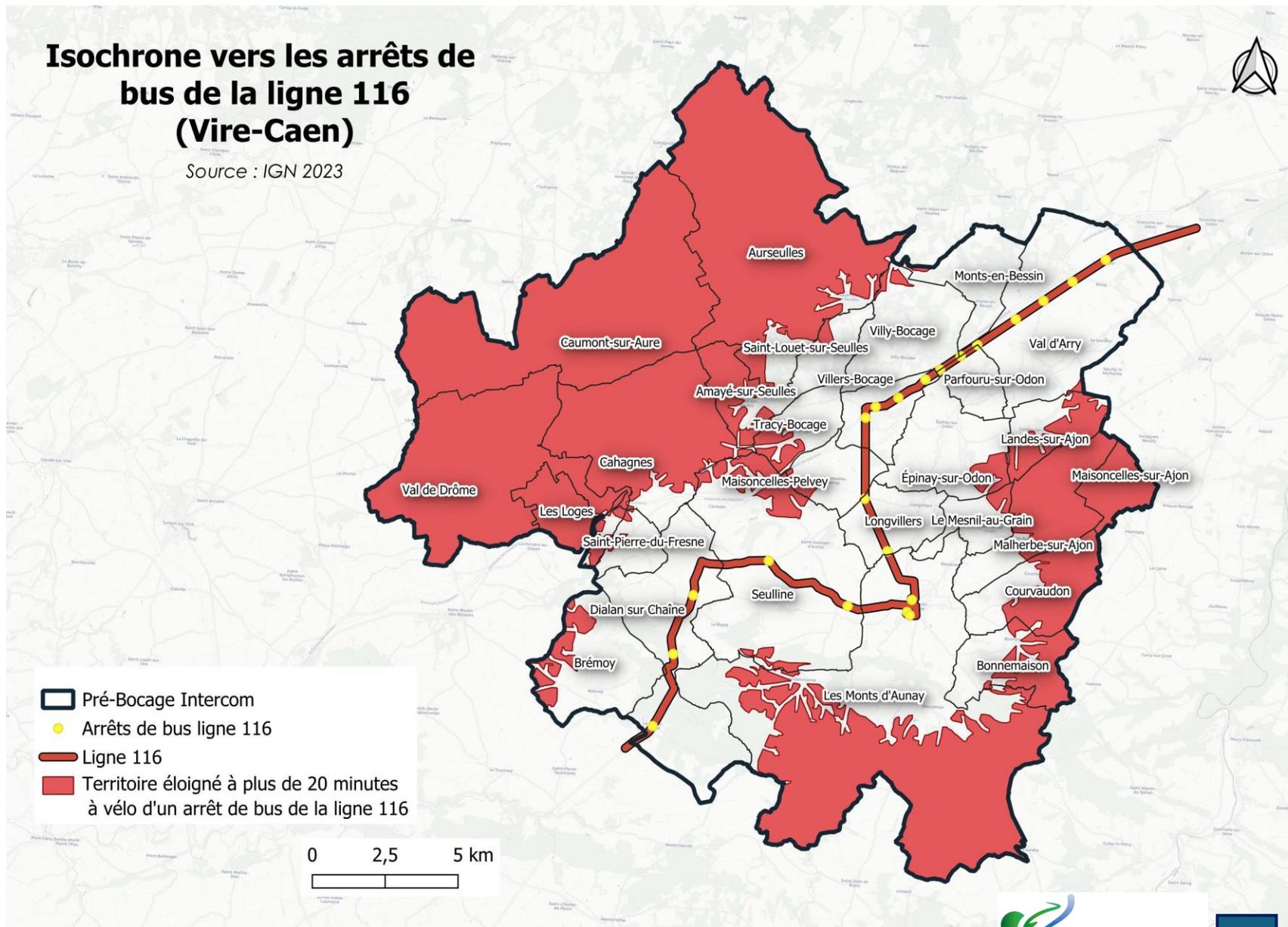
Une ligne 116 difficilement accessible sans voiture

Dans une logique d'intermodalité, tous les territoires devraient pouvoir rejoindre la ligne 116 de bus (principale porte d'accès en transports en commun pour aller à Caen).

Actuellement il n'existe pas de services permettant aux territoires isolés de rejoindre cet axe sans voiture individuelle.

Ces arrêts de bus peuvent être rejoint à vélo, à condition de ne pas être trop éloigné (une durée de trajet maximum de 20 minutes) mais aussi de prévoir des stationnements sécurisés des vélos aux arrêts de bus.

La partie Nord-Ouest de PBI est très éloignée de cette ligne de bus et donc des possibilités de rejoindre Caen autrement qu'en voiture individuelle.



Besoins : La partie Nord-Ouest du territoire a besoin de se rattacher plus facilement à la ligne 116 et l'intermodalité doit être accentuée.

| Lignes de bus | Description |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Ligne 116 : Vire-Normandie / Caen</p> | <p>L'offre de la ligne 116 est intéressante. Elle passe par Aunay-sur-Odon et Villers-Bocage (10 A/R quotidien) avec une durée de parcours d'environ 1h pour Aunay et 45 min pour Villers. La principale difficulté est d'atteindre cette ligne depuis le reste du territoire.</p> <p>► S'appuyer sur cette ligne serait pertinent. Il faudrait pouvoir organiser un système de rabattement vers cette ligne. La fréquentation de la ligne pourrait être ainsi augmentée et la fréquence des bus pourrait alors être accrue, cherchant ainsi à diminuer le temps de trajet.</p> |
| <p>Ligne 105 : Caumont-sur-Aure / Caen</p> | <p>L'offre de bus de la ligne 105 paraît insuffisante pour être utilisée massivement pour se déplacer et constituer une alternative efficace à l'usage de la voiture individuelle. En effet, seul 1 aller-retour quotidien est mis en place entre Caumont et Caen. De plus, les horaires ne semblent pas opportuns pour les travailleurs. En effet, le départ de Caumont est à 6h36. Ces éléments ont également été relayés lors des ateliers, entretiens et enquête en ligne auprès des différents acteurs participants à l'étude. De plus, les bus de cette ligne partant depuis Villers-Bocage ne présentent pas beaucoup d'intérêts. La Ligne 116 possède une fréquence de passage plus forte et dessert les mêmes arrêts pour la suite du trajet vers Caen.</p> <p>► Le trajet Caumont-sur-Aure/Villers-Bocage pourrait être rendu plus fréquent afin de s'appuyer sur les horaires du bus 116.</p> |
| <p>Ligne 115 : Aunay-sur-Odon / Caen</p> | <p>L'offre de bus de la ligne 115 apparaît insuffisante avec également 1 aller-retour par jour depuis les Monts d'Aunay. Cependant, il faut environ 1h pour rejoindre Caen ce qui en fait un service trop lent pour des travailleurs souhaitant l'emprunter quotidiennement. Ces remarques ont également été notifiées dans les moments de concertation de l'étude.</p> <p>► S'appuyer sur la ligne 116 passant par Villers ou développer une ligne Aunay/Caen plus rapide et un peu plus fréquente.</p> |

Entretiens avec personnes ressources

Les entretiens avec les personnes ressources ont permis de préciser les difficultés d'utilisation du réseau de bus NOMAD' sur le territoire. Les principaux constats qui ont été émis sont les suivants :

- Un service de bus reliant les petites communes à Aunay-sur-Odon serait très pertinent.
- La mise en place de navettes entre les 3 pôles serait vraiment salvatrice pour le territoire de Caumont-sur-Aure.
- La mise en place de navettes sur le territoire de PBI serait bénéfique et les bus Nomad' pourront être adaptés en conséquence (fréquence, horaire...).

Ces éléments pourront être utilisés dans le développement des actions du Plan de Mobilité Simplifié.



Bus NOMAD' permettant de rejoindre notamment l'agglomération Caennaise. Source : Nomad'

Ateliers citoyens et élus

La problématique des transports en commun est intervenue maintes fois dans le cadre des ateliers élus et citoyens. Elle est un axe fort des politiques de mobilités aux échelles intercommunales et permet de répondre à de multiples difficultés que la population peut rencontrer. Les principales volontés ont été :

- Souhaits de transports en commun internes au territoire :
 - Déployer des solutions de transports en commun (type navettes) entre quelques communes du territoire palliant la faible fréquence des bus Nomad'.
 - Mettre en place des navettes multifonctionnelles, répondant aux usages associatifs et pour l'accès aux services.
 - Instituer des événements loisirs/culturels en lien avec des possibilités de transports (exemple, cinéma + navette).
- Accroître la communication autour des possibilités de transports en commun du territoire.
- Faciliter les déplacements en transports en commun vers Caen
 - Interagir avec la Région pour accroître les fréquences des bus Nomad' et adapter leurs horaires (notamment pour les lycéens).
 - Développer des possibilités de déplacements entre PBI et Caen plus fréquentes et à des horaires appropriés le week-end.
 - Rendre l'option du bus pour aller travailler/étudier vers Caen attractive, simplifiée et rapide.



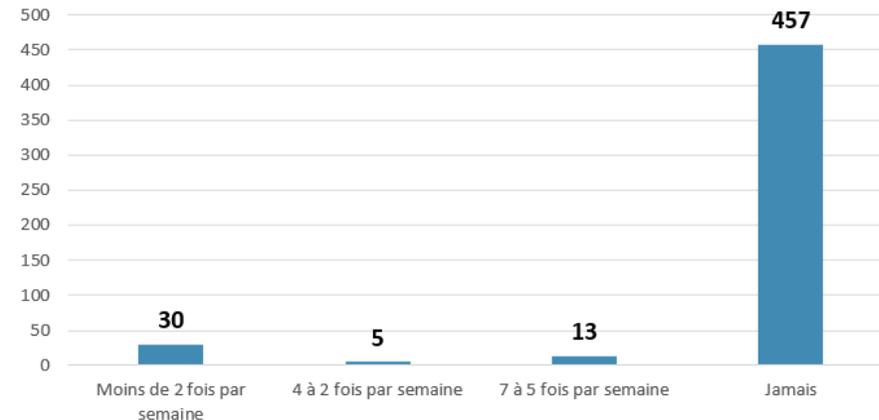
Mini-navette déployée à Chateaubriant. Source actu.fr

L'enquête en ligne a permis d'avoir une idée plus précise des raisons pour lesquelles la population ne prend pas les lignes de bus en place. Ces informations vont être utilisées afin de rendre ce mode de transport plus intéressant pour les déplacements du quotidien ou occasionnel.

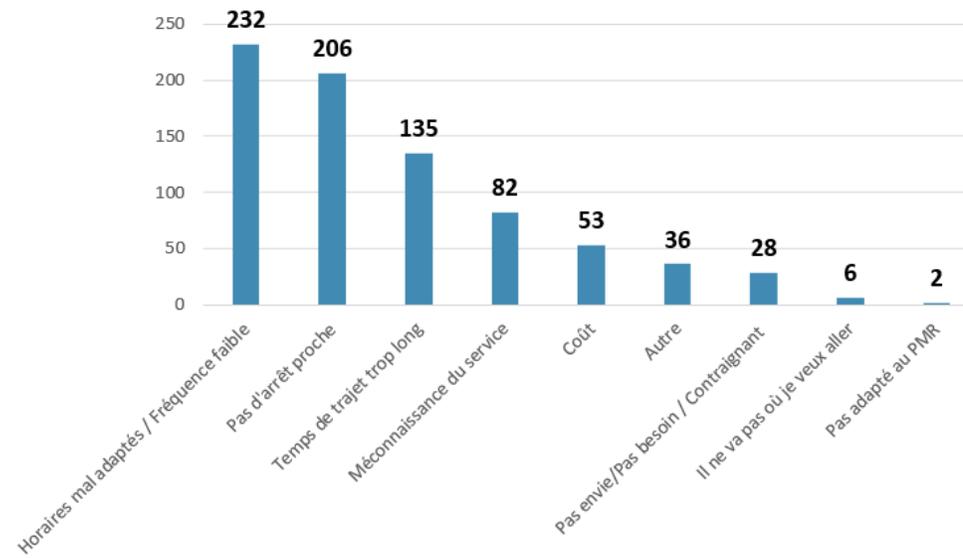
Les faibles propositions de transports en commun sur le territoire ne facilitent pas leur usage par les habitants. La part de répondant déclarant les utiliser est minime.

Les principales raisons sont notamment les horaires mal adaptés et les fréquences faibles, l'absence d'arrêt à proximité ne permettant pas de limiter les ruptures de charges entre deux moyens de transport et enfin le temps de trajet pas assez compétitif.

Fréquence d'utilisation des transports en commun sur PBI



Freins à l'utilisation des transports en commun



Les réponses de la question libre ont permis aux répondants de s'exprimer sur leurs besoins de transports en commun sur le territoire.

C'est le deuxième thème le plus abordé avec 85 commentaires.

Les problématiques recensées évoquent les très faibles passages des Bus Nomad' mais également des pistes d'améliorations au niveau de l'intercommunalité.

Les répondants ont exprimé leurs besoins de transports en commun, susceptibles de les emprunter davantage :

- Des bus/navettes plus fréquents entre Aunay et Villers.
- Davantage de bus Nomad' notamment pour aller vers Caen.
- Nécessité d'avoir des transports en commun plus directs entre les grandes villes du territoire pour être compétitifs.
- Mettre en place des bus mutualisés pour tous les centres de loisirs du pré-bocage (car coût trop élevé avec transporteur privé).
- Minibus desservant les équipements (piscine, cinéma, le marché)
- Navettes pour aller aux gares les plus proches

Au sein de la réponse libre, les répondants ont formulé des idées de trajets à renforcer. Parmi elles :

- Des bus plus fréquents entre Aunay-sur-Odon et Villers-Bocage.
- Davantage de navettes entre Caumont-sur-Aure et Villers-Bocage (notamment les mercredis après-midi ou les samedis pour les jeunes)
- Davantage de passage pour le bus 105 et 115 (1 A/R par jour insuffisant pour être utilisé).
- Davantage de passage du bus 116 le week-end pour remonter à Caen à la mi-journée.

Plusieurs réponses ont porté sur la mobilité ferroviaire notamment de remettre une ligne entre Thury et Caen et également entre Flers et Caen à laquelle PBI pourrait se raccrocher facilement.

« Avoir une circulation de bus très régulière entre Aunay-sur-Odon et Villers (et les villages alentours) pour que les non véhiculés puissent se déplacer. »

« Il faudrait une navette entre Aunay et Villers, et pourquoi pas avec Caumont également, avec des passages réguliers. La plupart des activités sportives ou culturelles sont à l'échelle de l'intercom, cela permettrait aux jeunes de se rendre à leur activité en navette au lieu de mettre les parents sur les routes. »

« Il faut 1 heure pour se rendre de Villers-Bocage au lycée Malherbe ! Partir le matin à 6h40 pour rentrer à 19h30 le soir ! Quelle amplitude pour un lycéen qui doit encore faire des devoirs une fois rentré chez lui. »

« Organiser des lignes de minibus pour aller sur les différents marchés du territoire, piscine ou cinéma en interrogeant les jeunes et les moins jeunes en situation de précarité ou sans moyens de locomotion. »

Constats

Des lignes de bus Nomad' 105 et 115 insuffisantes (fréquence, lieu de passage, horaires...)

Une ligne 116 difficilement rejoignable sans voiture alors qu'elle est particulièrement précieuse.

Absence de transport en commun entre les communes du territoire de PBI notamment entre Villers et Aunay.

Caumont-sur-Aure est particulièrement isolée du reste du territoire.

L'option transport en commun pour aller à Caen n'est pas assez compétitive pour être pleinement utilisée.

Les petites communes autour des grands pôles de PBI ne sont pas connectées à des transports collectifs.

Besoins

Développer des transports en commun entre les pôles du territoire.

La partie Nord-Ouest du territoire a besoin de se rattacher plus facilement à la ligne 116 et l'intermodalité doit être accentuée.

Développer avec les services NOMAD' des solutions de mobilités de transports en commun plus pertinentes.

Relier les petites communes aux grands pôles du territoire notamment pour les équipements et services.

Enjeu n°6

L'amélioration des solutions de transport en commun au sein de PBI et en complémentarité avec les bus Nomad'

Synthèse des enjeux de mobilités sur le territoire

A la suite de la réalisation du diagnostic des mobilités de Pré-Bocage Intercom, l'étude a pu définir **6 enjeux qui seront le socle des débats définissant les orientations stratégiques**. Les actions du Plan de Mobilité Simplifié auront donc pour **ambition de répondre à ces principaux objectifs**, et cela **via les différents modes de déplacements mis en place**. Les 6 enjeux sont :

Enjeu N°1 : La proposition de solutions de mobilités adaptées en fonction de la diversité territoriale et sociale de PBI.

Enjeu N°2 : Le développement de services et aménagements favorisant une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail/études

Enjeu N°3 : Une utilisation différente de la voiture, en cohérence avec les impératifs du territoire.

Enjeu N°4 : Le développement des aménagements et services pour les modes doux à la fois dans un objectif utilitaire et de loisirs.

Enjeu N°5 : L'accessibilité aux équipements et lieux d'emplois par des services et aménagements alternatifs à la voiture individuelle.

Enjeu N°6 : L'amélioration des solutions de transport en commun au sein de PBI et en complémentarité avec les bus Nomad'

Définition des orientations stratégiques

Méthode de définition des orientations stratégiques

La phase 2 de l'étude avait pour objectif de **définir les orientations stratégiques répondant aux enjeux délimités durant la phase de diagnostic.**

Durant plusieurs mois, Pré-Bocage Intercom a engagé de **nombreuses discussions avec la population, les élus et les différentes parties prenantes.** Sur la base des propositions du bureau d'études PLANIS, ces moments de concertation avaient pour objectifs :

- **D'évoquer des possibilités d'actions bénéfiques pour la population et le territoire**
- **De débattre de la mise en place des actions proposées**
- **De prioriser les pistes d'actions**

Au total, ont été organisés :

- **Comités techniques** pour débattre sur les propositions d'orientations et de pistes d'actions
- **Réunion du comité des partenaires** pour échanger avec les partenaires sur le projet du Plan de Mobilité Simplifié
- **Permanence lors de la Journée de la Terre**, afin d'aller à la rencontre de la population pour expliquer le rôle de l'étude et de débattre des actions proposées
- **Comités de pilotage** pour clarifier les actions et les mesures à inclure dans le document.



▲ Rencontre avec la population lors de la Journée de la Terre

Collège 1 : Représentants des employeurs

- 1 représentant de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat
- 1 représentant de la Chambre de Commerce et de l'Industrie
- 1 représentant de la Chambre d'Agriculture
- 1 représentant de l'UCIA
- 6 représentants d'entreprises / établissements : Centre hospitalier, Brocéliande, Elivia, Degrenne Distribution, BSI, EHPAD Caumont/Aure

Collège 2 : Représentants des associations d'aide aux familles, d'usagers des services de mobilité des structures d'aide à la mobilité, des parents d'élèves, d'habitants et de consommateurs

- 1 représentant de la Mission locale
- 1 représentant de l'ETAPE
- 1 représentant de Familles Rurales
- 1 représentant d'Anacrouse
- 1 représentant de l'UNCMT
- 1 représentant des Francas
- 1 représentant de la BACER
- 1 représentant de l'UDAF
- 1 représentant de la CAF
- (conseillère technique)
- 1 représentant de l'ADMR
- 1 représentant de Mobyliis
- 5 habitants du territoire (volontariat)

Collège 3 : Représentants des collectivités et de l'Etat

- Président de Pré-Bocage Intercom
- Vice-Président de Pré-Bocage Intercom en charge de l'Environnement
- Vice-Président de Pré-Bocage Intercom en charge du Service Technique (Voirie)
- Vice-Président de Pré-Bocage Intercom en charge de l'Urbanisme
- Vice-Président de Pré-Bocage Intercom en charge du Cadre de vie
- Vice-Président de Pré-Bocage Intercom en charge de l'Enfance Jeunesse
- Vice-Président de Pré-Bocage Intercom en charge du Développement Economique
- Maire de chaque commune membre de Pré-Bocage Intercom, ou élu du conseil municipal désigné à cet effet
- 1 représentant de la DDTM
- 1 représentant du Conseil Départemental du Calvados
- 1 représentant du Conseil Régional de Normandie
- 1 représentant de la Sous-préfecture de l'arrondissement de Vire
- 1 représentant de l'Office de Tourisme

Composition du Comité des Partenaires

4 axes stratégiques et 21 mesures constituent le Plan de Mobilité Simplifié de Pré-Bocage Intercom

A la suite de la phase diagnostic et des différents échanges réalisés. Plusieurs pistes d'actions ont été proposées tout en clarifiant les différents publics cibles ainsi que les types de déplacements concernés. 4 axes stratégiques ont été développés pour intégrer le Plan de Mobilité Simplifié de Pré-Bocage Intercom.

Axe A : Transports en commun. Le Plan de Mobilité Simplifié va développer son action autour des transports en commun. Le développement des transports collectifs est l'une des demandes de la population recueillie dans la phase diagnostic. La mise en place de ces transports est un moyen efficace pour lutter contre l'usage permanent de la voiture individuelle. Naturellement, le territoire de Pré-Bocage Intercom ne pourra organiser un réseau à haut niveau de service au quotidien. En revanche, des actions précises seront développées et permettront de répondre à la demande de plusieurs types de population telles que les personnes âgées ou les jeunes dépourvus de solution de mobilité. Ces moyens de transports renforceront le lien social grâce à la mobilité pour des trajets réguliers ou occasionnels à travers le territoire.



Axe B : Modes actifs. En réponse à la forte demande de la population via les moments de concertation engagés, le Plan de Mobilité Simplifié va apporter des réponses dans le but de promouvoir les déplacements actifs sur le territoire. Cet axe détaillera les possibilités d'aménagements de liaisons sécurisées et continues ainsi que les services à mettre en place pour accroître l'usage du vélo et la pratique de la marche à pied. Le développement des modes actifs est primordial dans la stratégie de mobilité du territoire portée par le Plan de Mobilité Simplifié. Il s'avère être la priorité de Pré-Bocage Intercom pour les années à venir en ayant comme objectif de sécuriser les trajets et d'encourager un maximum de la population à réaliser toute ou partie de leurs déplacements en modes actifs.



Axe C : Covoiturage/Autopartage. Le diagnostic réalisé a pu quantifier l'importance des flux de déplacements vers l'agglomération de Caen. Ces derniers dépassent nettement les flux allant vers Saint-Lô ou Bayeux. Néanmoins, les orientations du Plan de Mobilité Simplifié ont souhaité concerner l'ensemble de ces déplacements pendulaires. Les réponses seront multiples, à la fois en termes d'infrastructures, de services et de méthode de communication. Pré-Bocage Intercom a à cœur de développer ces modes de déplacements puisqu'ils représentent un moyen efficace de réduction de la voiture individuelle pour des trajets de longue distance.



Axe D : Voiture individuelle. Le territoire de Pré-Bocage intercom est nettement marqué par l'utilisation de la voiture individuelle. Les caractéristiques rurales permettent à ce mode de transport d'être extrêmement compétitif et peu contraignant. Conscient de cette réalité, le Plan de Mobilité Simplifié a pour ambition d'accompagner les voitures individuelles dans leur transition décarbonée. Par ailleurs, les entretiens avec les personnes ressources ont permis de mettre en exergue les difficultés d'accès au permis de conduire de certains habitants. Ce dernier point est l'une des priorités de Pré-Bocage Intercom.



Les actions du Plan de Mobilité Simplifié

Axe A : Transports en commun

Mettre en place des mini-bus sur le territoire

Travailler avec le réseau NOMAD' pour les horaires et les fréquences

Mutualiser les mini-bus pour différents services (associations, clubs sportifs...)

Organiser des transports en commun spéciaux pour des évènements

Renforcer un Transport à la Demande (TAD), en étudiant notamment une solution de transport solidaire avec des bénévoles

Communiquer sur les possibilités de déplacements en TC

Axe B : Modes actifs

Réaliser un schéma directeur des mobilités actives à l'échelle de PBI

Engager la mise en œuvre d'itinéraires a priori facilement réalisables

Étudier la faisabilité d'une voie verte Aunay-sur-Odon et Villers-Bocage

Proposer une location de vélo

Développer un atelier de réparation de cycles sur le territoire de PBI

Développer des équipements vélos aux aires de covoiturages pour l'intermodalité

Inclure les entreprises dans le processus de développement des mobilités douces en incitant à mettre des équipements

Axe C : Covoiturage / Autopartage

Accroître les capacités des aires de covoiturage existantes

Développer de nouvelles aires de covoiturages en utilisant des parkings actuels sous-exploités

S'appuyer sur une plateforme spécialisée pour le covoiturage quotidien ou occasionnel

Communiquer sur les avantages du covoiturage, les dispositifs en place et les gains apportés

Développer l'autopartage de véhicule électrique pour répondre à des besoins ponctuels sur le territoire

Axe D : La voiture individuelle

Proposer une aide financière pour le passage du permis sous réserve de critères

Encourager l'installation de bornes de recharges électriques sur le territoire

Convaincre les plus grosses entreprises du territoire d'engager des Plan de Mobilité Employeur

Durant la définition des orientations et des actions stratégiques, Pré-Bocage intercom et les partenaires associés ont utilisé une analyse multicritères basée sur la **population cible** ainsi que les **types de déplacements** qui seront le **plus susceptibles d'être concernés** par ces actions. Plusieurs populations sont donc ciblées, à **savoir la population générale, les jeunes ou les seniors**. En ce qui concerne les types de déplacements, l'analyse a distingué les **déplacements domicile-travail** et les **mobilités liées aux loisirs et services**.

Axe A : Transports en commun



| | Population cible | | | Types de déplacements | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------|---------|-----------------------|------------------|
| | Population générale | Jeunes | Séniors | Domicile Travail | Loisirs Services |
| Mettre en place des navettes sur le territoire | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Travailler avec le réseau NOMAD' pour les horaires et les fréquences | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Mutualiser les navettes pour différents services (associations, clubs sportifs...) | | ✓ | | | ✓ |
| Organiser des transports en commun spéciaux pour des évènements | ✓ | | | | ✓ |
| Renforcer un Transport à la Demande (TAD), notamment une solution de transport solidaire avec des bénévoles | | | ✓ | | ✓ |
| Communiquer sur les possibilités de déplacements en TC | ✓ | | | ✓ | ✓ |

Axe B : Modes actifs



| | | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|---|---|
| Réaliser un schéma directeur des mobilités actives à l'échelle de PBI | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Engager la mise en œuvre d'itinéraires a priori facilement réalisables | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Étudier la faisabilité d'une voie verte Aunay-sur-Odon et Villers-Bocage | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Proposer une location de vélo | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Développer un atelier de réparation de cycles sur le territoire de PBI | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Développer des équipements vélos aux aires de covoiturages pour l'intermodalité | ✓ | | | ✓ | |
| Inclure les entreprises dans le développement des mobilités douces en incitant à mettre des équipements | ✓ | | | ✓ | |

Axe C : Covoiturage / Autopartage



| |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Accroître les capacités des aires de covoiturage existantes |
| Développer de nouvelles aires de covoiturages en utilisant des parkings actuels sous-exploités |
| S'appuyer sur une plateforme spécialisée pour le covoiturage quotidien ou occasionnel |
| Communiquer sur les avantages du covoiturage, les dispositifs en place et les gains apportés |
| Développer l'autopartage de véhicule électrique pour répondre à des besoins ponctuels sur le territoire |

| | Population cible | | | Types de déplacements | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------|---------|-----------------------|------------------|
| | Population générale | Jeunes | Séniors | Domicile Travail | Loisirs Services |
| Accroître les capacités des aires de covoiturage existantes | ✓ | | | ✓ | |
| Développer de nouvelles aires de covoiturages en utilisant des parkings actuels sous-exploités | ✓ | | | ✓ | |
| S'appuyer sur une plateforme spécialisée pour le covoiturage quotidien ou occasionnel | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Communiquer sur les avantages du covoiturage, les dispositifs en place et les gains apportés | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Développer l'autopartage de véhicule électrique pour répondre à des besoins ponctuels sur le territoire | ✓ | | | | ✓ |

Axe D : La voiture individuelle



| |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Proposer une aide financière pour le passage du permis sous réserve de critères |
| Encourager l'installation de bornes de recharges électriques sur le territoire |
| Convaincre les plus grosses entreprises du territoire d'engager des Plan de Mobilité Employeur |

| | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|--|---|---|
| Proposer une aide financière pour le passage du permis sous réserve de critères | | ✓ | | ✓ | ✓ |
| Encourager l'installation de bornes de recharges électriques sur le territoire | ✓ | | | ✓ | ✓ |
| Convaincre les plus grosses entreprises du territoire d'engager des Plan de Mobilité Employeur | ✓ | | | ✓ | |

Programme d'actions



Action A-1 : Développer des transports collectifs sur PBI

- Mesure 1 : Mettre en place un mini-bus sur le territoire
- Mesure 2 : Travailler avec le réseau NOMAD' pour les horaires et les fréquences

Action A-2 : Accroître le lien social grâce à la mobilité

- Mesure 1 : Mutualiser les mini-bus pour différents services (associations, clubs sportifs...)
- Mesure 2 : Organiser des transports en commun spéciaux pour des événements (cinéma, festival...)
- Mesure 3 : Renforcer un service de Transport à la Demande, en étudiant notamment une solution de transport solidaire avec des bénévoles

Action A-3 : Renforcer la communication autour de ces transports pour augmenter leur usage

- Mesure 1 : Communiquer sur les possibilités de déplacement en transports en commun (interne et externe au territoire)

Enjeux de l'axe A

Le rapport de diagnostic a permis de mettre en évidence le manque de transports en commun sur le territoire, à la fois entre les communes du territoire et vers l'extérieur. L'enquête en ligne a recensé un manque de possibilités de déplacements de la population pour rejoindre les principaux pôles du territoire depuis les petites communes périphériques.

L'absence de transports en communs entre Villers-Bocage et Aunay-sur-Odon est particulièrement mise en avant du fait des fortes interactions qui peuvent exister entre elles.

D'autre part, le réseau de bus NOMAD' est assez peu étendu sur le territoire avec des lignes existantes depuis Caumont-sur-Aure et Aunay-sur-Odon mais possédant des fréquences et des horaires inappropriés pour un usage régulier de la population. Seule la ligne 116 reliant Vire à Caen via Villers et Aunay apparaît précieuse pour les déplacements pendulaires en dépit de sa durée de trajet. Caumont-sur-Aure est un pôle particulièrement isolé du reste du territoire.

Les principaux enjeux auxquels vont répondre ces actions sont :

- **Le développement de services et aménagements favorisant une alternative à la voiture pour les déplacements domicile-travail/études**
- **L'amélioration des solutions de transports en commun au sein de PBI et en complémentarité avec NOMAD'**
- **La proposition de solutions de mobilités correspondant à la diversité territoriale et sociale de PBI**

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Mettre en **place des mini-bus de petites capacités** (9 places maximum) reliant **les pôles du territoire et les communes aux alentours**. Plusieurs villes pourront être reliées : Caumont, Villers, Aunay ainsi que leurs communes périphériques. Des trajets pourront avoir lieu le matin et le soir durant la semaine et quelques fois durant la journée.

Cette action permettra de développer une offre de déplacements en commun **cohérente avec les besoins du territoire et aura également un intérêt social** en réduisant la fracture de mobilité. Les seniors ou les jeunes pourront l'utiliser afin de se rendre à des loisirs ou des services. Les actifs pourront également l'emprunter le matin et le soir en lieu et place de leur voiture personnelle.

Afin de mieux définir les besoins et de répondre aux diverses questions existantes sur ce mode de transport, **une étude de faisabilité sera lancée.**

Trajets envisagés :

- **Aunay** ◄► **Villers**
Villages vers Villers
- **Villers** ◄► **Caumont**
Villages vers Aunay
- **Aunay** ◄► **Caumont**
Villages vers Caumont

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé :

Coût de l'étude de faisabilité : 25 000 € (conjointement avec l'action A-2.M2)
 Coût de l'acquisition de 1 mini-bus : Environ 40 000€
 Coût de fonctionnement : Entre 2 et 5,30 € par km parcouru (mais varie selon la fréquentation et les itinéraires proposés).

Potentielles rentrées d'argent :

- Paiement du billet
- Versement mobilité par les employeurs privés / Flocage du véhicule par des entreprises locales

Subventions mobilisables :

- Programme Oblibus de la banque des territoires (pour l'acquisition de minibus électrique) : jusqu'à 100 % de prise en charge

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services**.

Moyens et outils nécessaires :

- Achat de 1 mini-bus de 9 places maximum (afin de ne pas nécessiter de permis transports en commun) et le mobilier associé aux arrêts.
- Possibilité de mutualiser certains véhicules avec les associations du territoire.
- Des conducteurs.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Difficultés de mise en place :



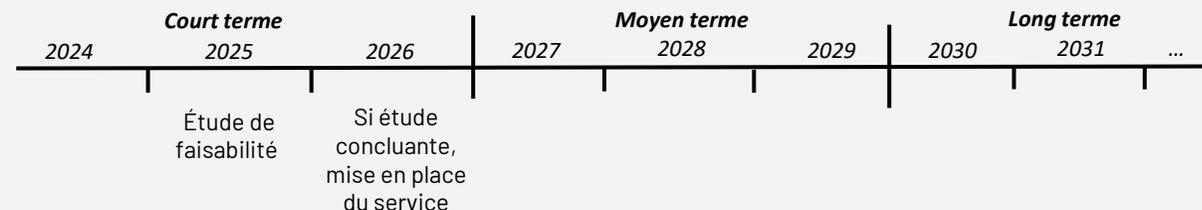
Priorité :



Retombées attendues :



Calendrier :



Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Le réseau NOMAD' est présent avec **3 lignes régulières sur le territoire**. Celles-ci ne sont cependant **pas très compétitives** pour inciter les usagers à l'emprunter plutôt que sa voiture personnelle. Des pôles importants du territoire sont même quasiment oubliés, tel que Caumont-sur-Aure.

La principale ligne de bus (Vire-Caen) passant par Villers-Bocage et Aunay-sur-Odon permet d'assurer quelques allers-retours vers l'agglomération caennaise. Ainsi, dans le cadre de la mise en place de transports en commun internes à PBI, il serait judicieux que les deux services soient **organisés en complémentarité** (en horaires, fréquences et lieux de passages).

L'objectif de cette action est donc **d'engager des discussions avec le service NOMAD'** de la Région afin de **limiter au mieux les ruptures de charges** entre services et donc d'assurer une plus grande compétitivité du bus pour les usagers.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : Pas de cout direct. Cette action nécessite seulement des discussions de travail et des échanges réguliers pour améliorer les déplacements des usagers.

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services**.

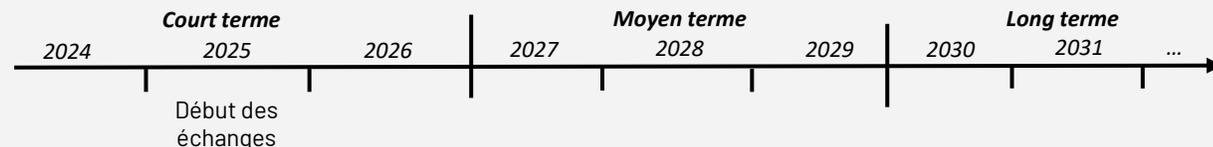
Moyens et outils nécessaires :

- Sans objet

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Calendrier :



Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

La mise en place d'un service de mini-bus au sein de PBI requiert l'acquisition de mini-bus de petites capacités (maximum 9 places). Cependant, il serait pertinent **d'utiliser des mini-bus actuellement peu utilisés** et de **mettre en commun les nouvelles acquisitions**.

L'objectif de cette mesure est donc de **mettre en relation PBI avec le tissu associatif** qui utilise des mini-bus et de pouvoir mettre en place une gestion optimale des véhicules. Ce fonctionnement permettra une réduction des coûts du service.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : Il s'agit de la mise en place d'une organisation entre les différents partenaires. Participation de l'intercommunalité au fonctionnement des mini-bus (essence, entretien...)

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services**.

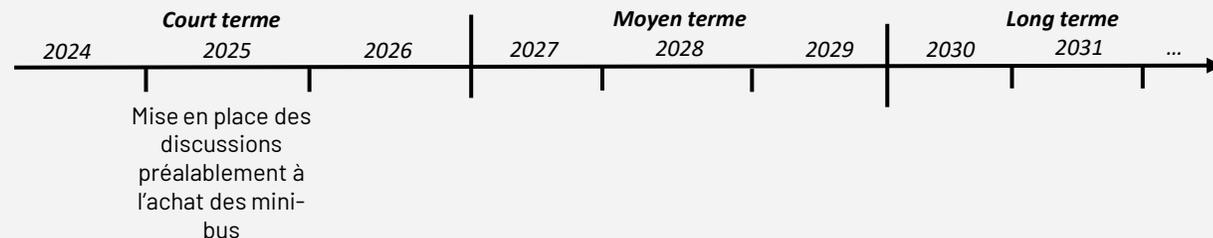
Moyens et outils nécessaires :

- Une coordination avec le tissu associatif utilisant des mini-bus.
- Un recensement des mini-bus existants et des disponibilités.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Calendrier :



Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Le diagnostic des mobilités du territoire a identifié de nombreuses fractures de mobilités au sein de PBI. Parmi elles, celles concernant les déplacements de loisirs, rendus complexes lors de l'absence de véhicules personnels. Les événements festifs et lieux de loisirs se situant principalement dans les grandes villes du territoire, beaucoup de jeunes ou de seniors ne peuvent y accéder et revenir facilement.

Dans ce contexte, le Plan de Mobilité Simplifié souhaite **faciliter les déplacements lors d'évènements spéciaux** en mettant à disposition des mini-bus. Ces derniers pourront passer par plusieurs petites communes.

L'objectif de cette mesure est donc de rétablir le lien social en mettant à disposition des mini-bus rejoignant les **principaux pôles du territoire lors d'évènements spéciaux**.

Afin de mieux définir les besoins et de répondre aux diverses questions existantes sur ce mode de transport, **une étude de faisabilité sera lancée**.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé :

Coût de l'étude de faisabilité : 25 000 € (conjointement avec l'action A-1.M1)

Coût de fonctionnement : Environ 4000 € par an

Sur une base d'1 événement par mois nécessitant 2 mini-bus/conducteurs pour passer sur l'ensemble du territoire :

- Coût du carburant : 200 € par mois = 2 400 € par an
- Coût des 2 conducteurs : 14€/ heure brut (environ 4h de services chacun dont travail de nuit) = 112 € par mois = 1 350 € par an
- Recette : négligeable

Public ciblé :

Tout type de public, principalement pour l'accès aux **loisirs et services**.

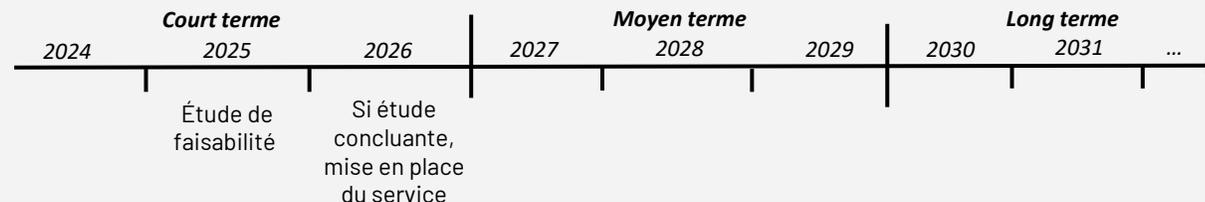
Moyens et outils nécessaires :

- L'utilisation de 2 mini-bus et des chauffeurs disponibles pour transporter les usagers le soir.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Calendrier :



Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

L'enquête auprès de la population ainsi que les entretiens avec les associations locales ont permis de détecter un **fort problème de mobilité occasionnelle chez les séniors**. Il n'y a actuellement que **très peu de solutions pour leur permettre de rejoindre certains services** dans les pôles du territoire. Ils sont alors souvent dépendant d'un tiers.

Actuellement, un service de TAD existe et est développé par la région Normandie. Néanmoins, il souffre **d'un déficit de connaissance** et **est trop restreint dans son fonctionnement pour assurer une flexibilité sur le territoire**.

L'objectif de cette mesure est de développer un système de **TAD basé sur l'appui de bénévoles** dans un premier temps. Des associations locales (comme Familles Rurales) possèdent l'expérience de ce système et pourront mener à bien la mise en place en lien avec l'intercommunalité. **Cette dernière pourrait mettre à disposition un agent, un bureau ou des financements**.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : Entre 17 000€ et 34 000€ par an en coût de fonctionnement pour l'association et financé en partie par l'intercommunalité (dépend du nombre de personnes transportés par le service).

Ce coût prend en compte :

- Le salaire annuel du référent : entre 12 000 € pour un emploi aidé et 30 000 € pour d'autres types de contrats
- Le défraiement des bénévoles : entre 5 000 € et 18 000 €
- Le bénéficiaire du service participe à hauteur de 0,32 € / km (plafonné par un arrêté du ministre des Transports).

Public ciblé :

Tout type de public, principalement pour les séniors ne pouvant plus se déplacer aisément. D'autres **critères** pourront être proposés.

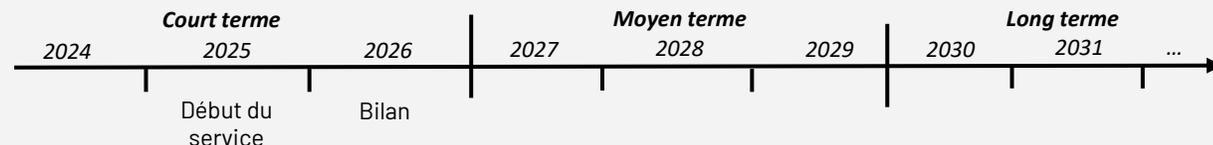
Moyens et outils nécessaires :

- La mobilisation de bénévoles pour créer un réseau de transport solidaire.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Calendrier :



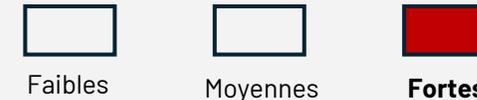
Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Benchmarking:

Exemple de Transport d'Utilité Sociale : CC des Pays de Colombey Sud Toulous et du Saintois

Document de référence : Fiche N°8 CEREMA pour les mobilités en territoires peu denses
 Novembre 2023

Contact : mobilites@cerema.fr

Ce service a été lancé en 2012 dans la collectivité avec l'association CIEL affiliée à Familles Rurales.

Le service est soumis à condition de ressources (revenus mensuels inférieurs à 1100€ pour 1 personne, 2200 € pour 2 personnes...) et les bénéficiaires doivent payer une cotisation annuelle de 23 € par famille et ne pas avoir de véhicule personnel.

Le service était au départ tourné vers les retraités (75 % des bénéficiaires en 2017) mais s'est démocratisé par la suite.

Ce service est limité à 5 déplacements mensuels par usager et pour les trajets de moins de 80 km aller-retour.

Au total, en 2022, 27 conducteurs bénévoles étaient présents sur le territoire et ont effectué 1564 déplacements pour 195 usagers.

La participation du bénéficiaire est fixée à 0,10 € /km ou 0,35 € /km. Le bénévole est défrayé sur l'intégralité de son déplacement (depuis son domicile) et doit remplir une fiche récapitulative du trajet avec signature du bénéficiaire.

Le service coûte 30 000 € par an auquel il faut ajouter le salaire du chargé de mission « mobilité solidaire ».



Transport Solidaire pour la Communauté de Communes Gâtine-Racan.



Véhicule utilisé lors du Transport d'Utilité Sociale.
 Source : banquedesterritoires

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

L'étude de mobilité sur le territoire a pu identifier un manque de connaissance des possibilités de transports sur le territoire.

Les nouveaux transports en commun développés par PBI dans le cadre de ce plan de mobilité simplifié **nécessiteront une communication efficace pour permettre à chacun d'avoir une bonne connaissance des services proposés.**

Cette communication sera réalisée sur les réseaux sociaux, sur internet, chez les commerçants ou dans la rue.

L'objectif de cette mesure est de prévenir un maximum de personnes sur les possibilités de déplacements sur PBI.

Une attention particulière sera portée **sur la communication du Transport à la Demande par des bénévoles** qui devra s'adapter au public principalement concerné.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : Mise à disposition du temps du personnel en communication

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services.**

Moyens et outils nécessaires :

- Mobilisation du service communication de PBI.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Calendrier :



Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Coût total des opérations (hors subventions mobilisables)



| Mesures | Court terme | | | Moyen terme | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------|------|------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| A-1.M1 Mettre en place un mini-bus sur le territoire | | 25 000 € <i>Étude de faisabilité</i> | 40 000 € <i>+ coût de fonctionnement</i> | | | |
| A-1.M2 Travailler avec le réseau NOMAD' pour les horaires et les fréquences | | Chargé mobilité | | | | |
| A-2.M1 Mutualiser les mini-bus pour différents services (associations, clubs sportifs...) | | Chargé mobilité | | | | |
| A-2.M2 Organiser des transports en commun spéciaux pour des événements (cinéma, festival...) | | Conjointement à A-1.M1 <i>Étude de faisabilité</i> | 4 000 € | | | |
| A-2.M3 Renforcer un service de Transport à la Demande, en étudiant notamment une solution de transport solidaire avec des bénévoles | | 34 000 € | | | | |
| A-3.M1 Communiquer sur les possibilités de déplacement en transports en commun (interne et externe au territoire) | | Chargé mobilité | | | | |
| TOTAL | | 59 000 € | 44 000 € | | | |
| 103 000 € | | | | | | |



Action B-1 : Réaliser un schéma directeur des mobilités actives à l'échelle intercommunale

Action B-2 : Enclencher la réalisation de jonctions

- Mesure 1 : Engager la mise en œuvre d'itinéraires a priori facilement réalisables : Villy-Villers, Noyers-Grainville
- Mesure 2 : Étudier la faisabilité d'une voie verte Aunay-sur-Odon et Villers-Bocage

Action B-3 : Faciliter l'utilisation du vélo sur le territoire

- Mesure 1 : Proposer une location de vélo
- Mesure 2 : Développer un atelier de réparation de cycles sur le territoire de PBI
- Mesure 3 : Développer les équipements vélos aux aires de covoiturage pour l'intermodalité
- Mesure 4 : Inclure les entreprises dans le processus de développement des mobilités douces en incitant à mettre en place des équipements

Enjeux de l'axe B

Le territoire de Pré-Bocage Intercom ne dispose pas d'aménagements sécurisés et continus en matière de mobilités douces. Il ne dispose pas non plus de services adaptés pouvant promouvoir l'utilisation de ce mode de transport par la population.

Pourtant, l'enquête auprès de la population a démontré qu'il y avait une forte attente pour le développement de ce type de mobilité, précieuse dans son rôle de diminution des gaz à effet de serre.

Les usages actuels des mobilités douces entre les communes sont souvent dangereux, comme en témoigne les nombreux vélos et trottinettes circulant le long de la Route Départementale 6 entre Villers-Bocage et Aunay-sur-Odon.

Les solutions encourageant les modes actifs seront pensées et conçues en pleine conscience des contraintes topographiques, de distance et du contexte rural dans lequel PBI s'insère.

Les principaux enjeux auxquels vont répondre ces actions sont :

- **Le développement des aménagements et services pour les modes doux à la fois dans un objectif utilitaire que de loisirs**
- **L'accessibilité aux équipements et lieux d'emplois par des services et aménagements alternatifs à la voiture**

Action B-1 : Réaliser un schéma directeur des mobilités actives à l'échelle intercommunale

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

La mise en place d'un **schéma directeur des mobilités actives** a pour objectif principal de **sécuriser et encourager la pratique du vélo, de la trottinette et de la marche à pied**. Son étude puis sa réalisation permettront de développer leurs usages et donc de proposer des **alternatives efficaces à l'emprunt de la voiture individuelle**.

Dans ce schéma directeur, **les liaisons entre les pôles du territoire** seront à planifier ainsi que **les possibilités d'aménagements entre des communes plus petites**. Les déplacements utilitaires et de loisirs seront tous les deux concernés par cette étude.

La mise en place d'équipements et de services seront aussi réfléchis pour mettre en place une stratégie efficace des déplacements doux sur le territoire de PBI.

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services**.

Difficultés de mise en place:



Faibles



Moyennes



Fortes

Moyens et outils nécessaires :

- Un bureau d'études.
- Une personne référente au sein de la collectivité.

Priorité :



Faible



Moyenne



Forte

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : environ 60 000 € HT auprès d'un bureau d'études

Subventions mobilisables :

- Programme AVELO3 (auprès de l'État) : 50 % maximum (avec plafond de dépenses éligibles maximal de 100 000 €)
- Programme ID-marche (auprès de l'État)
- Contrat départemental Pré-Bocage Intercom (contrat de territoire)

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Retombées attendues :



Faibles

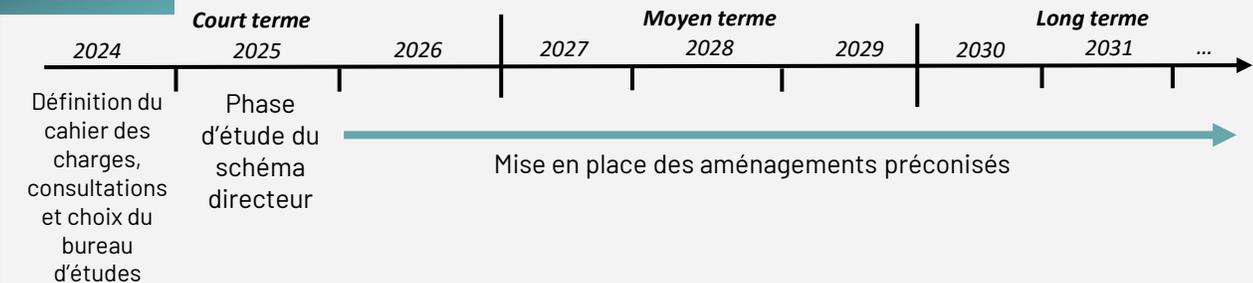


Moyennes



Fortes

Calendrier :



Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

L'engagement de plusieurs itinéraires réalisables rapidement permettra de répondre à plusieurs problématiques présentes sur le territoire. **Au sein du schéma directeur**, ces itinéraires pourront **être engagés plus rapidement si l'étude démontre leur utilité** (par exemple identification des propriétaires fonciers).

Tout d'abord, **cette action va contribuer à réduire promptement le déficit d'aménagements cyclables sur le territoire**, notamment pour rejoindre les différents pôles.

Ensuite, elle va permettre de **mettre en sécurité des usagers rapidement** qui sont actuellement peu protégés et engager une dynamique sur la mise en œuvre d'actions concrètes en faveur des mobilités douces.

Enfin, cet engagement contribuera à **mobiliser les aides financières actuellement mises en place** de la part de plusieurs collectivités territoriales.

2 itinéraires sont principalement ciblés :

- **Villy-Bocage** ◀▶ **Villers-Bocage** (1,3 km)
- **Noyers-Bocage** ◀▶ **Grainville-sur-Odon** (3,1 km)

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : La voie verte est l'aménagement le plus sécurisé et approprié pour longer des routes départementales fréquentées (en moyenne 300 000 € / km).

Dans le cas précis des deux itinéraires :

15 000 € pour chaque étude technique pré-travaux (environ 5 % du coût des travaux)

Villy-Bocage ◀▶ Villers-Bocage (RD6) = **Environ 315 000 € HT + acquisitions foncières**

Noyers-Bocage ◀▶ Grainville-sur-Odon (RD675) = **400 000 € HT + acquisitions foncières**

Subventions mobilisables :

- Département du Calvados : Calvados Territoire 2030 Projet d'itinéraires cyclables
 - Taux de subvention minimal à 40 % (conditionné au respect des recommandations du CEREMA et du département).
 - Jusqu'à 60 % si aménagements inscrits au schéma directeur cyclable local.
 - Jusqu'à 70 % si permet l'accès sécurisé à un collège.

- État : AAP, DSIL, DETR

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services**.

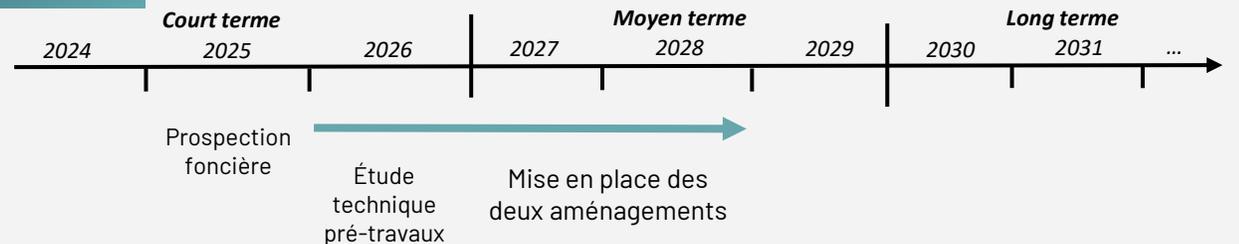
Moyens et outils nécessaires :

- Identification des propriétaires du foncier le long de la départementale et négociations pour acquisition (2025)
- Rencontre avec le Département pour éventuelle rétrocession foncière en vue de réduction des gabarits routiers (2025)
- Consultation d'entreprises pour mise en œuvre et suivi des travaux (2026)

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom.

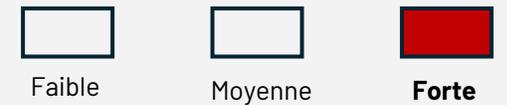
Calendrier :



Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

L'étude des flux de déplacements a démontré que **l'axe Aunay-sur-Odon ◀▶ Villers-Bocage était le plus emprunté pour les trajets domicile-travail** (plus de 200 personnes réalisent ce trajet quotidiennement).

Durant les processus de concertation de l'étude, plusieurs témoignages ont fait part de **la dangerosité des déplacements doux actuels sur les accotements de la route départementale 6**. La sécurité n'étant pas pleinement assurée, il s'agit **d'un frein puissant à la pratique entre les 2 pôles principaux du territoire**.

L'objectif de cette action est dans un premier temps **d'étudier les possibilités de réalisation d'une voie verte reliant les deux communes**, en tenant compte de la topographie, du parcours souhaité et des coûts engendrés. Celle-ci sera **étudiée dans le cadre du schéma directeur** en comparant plusieurs itinéraires possibles.
Si les études montrent une soutenabilité économique, PBI pourra engagé des travaux sur cet axe.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé de l'étude de faisabilité précise : 20 000 € HT

Subventions mobilisables pour l'étude de faisabilité :

- État : AVEL03
- Département : Contrat de territoire

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services**.

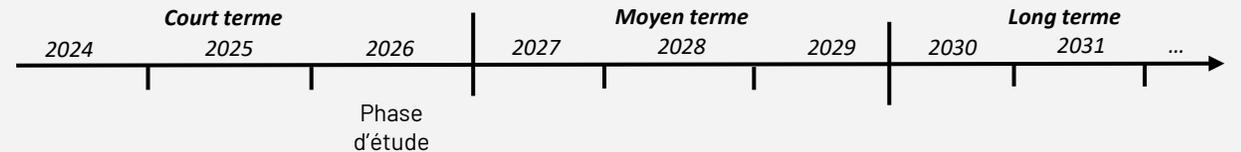
Moyens et outils nécessaires :

- Recrutement d'un bureau d'études pour rechercher les diverses solutions, typologies d'aménagement, estimation des coûts, propriétaires concernés...

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom.

Calendrier :



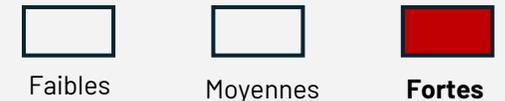
Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Benchmarking:

Réalisation de voie verte en milieu rural le long d'une route départementale

Document de référence : GT aménagement cyclable hors agglomération du CEREMA

Séparateurs de voirie le long des routes départementales. Pratique des départements de Bretagne et Pays de la Loire, Janvier 2024

Contact : anne.gregoire@cerema.fr

Cette note de travail permet d'avoir **un état des lieux précis des diverses typologies de voie cyclable longeant une route départementale**. Cette étude permet d'envisager plus clairement la faisabilité d'une voie verte entre Villers et Aunay le long de la RD6.

Elle évoque :

- **Les impératifs sécuritaires**
- **Les séparateurs physiques envisageables**

Cet aménagement le long d'une départementale s'adresse à **un public « utilitaire »** réalisant des déplacements domicile-travail, **le paysage n'étant pas attractif**.

D'autres itinéraires plus agréables pourront être développés entre les deux villes, il sera important à **veiller à la compétitivité du tracé**, l'objectif du Plan de Mobilité Simplifié étant de réduire le nombre de véhicules individuels sur la route quotidiennement.



RD7 – Douvres-la-Délivrande près de Caen

Boulevard urbain Épron



RD6 – Entre Aunay et Villers

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

23 % des personnes interrogées dans le cadre de l'enquête du Plan de Mobilité Simplifié **ont déclaré ne pas posséder de vélos**. De surcroît, **ils sont encore davantage à ne pas posséder de vélo à assistance électrique (VAE)** permettant de parcourir de plus grandes distances avec des dénivelés plus importants.

L'acquisition de ces derniers types de vélos représente **un coût important et certains ménages du territoire ne peuvent se permettre cet investissement**. Dans la perspective de développer l'usage du vélo sur PBI, il a été jugé pertinent de **développer une location de vélo à assistance électrique (VAE) ainsi que PMR** dans le but de **modifier les comportements et d'encourager un achat**.

- Mise à disposition d'une flotte de 15 VAE et quelques vélos PMR
- Possibilité de louer qu'une seule fois pour des durées de 1 mois, 3 mois ou 6 mois (ajustements possibles au cours de l'opération)
- Partenariat associatif concernant les vélos PMR

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : 48 750 € sur 2,5 ans

- Acquisition des vélos : 30 000 €
- Frais de réparation forfaitaire : 18 750 € sur 2,5 ans (500€ / vélo pendant 2,5 ans)

Un local commun pourra être prévu avec l'atelier de réparation.

Subvention mobilisable :

Aide potentielle du SDEC pour acquisition de VAE par PBI.

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services**.

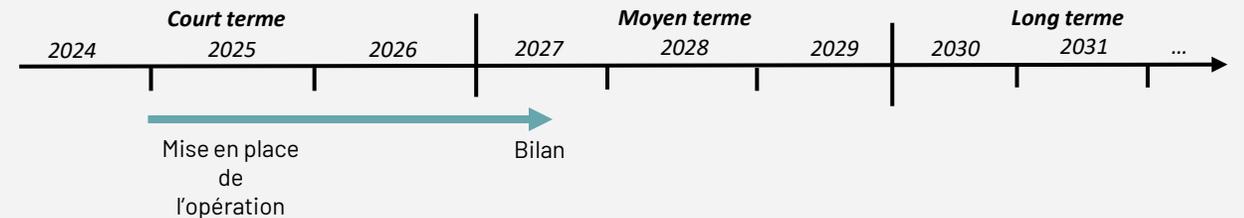
Moyens et outils nécessaires :

- Une personne s'occupant de la gestion des locations.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom.

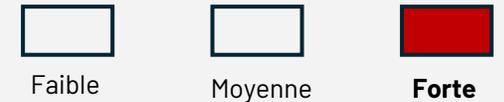
Calendrier :



Difficultés de mise en place:



Priorité :



Retombées attendues :



Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Le territoire de Pré-Bocage Intercom **ne possède plus de vélociste depuis plusieurs années**. Ce manque est **un frein supplémentaire au développement du vélo** et n'encourage pas la population à se doter d'un cycle. Aujourd'hui, les réparateurs les plus proches sont situés dans **l'agglomération caennaise, vers Bayeux ou Saint-Lô**.

Dans le but de disposer de ce service sur le territoire, **PBI souhaite encourager l'installation d'un atelier de réparation** (et accueillant éventuellement d'autres services vélos) tout en étant conscient des éventuelles problématiques économiques de ce service.

Le recours à des bénévoles pour faire fonctionner cet atelier pourrait être concevable, notamment en partenariat avec les associations locales et un technicien spécifique pourrait être appelé.

Ce service n'a pas vocation à être présent tous les jours de la semaine mais il peut être envisagé un service itinérant.

Des locaux communs pourront être mis en place avec l'action de location de vélo.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : 50 000 € sur 3 ans

- Local : 9000 € sur 3 ans
- Achat équipement/fournitures : 3000 € sur 3 ans
- Masse salariale : 18 000 € sur 3 ans
- Animation (privé ou associatif) : 20 000 € sur 3 ans

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services**.

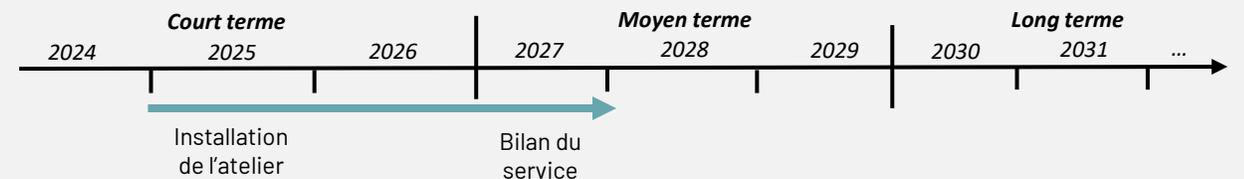
Moyens et outils nécessaires :

- Aider à l'installation et au développement d'un vélociste réparant les vélos (aides financières ou matérielles).
- Cela peut être la mise à disposition d'un local ou d'un véhicule.
- Recruter/développer un partenariat avec un spécialiste.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom.

Calendrier :



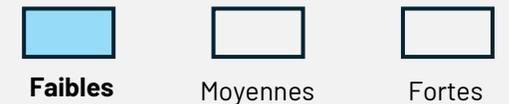
Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Benchmarking:

Développement d'ateliers vélo en territoires peu denses :

Document de référence : Guide de Mise en œuvre Ateliers vélos participatifs et solidaires en territoires peu denses

Pourquoi et comment les collectivités peuvent soutenir l'émergence d'un atelier sur leur territoire, Février 2020

Contact : contact@heureux-cyclage.org

Ce document permet de prendre en compte **toutes les dimensions d'un projet d'installation d'un atelier vélo sur son territoire**, des moyens mis en œuvre mais également des retombées sociales et économiques.

Il est question de **l'implantation d'un atelier vélo qui est un espace plus large que le seul atelier de réparation permettant sa viabilité économique**. Les objectifs sont les suivants :

- Favoriser la pratique du vélo
- Remettre en circulation des vélos délaissés
- Réutiliser les pièces détachées et recycler les matières premières
- Échanger les savoir-faire pour favoriser l'autonomie des cyclistes
- Réparer les vélos cassés

Au travers de plusieurs exemples d'organisation du services (bénévolats, salariés, don d'un local de la part de l'EPCI...), **il est détaillé dans ce document les budgets estimés**.

Il est noté que 50 % du budget d'un atelier vélo repose sur son activité (prestations, dons, adhésions...). Il est donc nécessaire que **la collectivité investisse environ 50 % pour que l'activité soit pérennisée**.



Atelier vélo itinérant en milieu rural : CyclAmbul'



Ressourcerie Court-Circuit (source : La Montagne)



Atelier participatif : Roue Pet' (source : l'Alsace)

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Les aires de covoiturages actuelles sont particulièrement utilisées et le Plan de Mobilité Simplifié prévoit d'en déployer de nouvelles. Néanmoins, certaines sont situées à proximité de l'autoroute A84, c'est-à-dire loin des zones d'habitations. Cet éloignement géographique oblige les utilisateurs à emprunter leur voiture pour le garer sur les aires.

L'objectif est ainsi de proposer des équipements cyclables pour inciter les personnes à rejoindre les aires en modes doux. Par ailleurs, cela permettrait aux personnes ne disposant pas de véhicules personnels de rejoindre ces lieux.

Ces installations concerneront d'abord les deux aires de covoiturages existantes en bordure de l'A84, puis progressivement les futures aires réalisées (Caumont, Torteval, Monts-en-Bessin, Noyers-Bocage, Aunay, Jurques)(cf. action C-1.M2). Sont attendus notamment 10 box vélo (3 à Maisoncelles-Pelvey et 1 sur les autres), des bornes de recharges électriques vélo, 8 kits de réparation (1 pour chaque aire)

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût des équipements :

- 10 Box à vélos (20 emplacements) : Environ 4500€ par box = **45 000 € HT**
- Kit de réparation x 8 : Environ 1000 € (installation comprise) par kit = **8 000 € HT**
- Bornes de recharges électriques vélo : à la charge du SDEC simultanément à l'installation des bornes de recharges pour les véhicules.

Subventions mobilisables :

- Programme Alvéole+ : 40 % de prise en charge du coût d'installation d'un box sécurisé (dans la limite de 1200€ HT par emplacement) soit 10000 € pour 20 emplacements.
 - Département du Calvados : 60 % de prise en charge pour les box vélos.
- Le taux de subvention maximal est de 80 %.

Public ciblé :

Principalement un public réalisant des déplacements domicile-travail.

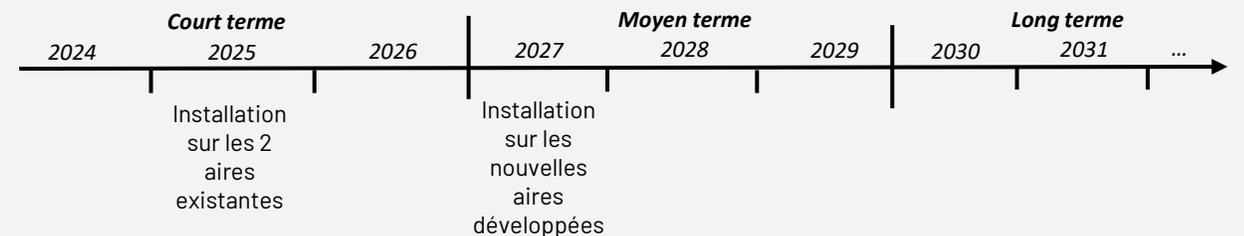
Moyens et outils nécessaires :

- Choisir des box vélo sécurisés, des kits de réparation efficaces et liés les recharges électriques aux futures bornes de recharges véhicules du SDEC.
- Réunion de programmation, organisation avec les parties prenantes (y compris communes concernées)

Maîtrise d'ouvrage :

- Département du Calvados pour les aires de covoit existantes en bordure de l'A84.
- Pré-Bocage Intercom (dans le cadre de nouvelles aires développées cf. action C-1.M2).

Calendrier :



Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Benchmarking:

Installation de box vélos sur une aire de covoiturage

Exemple de Caen la mer sur ces aires de covoiturages

La collectivité de Caen la mer a inscrit dans son Plan mobilités douces la mise en place de quelques équipements sur les aires de covoiturages.

En 2024, **5 box vélos individuelles ont été installés sur le territoire aux aires de covoiturage** de Thue-et-Mue, Ifs, Troarn, Verson et Bretteville-sur-Odon.

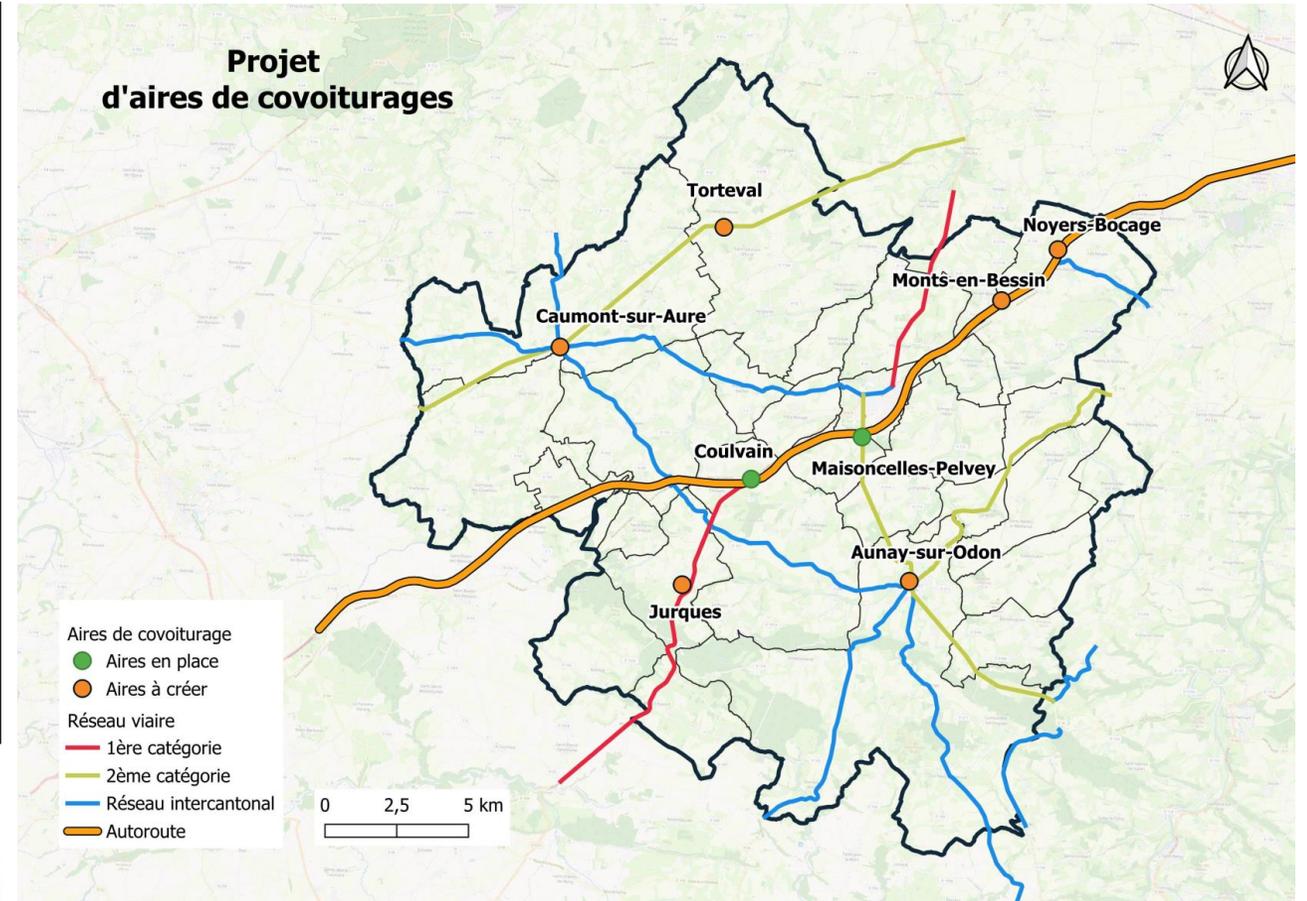
Il y a pour chacune d'entre elles 2 emplacements. Cette solution a été retenue pour **son aspect plus sécuritaire afin d'inciter les usagers à l'utiliser** et lutter contre le stationnement parfois anarchique des vélos sur les aires.

L'utilisateur **insère son vélo et ferme la box avec son antivol personnel pour une durée maximum de 7 jours** permettant **une grande flexibilité d'usage**. Le service est complètement **gratuit**.

Le coût total de l'installation de ces 5 box (10 emplacements) est de 23 425 €, soit environ 4500 € par box.



(A gauche) : Box vélo sur une aire de covoiturage à La Bruffière, financé par L'EPCI Terres de Montaigu. (A droite) : l'une des 5 box installées par Caen la mer en 2024 sur ces aires de covoiturages.



Attendus sur PBI :

- 6 emplacements de stationnements sur l'aire de Maisoncelles-Pelvey
- 2 emplacements de stationnements sur l'aire de Coulvain
- 2 emplacements de stationnements sur chaque future aire (12 emplacements)

Kit de réparation. Source : Abriplus.fr

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Les trajets domicile-travail représentant une part conséquente des déplacements sur le territoire, **le rôle des entreprises est primordial pour développer les mobilités douces.**

Le Plan de Mobilité Simplifié a **pour objectif d'inciter les entreprises du territoire**, et notamment les plus importantes, **à mettre en place des équipements vélos en leur sein.**

Sont attendus **des stationnements vélos, des casiers pour poser ses affaires, des kits de réparation et éventuellement des douches etc.**

Des actions de communication pourront être proposés aux employés par les entreprises, PBI pourra fournir des éléments d'informations ou faire part d'idées d'actions à mener.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : Il s'agit là d'une action de concertation avec les entreprises dans le but de promouvoir le développement des mobilités douces.

PBI peut éventuellement subventionner quelques équipements et la personne renseignant sur les mobilités peut jouer un rôle dans l'animation de cette incitation.

Public ciblé :

Un public réalisant des **déplacements domicile-travail dans des entreprises du territoire.**

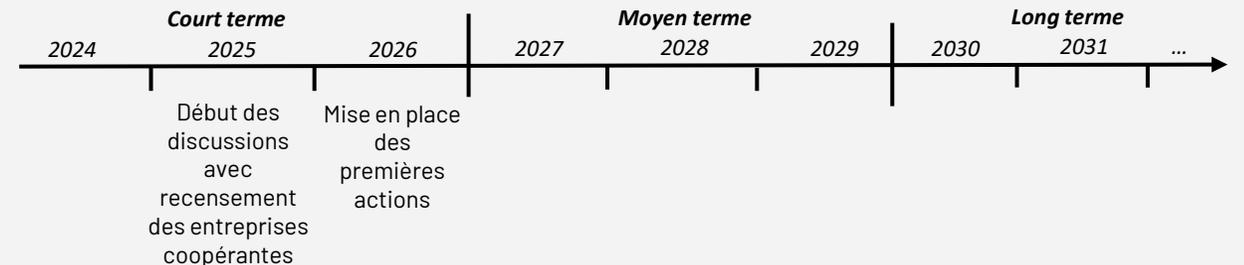
Moyens et outils nécessaires :

- Discussion avec les entreprises du territoire sur ces sujets.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom.

Calendrier :



Difficultés de mise en place:



Priorité :



Retombées attendues :



Coût total des opérations (hors subventions mobilisables)



| Mesures | Court terme | | | Moyen terme | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------|-------------------------------------------|-----------------|------|------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| B-1 Réaliser un schéma directeur des mobilités actives à l'échelle intercommunale | | 60 000 € | Mise en place des aménagements préconisés | | | |
| B-2.M1 Engager la mise en œuvre d'itinéraires a priori facilement réalisables | | Prospection foncière | 30 000 € Étude technique pré-travaux | Mise en place | | |
| B-2.M2 Étudier la faisabilité d'une voie verte Aunay-sur-Odon et Villers-Bocage | | | 20 000 € Étude de faisabilité précise | | | |
| B-3.M1 proposer une location de vélo | | 48 750 € | | | | |
| B-3.M2 Développer un atelier de réparation de cycles | | 50 000 € | | | | |
| B-3.M3 Développer les équipements vélos aux aires de covoiturage | | 20 000 € | | 33 000 € | | |
| B-3.M4 Inclure les entreprises dans le processus de développement des mobilités douces en incitant à mettre en place des équipements | | Chargé mobilité | | | | |
| TOTAL | | 116 167 € | 86 167 € | 59 416 € | | |
| 261 750 € | | | | | | |



Action C-1 : Améliorer les infrastructures de covoiturage

- Mesure 1 : Accroître les capacités des aires de covoiturage existantes en concertation avec le département
- Mesure 2 : Développer de nouvelles aires de covoiturations en utilisant des parkings actuels sous-exploités

Action C-2 : Inciter à covoiturer

- Mesure 1 : S'appuyer sur une plateforme spécialisée pour le covoiturage quotidien ou occasionnel
- Mesure 2 : Communiquer sur les avantages du covoiturage, les dispositifs en place et les gains apportés

Action C-3 : Développer l'autopartage électrique

- Mesure 1 : Développer l'autopartage de véhicule électrique pour répondre à des besoins ponctuels sur le territoire

Enjeux de l'axe C

Pré-Bocage Intercom possède sur son territoire deux aires de covoiturage officielles, gérées par le département du Calvados. Elles sont toutes les deux situées à proximité immédiate de l'autoroute A84, principal vecteur de déplacement vers les grands pôles d'activités telle que l'agglomération caennaise. Actuellement, ces deux aires sont régulièrement pleines (Coulvain et Maisoncelles-Pelvey).

Les principaux trajets domicile-travail sont dirigés entre Caen et le territoire de Pré-Bocage Intercom et également entre Villers-Bocage et Aunay-sur-Odon. Même si le covoiturage se pratique déjà de manière occasionnelle pour les grandes distances ou les déplacements de loisirs, il est plus rare lors des trajets réguliers du quotidien notamment liés au travail.

Pourtant, ce mode de déplacements représente la solution la plus efficace pour lutter contre la voiture individuelle et il convient de le développer davantage. Pour les déplacements ponctuels, le recours à une solution d'autopartage électrique est à étudier, notamment pour lutter contre la fracture de mobilité.

Les principaux enjeux auxquels vont répondre ces actions sont :

- **Le développement de services et aménagements favorisant une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail/études**
- **Une utilisation différente de la voiture, en cohérence avec les impératifs du territoire.**
- **L'accessibilité aux équipements et lieux d'emplois par des services et aménagements alternatifs à la voiture**

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Les aires de covoiturages existantes de Coulvain et Maisoncelles-Pelvey sont particulièrement utilisées par les usagers, notamment pour les trajets reliant l'agglomération caennaise. Du fait de cette **forte affluence**, notamment en journée, certains véhicules se garent en dehors de ces espaces dédiés. Il serait ainsi judicieux **d'étendre ces deux aires de covoiturages** dans le but **d'accueillir au mieux les usagers mais également de permettre une hausse des pratiquants**.

Le covoiturage représente **un intérêt considérable** pour le territoire et ses ambitions écologiques de mobilité.

Il conviendra de discuter avec le département de ces travaux d'agrandissement tout en acquérant du foncier. La Loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette) devra être prise en compte et par conséquent des matériaux perméables devront être privilégiés. L'extension de l'aire de Maisoncelles-Pelvey est à privilégier.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé :

- A la charge du département

Subventions mobilisables :

- L'État via le Fonds Vert

Public ciblé :

Principalement un public réalisant des **déplacements domicile-travail**.

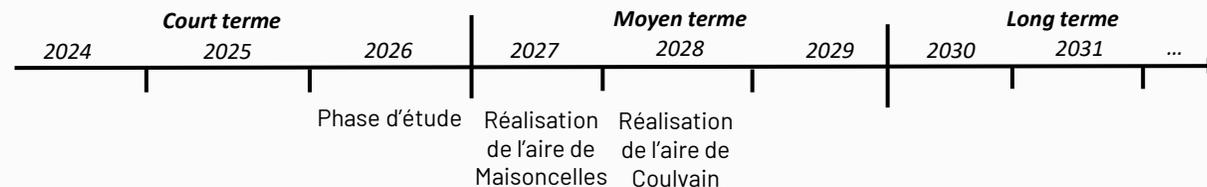
Moyens et outils nécessaires :

- Échanger avec les services du département
- Réfléchir aux disponibilités foncières pour les extensions

Maîtrise d'ouvrage :

- Département du Calvados
- Pré-Bocage Intercom

Calendrier :



Difficultés de mise en place :



Priorité :



Retombées attendues :



Benchmarking:

Extension d'une aire de covoiturage

Exemple de Vannes Agglo à Ploeren

L'aire de covoiturage des deux moulins à Ploeren fait partie des 27 aires de covoiturage du territoire à proximité de la RN165.

En juillet 2021, l'intercommunalité décide d'étendre cette aire de covoiturage afin de répondre à la forte demande et aux enjeux de réduction de l'autosolisme.

Les travaux de cette aire de covoiturage permettront de passer de 49 à 80 places de stationnement.

Dans le cadre de cette extension, plusieurs innovations ont été réalisées par rapport à l'aire en vigueur :

- Mise en place d'un enrobé uniquement sur les zones de circulation, les places sont constituées de matériaux perméables (dalles engazonnées).
- Création d'emplacements vélos et motos.
- Implantation de lampadaires.
- Aménagement paysager esthétique mais également pour éviter les éblouissements des phares sur la départementale.

Cette extension de 31 places de l'aire de covoiturage a coûté 130 500 € HT.



Aire de Ploeren étendue de 31 places. (golfedumorbihan-vannesagglomeration)



Aire de Maisoncelles-Pelvey à étendre.



Aire de Coulvain potentiellement à étendre.

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Les aires de covoiturages actuelles sont situées le long de l'axe A84, nécessitant donc l'utilisation d'un premier moyen de déplacement pour les atteindre.

Afin de réduire les trajets entre les lieux de covoiturage et les zones d'habitations, le Plan de Mobilité Simplifié propose de **développer des aires plus proches des lieux de vies et le long des autres axes principaux du territoire** (Aunay, Monts-en-Bessin, Torteval, Jurques...)

Cette action a **plusieurs objectifs** :

- Réduire les difficultés pour rejoindre les aires de covoiturages sans véhicule personnel
- Diminuer les trajets entre les habitations et les aires de covoiturage
- Proposer de nouvelles aires sécurisées sur des parkings actuellement sous-utilisés

La mixité d'usages des parkings sera recherchée. La proximité de réseaux sera appréciée dans l'éventualité d'une installation de bornes de recharges dans les années futures.

Il s'agira majoritairement de **créer de la signalisation** indiquant ces nouvelles aires de covoiturage.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : Environ 10 000 €

Une vingtaine de panneaux de signalisations pour indiquer les nouvelles aires :

Subventions mobilisables :

- L'État via le Fonds Vert et le programme France Ruralité : maximum 80 %

Public ciblé :

Principalement un public réalisant des **déplacements domicile-travail**.

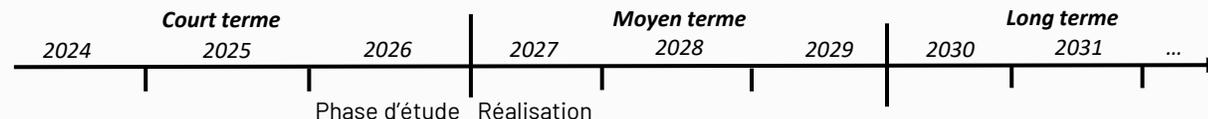
Moyens et outils nécessaires :

- Prospection de parkings sous-exploités pouvant s'appuyer sur les lieux actuels de covoiturages informels/habituels des usagers de plateformes
- Signalétique et communication à développer
- Sécurisation de l'aire

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom
- Participation éventuelle du Département du Calvados et du SDEC

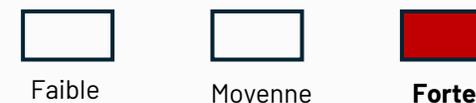
Calendrier :



Difficultés de mise en place :

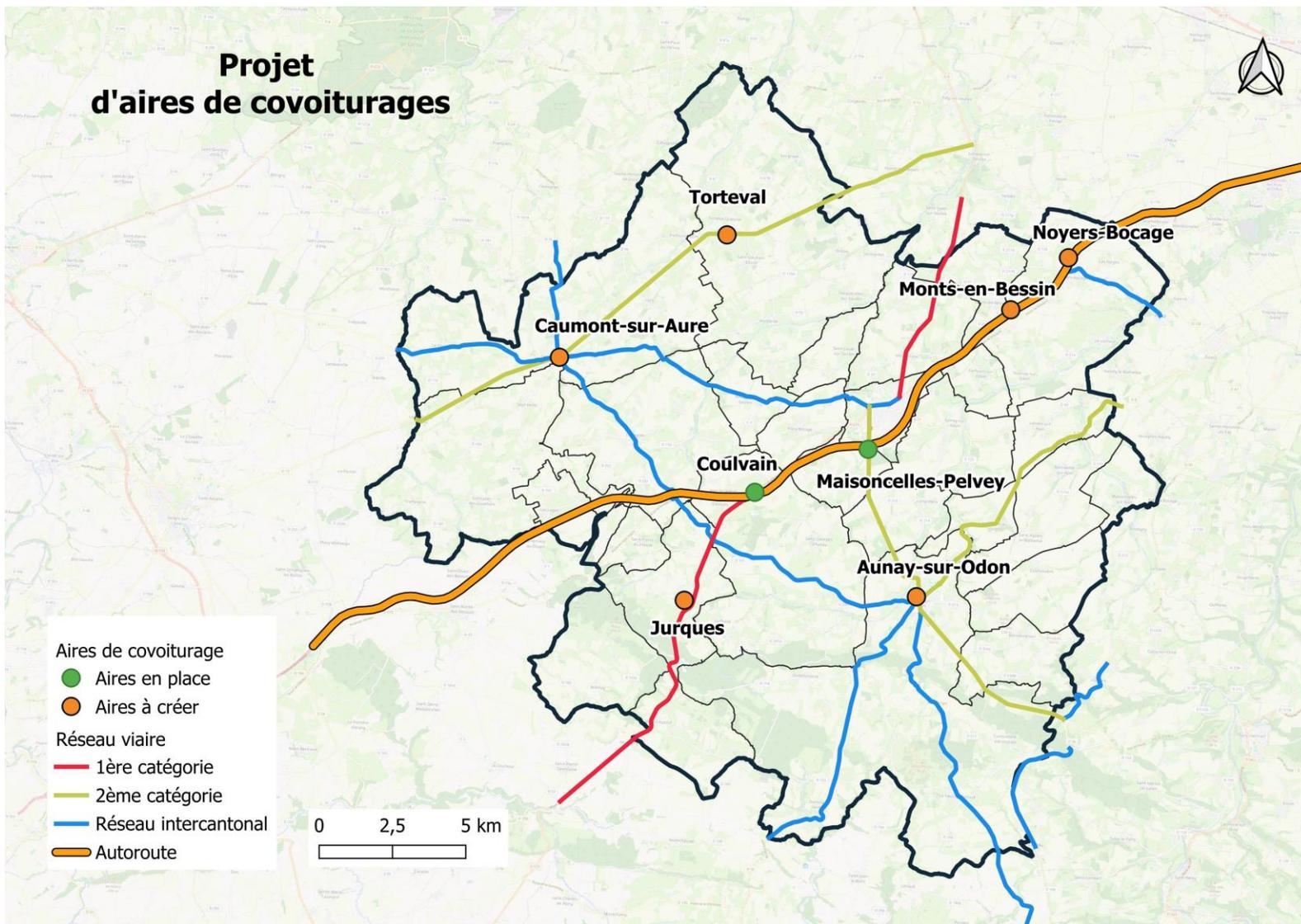


Priorité :



Retombées attendues :





Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Sur le territoire de Pré-Bocage Intercom, des covoiturations informelles ont déjà lieu en particulier pour les déplacements de loisirs. L'analyse des flux de déplacements ainsi que l'enquête auprès de la population a permis de **recenser de nombreux trajets similaires quotidiens domicile-travail**.

L'objectif est donc de **faciliter la mise en relation des usagers** pour le permettre de pratiquer davantage le covoituration quotidiennement.

Une forte demande de la population a été constatée en ce sens dans le cadre de l'enquête et les ateliers de concertation, pointant néanmoins les difficultés d'organisation de ce service (trouver une personne réalisant le même trajet, aux mêmes horaires...).

Une plateforme de covoituration dédiée aux déplacements sur PBI va être mise en place en partenariat avec **des entreprises spécialisées du secteur** qui permettront de donner une résonance plus grande auprès des usagers.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Cet appui sur une plateforme de covoituration spécialisée permet également de financer les conducteurs désireux de covoiturer.

Coût estimé pour l'EPCI : Environ 30 000 € / an

Conducteurs :

- Sur les trajets de 2 à 15 km : 1€ par passager transporté (trajets internes à PBI)
- Sur les trajets au-delà de 15 km : 2€ par passager transporté (trajets vers l'agglomération de Caen)

Passagers :

- 0,50 € pour tous les trajets

Subventions mobilisables :

- L'État via le Fonds Vert à hauteur de 50 % des dépenses durant la première année

Public ciblé :

Principalement un public réalisant des **déplacements domicile-travail** mais peut servir également à des déplacements de loisirs occasionnels.

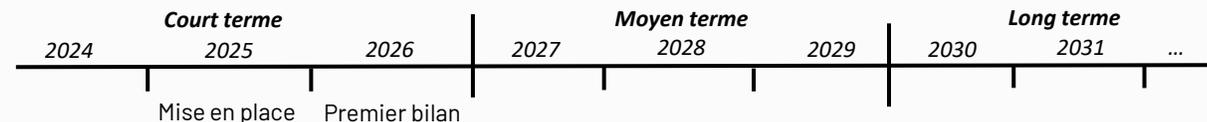
Moyens et outils nécessaires :

- Partenariat avec un site spécialisé dans le covoituration (BlablaCar, Klaxit, Karos...).

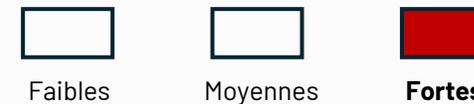
Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

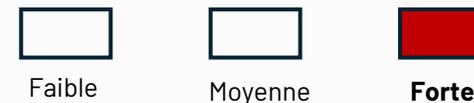
Calendrier :



Difficultés de mise en place:



Priorité :



Retombées attendues :



Benchmarking:

Implantation d'une plateforme spécialisée sur un territoire rural

Exemple de Centre Morbihan Communauté

Lancé en mai 2024, Centre Morbihan Communauté a choisi de nouer un partenariat avec BlaBlaCar Daily pour promouvoir le covoituration domicile-travail sur son territoire.

Une participation financière est engagée de la part de l'intercommunalité. Le conducteur reçoit une compensation de 1,50€ à 3€ par passager en fonction de la distance parcourue. Les trajets sont gratuits pour les passagers.

Ce trajet doit être compris entre 5 et 80 km ce qui permet de circonscrire le service au territoire.

En quelques jours, il y a eu plus de 2 150 inscrits sur l'application ce qui fait penser à un succès du service.

Implantation d'une plateforme spécialisée en territoire à proximité d'un pôle d'emploi (Avignon)

Exemple de la Communauté de Communes Pays des Sorgues

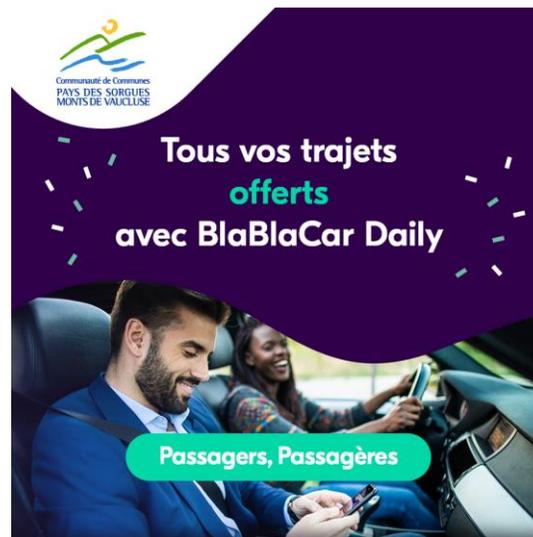
Lancé en mars 2024, l'EPCI a décidé de faire appel à BlaBlaCar Daily dans le but de renforcer le covoituration vers notamment le pôle d'Avignon.

L'intercommunalité réalise une participation financière au projet de l'ordre de 30 000€ pour cette première année.

Les compensations financières sont réservées au conducteur seul :

- De 2 à 10 km : 1€ par passager transporté
- De 10 à 20 km : 1€ par passager transporté + 0,10€ par km supplémentaire par passager
- Au-delà de 20 km : 2€ par passager transporté

Les trajets sont gratuits pour les passagers.



Service de covoituration (BlaBlaCar Daily) sur l'EPCI du Pays des Sorgues



Covoiturez avec Caux Seine agglo !

Favorisez le covoituration pour vos déplacements personnels ou professionnels sur le territoire de Caux Seine agglo grâce à notre nouvelle offre de mobilité.

En route !

Service de covoituration (Karos) sur l'EPCI Caux Seine Agglo

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Associés aux aménagement et services de covoituration inscrits au Plan de Mobilité Simplifié, il est nécessaire de **communiquer autour des possibilités de covoituration sur le territoire.**

Il conviendra de **présenter à la population les avantages procurés** (environnemental et économique) mais également **les dispositifs mis en place par la collectivité** (cf. C-2.M1).

Les objectifs de cette action sont de **faire connaître** et de **promouvoir les possibilités de covoituration** et donc de réduire la part de voiture individuelle sur les routes pour les trajets du quotidien.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé :

- La majeure partie de la communication est réalisée par l'entreprise spécialisée mettant en place la plateforme sur le territoire.
- Pré-Bocage Intercom peut cependant décider de multiplier les communications de ce service à des lieux stratégiques (écoles, commerces, entreprises du territoire...).
- Temps de travail d'une personne de PBI pour renseigner et informer.

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services.**

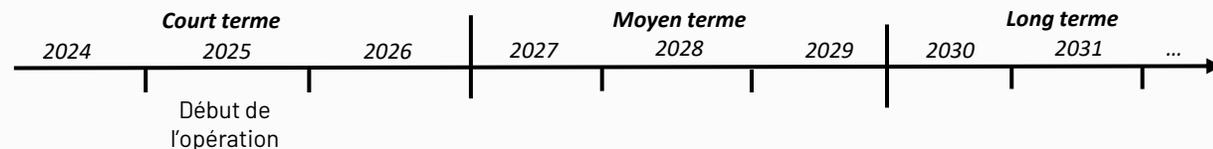
Moyens et outils nécessaires :

- Service communication de PBI pour développer des affiches pour faire connaître les lieux de covoituration et la plateforme spécialisée (le prestataire fera également de la communication).

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom
- Eventuellement le prestataire du site de covoituration

Calendrier :



Difficultés de mise en place:

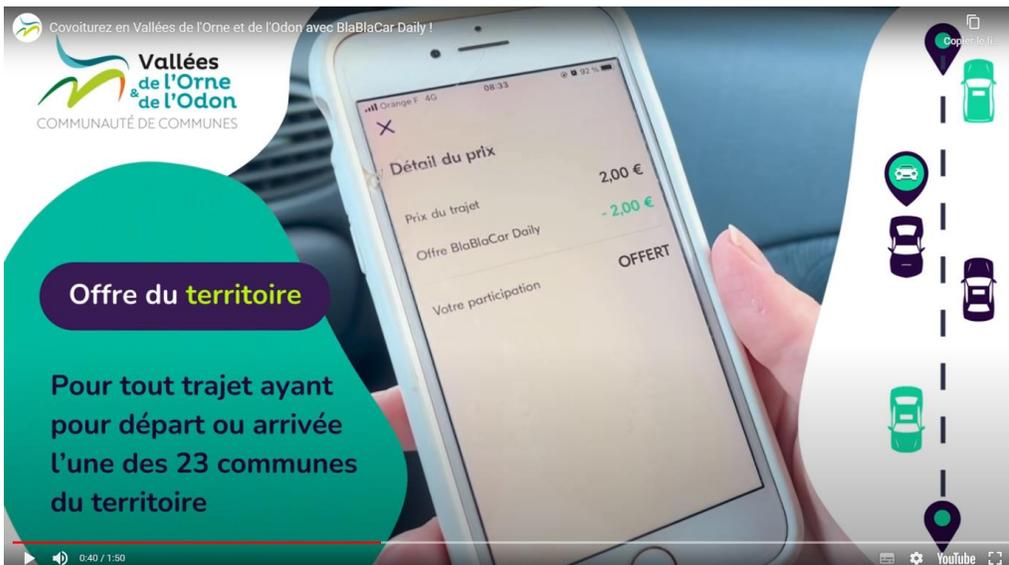


Priorité :



Retombées attendues :





Offre du territoire

Pour tout trajet ayant pour départ ou arrivée l'une des 23 communes du territoire

Spot publicitaire réalisé par les Vallées de l'Orne et de l'Odon pour le service BlaBlaCar Daily.

Autour d'Évrecy, les habitants disposent d'un service de covoituration pour les trajets du quotidien

La communauté de communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon (Calvados) propose un nouveau service de covoituration avec BlaBlaCar Daily pour les trajets quotidiens. Il prend effet à compter de ce mercredi 1er novembre 2023 dans les communes autour d'Évrecy et vise à réduire le fait d'utiliser sa voiture seul(e).

Ouest-France
Publié le 01/11/2023 à 08h38

Abonnez-vous

LIRE PLUS TARD

PARTAGER

Newsletter Mon Budget

Chaque semaine, infos pratiques et conseils utiles pour vos dépenses du quotidien



De gauche à droite : Rémy Guilleux, vice-président en charge de la mobilité et de l'aménagement des territoires à l'intercommunalité des Vallées de l'Orne et de l'Odon ; Fanny Richard, directrice régionale du développement chez BlaBlaCar Daily, et Hubert Picard, président de l'intercommunalité. | OUEST-FRANCE

Article paru dans Ouest France visant à informer la population de la création du service BlaBlaCar Daily sur le territoire des Vallées de l'Orne et de l'Odon.



Affichage urbain du dispositif Karos dans la commune Des Molières en Ile-de-France.

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Le développement d'un système autopartage électrique part du constat que certaines personnes du territoire se retrouvent **sans solution de déplacement pour des raisons occasionnelles**.

Les objectifs de cette action sont donc de proposer un moyen de déplacement faible émetteur de carbone pour **les personnes souffrant de fracture de mobilité sur le territoire**.

Ce service requiert de bénéficier de véhicules électriques, d'avoir du personnel pour s'occuper de la réparation, de l'entretien mais aussi des réservations. Des associations pourront contribuer à la réparation et l'entretien.

Accompagné de cette mise à disposition, de la communication devra être réalisée.

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé :

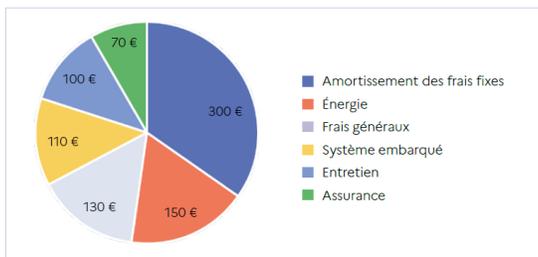
- Coût d'investissement (35 000€ par véhicule électrique) : 3 véhicules recommandés
- Coût d'entretien (860 € / mois)
- Coût de fonctionnement (convention avec une société, avec partage des recettes jusqu'au remboursement des frais de fonctionnement engagés par l'EPCI).

Environ 135 000 € la première année

Ordre de grandeur des coûts mensuels, par véhicule, d'un service d'autopartage: 860 euros

Subventions mobilisables :

- L'État via le Fonds Vert et France Ruralités (maximum 80 %)



(source : Urb&co et entretiens réalisés auprès de porteurs de projets par le Cerema en 2021)

Public ciblé :

Les déplacements loisirs/services sont davantage concernés par cette action.

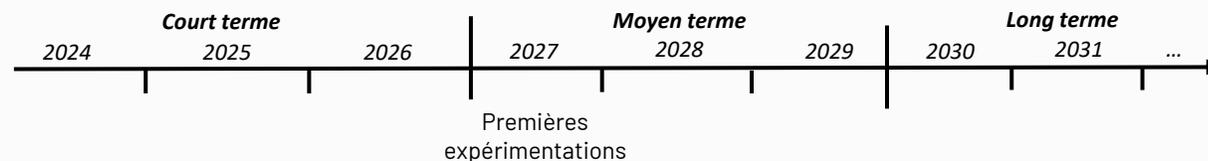
Moyens et outils nécessaires :

- Signature de convention avec un opérateur spécialisé (Citiz, Clem' ...)

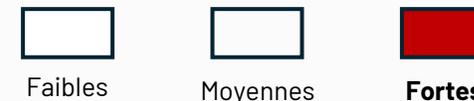
Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Calendrier :



Difficulté de mise en place:



Priorité :



Retombées attendues:



Coût total des opérations (hors subventions mobilisables)



| Mesures | Court terme | | | Moyen terme | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|----------------------|-------------|------|------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| C-1.M1 Accroître les capacités des aires de covoiturage existantes en concertation avec le département | | | Chargé mobilité | | | |
| C-1.M2 Développer de nouvelles aires de covoiturations en utilisant des parkings actuels sous-exploités | | | | 10 000 € | | |
| C-2 M1 S'appuyer sur une plateforme spécialisée pour le covoiturage quotidien ou occasionnel | | 30 000 € | Eventuelle poursuite | | | |
| C-2 M2 Communiquer sur les avantages du covoiturage, les dispositifs en place et les gains apportés | | Chargé mobilité | | | | |
| C-3 M1 Développer l'autopartage de véhicule électrique pour répondre à des besoins ponctuels sur le territoire | | | | 135 000 € | | |
| TOTAL | | 30 000 € | | 136 000 € | | |
| 166 000 € | | | | | | |



Action D-1 : Répondre aux besoins spécifiques des habitants

- Mesure 1 : Proposer une aide financière pour le passage du permis sous réserve de critères à définir par la collectivité.

Action D-2 : Accompagner la transition énergétique des voitures

- Mesure 1 : Encourager l'installation de bornes de recharges électriques sur le territoire, notamment aux points d'intermodalité en lien avec le SDEC

Action D-3 : Inciter les entreprises à développer des alternatives à l'autosolisme carboné de leurs salariés

- Mesure 1 : Convaincre les plus grosses entreprises du territoire d'engager des moyens de déplacement pour leurs salariés (via par exemple des Plans de Mobilité Employeur)

Enjeux de l'axe D

La ruralité du territoire ainsi que les fortes distances parcourues quotidiennement rendent la voiture individuelle extrêmement compétitive sur Pré-Bocage Intercom.

Conscient de ce fait, il est important d'accompagner une transition décarbonée de son usage mais également de répondre à des problématiques sociales et économiques plus importantes.

Le Plan de Mobilité Simplifié, bien qu'ayant des ambitions environnementales, vise à faciliter les déplacements de la population sur le territoire.

Les actions permettront de réduire les fractures de mobilité, d'encourager la transition énergétique des moyens de déplacements et d'inclure les entreprises dans ce processus de modification des comportements.

Les principaux enjeux auxquels vont répondre ces actions sont :

- **La proposition de solutions de mobilités adaptées en fonction de la diversité territoriale et sociale de PBI**
- **Une utilisation différente de la voiture, en cohérence avec les impératifs du territoire**

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Lors du diagnostic de l'étude du Plan de Mobilité Simplifié, les associations locales ont confié que **beaucoup de jeunes ne disposaient pas du permis de conduire en raison notamment de problématiques financières.**

Conscient des freins que cela peut occasionner sur un territoire rural comme Pré-Bocage Intercom, la collectivité souhaite **mettre en place une initiative financière à l'échelle intercommunale.**

Ces **mesures seraient additionnelles de celles de l'État** et seraient conditionnées au respect des règles suivantes :

- Plafond de ressources / Coefficient familial
- Preuve d'une recherche d'emploi, de formations ou d'études
- Possibilité de demander un engagement citoyen au bénéficiaire

L'objectif de cette action est notamment de **contribuer à la réinsertion à l'emploi en levant les freins à la mobilité.**

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : 12 000€ maximum par an

300 € d'aides de la part de la collectivité.

40 participants maximum par an.

Public ciblé :

Le public jeune est particulièrement ciblé mais le dispositif **sera ouvert à tous les usagers.**

Moyens et outils nécessaires :

- Effectif permettant d'étudier les demandeurs en fonction des critères mis en place.
- S'appuyer sur les associations et la mission locale;

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

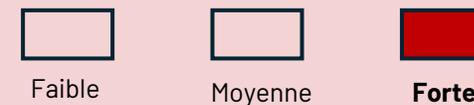
Calendrier :



Difficultés de mise en place:



Priorité :



Retombées attendues :



Benchmarking:

Aide financière au passage du permis

Exemple de l'intercommunalité de Val de Drôme en Biovallée

La communauté de communes de Val de Drôme en Biovallée est un EPCI rural de 30 000 habitants connaissant des problématiques de déplacements.

Afin de lutter contre les fractures de mobilité liées au coût du permis de conduire, la collectivité a décidé de proposer une participation financière allant jusqu'à 500€.

Pour percevoir cette aide, les critères sont les suivants :

- Avoir entre 15 et 25 ans
- Habiter le territoire
- Être membre d'un foyer dont le quotient familial n'excède pas 1000 €
- Être inscrit dans une auto-école partenaire
- Réaliser 50 heures de bénévolat dans les 6 mois suivant la signature dans une structure du territoire

Exemple de l'intercommunalité de Porte de DrômArdèche

Depuis 2018, la communauté de communes rurale verse une aide pour faciliter le passage du permis de conduire.

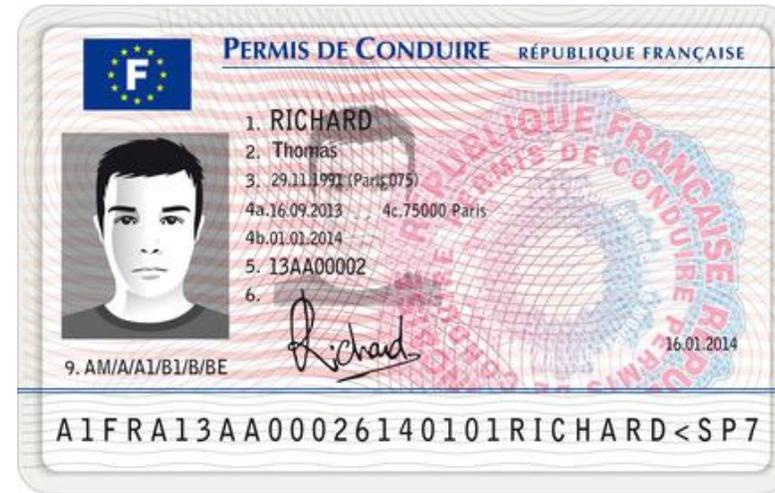
Les aides sont les suivantes :

- 250 € sans condition de ressources
- 500 € pour les quotients familiaux inférieurs à 1000 €

Ce service bénéficiera aux jeunes entre 15 et 25 ans et résidant sur le territoire.

Le candidat devra cependant réaliser 35h de bénévolat dans une structure du territoire et obtenir le code de la route sous un an.

Le versement de l'aide est réalisée directement à l'auto-école.



Permis de conduire nouvelle génération.

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

La voiture individuelle est fortement utilisée sur le territoire de PBI en raison de son caractère rural. Néanmoins, le rôle du Plan de Mobilité Simplifié est également **d'accompagner la voiture carbonée dans une transition écologique.**

Dans ce contexte, **la voiture électrique devra être soutenue sur le territoire** en installant un nombre de bornes de recharges électriques suffisant pour les usages du quotidien et de loisirs. **Le SDEC a programmé un schéma d'installation de 26 bornes à l'horizon 2028.**

L'objectif de cette action est de proposer les équipements nécessaires afin de permettre aux usagers qui le peuvent **d'entamer une conversion vers des véhicules moins consommateurs d'énergies fossiles.**

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : Le SDEC finance cette action.

Public ciblé :

Tout type de public, aussi bien pour **les trajets domicile-travail** que pour l'accès aux **loisirs et services.**

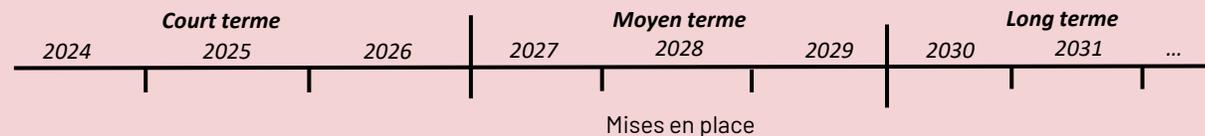
Moyens et outils nécessaires :

- Sans objet

Maîtrise d'ouvrage :

- SDEC

Calendrier :



Difficultés de mise en place:



Priorité :



Retombées attendues :



Action D-3 Inciter les entreprises à développer des alternatives à l'autosolisme

Mesure 1 : Inviter les plus grosses entreprises à créer un Plan de Mobilité Employeur

Descriptif, contexte et objectifs de l'action :

Les principaux flux domicile-travail du territoire ont pour destination Villers-Bocage et précisément les grandes entreprises qui y prennent place. Avec elles, plusieurs milliers d'employés **qui partagent des horaires semblables et parfois des lieux d'habitation identiques.**

L'objectif de cette action est d'impliquer davantage les entreprises les plus importantes du territoire à **élaborer des stratégies de déplacements plus vertueuses pour leurs salariés.** La mutualisation des trajets ou la proposition de moyens de déplacements propres à l'entreprise font parties des solutions à développer.

Ces actions peuvent être mises en place **dans le cadre d'un Plan de Mobilité Employeur** (pour les entreprises de plus de 50 employés) mais **pourront être élargies à des entreprises plus petites qui souhaiteraient également mettre en place des mesures.**

Coûts estimés et subventions mobilisables :

Coût estimé : Il s'agit de rencontres et d'échanges avec les entreprises du territoire. Cela pourrait être réalisé par un animateur mobilité

Public ciblé :

Principalement un public réalisant des **déplacements domicile-travail.**

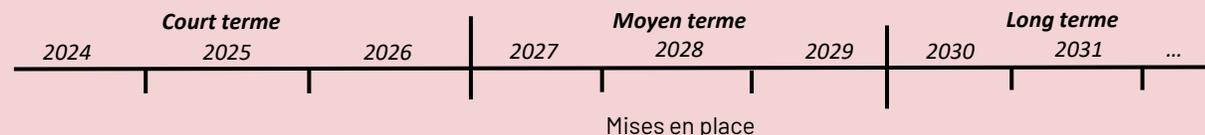
Moyens et outils nécessaires :

- Rencontres avec les entreprises, propositions de démarches vis-à-vis des salariés etc.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pré-Bocage Intercom

Calendrier :



Difficultés de mise en place:



Priorité :



Retombées attendues :



Coût total des opérations (hors subventions mobilisables*)

* Il n'y a pas de subventions mobilisables dans cet axe pour PBI.



| Mesures | Court terme | | | Moyen terme | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|----------------------|-------------|-----------------|------|
| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| D-1.M1 Proposer une aide financière pour le passage du permis sous réserve de critères à définir par la collectivité | | 12 000 € | Eventuelle poursuite | | | |
| D-2.M1 Encourager l'installation de bornes de recharges électriques sur le territoire, notamment aux points d'intermodalité en lien avec le SDEC | | | | | Chargé mobilité | |
| D-3 M1 Convaincre les plus grosses entreprises du territoire d'engager des moyens de déplacement pour leurs salariés | | | | | Chargé mobilité | |
| TOTAL | | 12 000 € | | | / | |
| 12 000 € | | | | | | |

| Synthèse de la programmation | | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | ... | Total | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------|-----------------------|------|-----|---------------------|-------------|
|  | A-1.M1 Mettre en place un mini-bus sur le territoire | 25 000,00 € | 40 000,00 € | | | | | 65 000,00 € | |
| | A-1.M2 Travailler avec le réseau NOMAD' pour les horaires et les fréquences | Chargé mobilité | | | | | | | |
| | A-2.M1 Mutualiser les mini-bus pour différents services (associations, clubs sportifs...) | Chargé mobilité | | | | | | | |
| | A-2.M2 Organiser des transports en commun spéciaux pour des événements (cinéma, festival...) | Étude de faisabilité commune (incluse dans A-1.M1) | | 4 000,00 € | | | | | 4 000,00 € |
| | A-2.M3 Renforcer un service de Transport à la Demande, en étudiant notamment une solution de transport solidaire avec des bénévoles | 34 000,00 € | | | | | | | 34 000,00 € |
| | A-3.M1 Communiquer sur les possibilités de déplacement en transports en commun (interne et externe au territoire) | Chargé mobilité | | | | | | | |
|  | B-1 Réaliser un schéma directeur des mobilités actives à l'échelle intercommunale | 60 000,00 € | Mise en place des aménagements préconisés | | | | | | 60 000,00 € |
| | B-2.M1 Engager la mise en œuvre d'itinéraires a priori facilement réalisables | | 30 000,00 € | Mise en place | | | | 30 000,00 € | |
| | B-2.M2 Étudier la faisabilité d'une voie verte Aunay-sur-Odon et Villers-Bocage | | 20 000,00 € | | | | | 20 000,00 € | |
| | B-3.M1 proposer une location de vélo | 19 500,00 € | 19 500,00 € | 9 750,00 € | | | | 48 750,00 € | |
| | B-3.M2 Développer un atelier de réparation de cycles | 16 667,00 € | 16 667,00 € | 16 666,00 € | | | | 50 000,00 € | |
| | B-3.M3 Développer les équipements vélos aux aires de covoiturage | 20 000,00 € | | 33 000,00 € | | | | 53 000,00 € | |
| | B-3.M4 Inclure les entreprises dans le processus de développement des mobilités douces en incitant à mettre en place des équipements | Chargé mobilité | | | | | | | |
|  | C-1.M1 Accroître les capacités des aires de covoiturage existantes en concertation avec le département | | Échanges avec le département du Calvados | | | | | | |
| | C-1.M2 Développer de nouvelles aires de covoiturages en utilisant des parkings actuels sous-exploités | | | 10 000,00 € | | | | 10 000,00 € | |
| | C-2.M1 S'appuyer sur une plateforme spécialisée pour le covoiturage quotidien ou occasionnel | 30 000,00 € | | | | | | 30 000,00 € | |
| | C-2.M2 Communiquer sur les avantages du covoiturage, les dispositifs en place et les gains apportés | Chargé mobilité | | | | | | | |
| | C-3.M1 Développer l'autopartage de véhicule électrique pour répondre à des besoins ponctuels sur le territoire | | | 135 000,00 € | | | | 135 000,00 € | |
|  | D-1.M1 Proposer une aide financière pour le passage du permis sous réserve de critères à définir par la collectivité | 12 000,00 € | | | | | | 12 000,00 € | |
| | D-2.M1 Encourager l'installation de bornes de recharges électriques sur le territoire, notamment aux points d'intermodalité en lien avec le SDEC | | | | Échanges avec le SDEC | | | | |
| | D-3.M1 Convaincre les plus grosses entreprises du territoire d'engager des moyens de déplacement pour leurs salariés | | | | Chargé mobilité | | | | |
| Total | | 217 167,00 € | 130 167,00 € | 204 416,00 € | \ | \ | \ | 551 750,00 € | |



© Pam Patterson - 2017



BANQUE des
TERRITOIRES



planis
AMÉNAGEMENT • URBANISME • ENVIRONNEMENT



PRÉ-BOCAGE
INTERCOM-NORMANDIE