



ÉLABORATION DU PLUI

CHAPITRE 11 – DÉPLACEMENTS



11. DÉPLACEMENTS

Les données locales détaillées les plus récentes datent de l'enquête déplacements des ménages conduite entre 2010 et 2011. Une nouvelle enquête est en cours en 2022.

11.1 ÉVOLUTION DE LA MOBILITE

Les déplacements en voiture sont ultra-dominants dans ce territoire périurbain. L'INSEE indique en 2019 que :

- ✓ 86% des actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence ;
- ✓ 89% des déplacements domicile-travail se font en voiture ;
- ✓ la distance moyenne entre le domicile et le travail est de 20,8 km ;
- ✓ 95% des ménages ont au moins une voiture, 55% en ont au moins deux ;
- ✓ 6% des déplacements domicile-travail se font à pied (2,4%), en vélo (1,1%) ou en transport en commun (2,6%), mais leur part semble progresser si l'on en croit l'enquête réalisée dans le cadre des études du Schéma Directeur Cyclable.

Sans surprise, les déplacements se font essentiellement vers l'agglomération caennaise, qu'ils concernent l'emploi, les études, le commerce ou les loisirs.

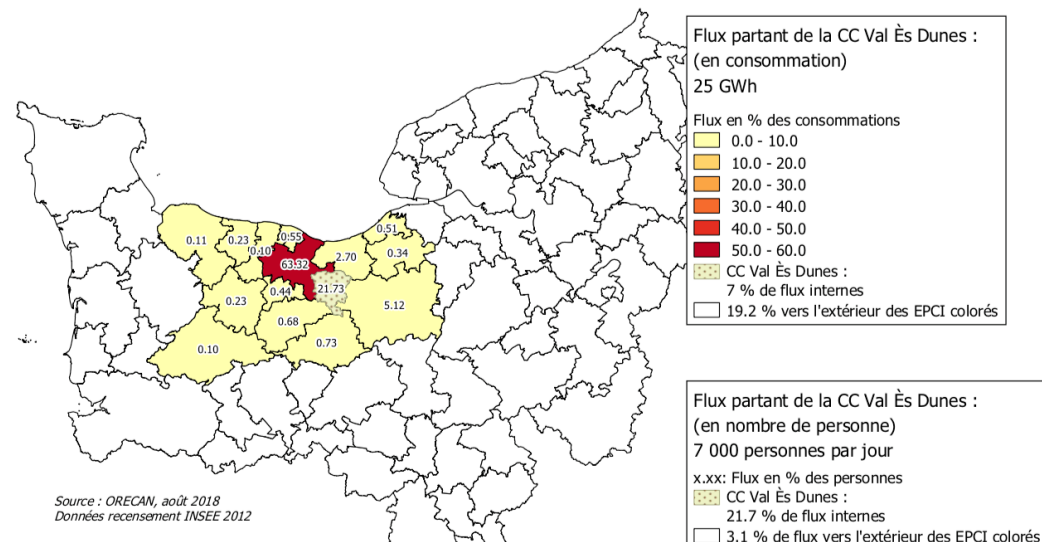
- ✓ 100% des étudiants et lycéens quittent le VED pour leurs études (environ 1250) ;
- ✓ 2 actifs sur 3 travaillent sur Caen la mer et seulement 1 sur 10 sur le pays d'Auge.

Échanges domicile – travail – 2018 :

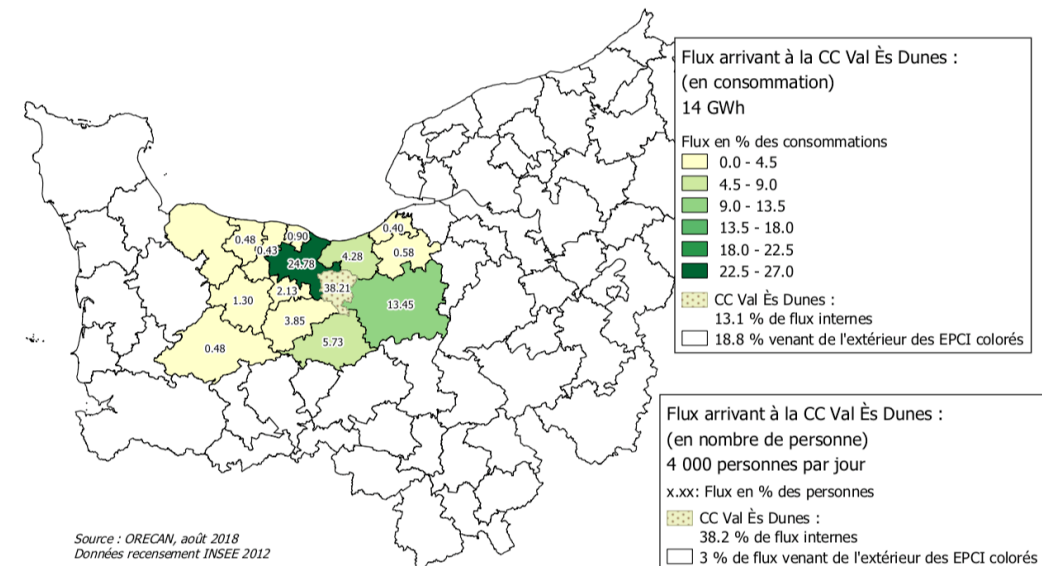
	depuis VED	vers VED
VED <> CLM	> 4644	< 1016
VED <> CA LISIEUX	> 453	< 510
VED <> NCPA	> 329	< 136
VED <> VOO	> 75	< 76
VED <> Cingal SN	> 60	< 247
VED <> Pays de F	> 54	< 141
VED <> Argentan	> 50	
VED <> grand Paris	> 80	

Nota : moins d'un pourcent des actifs se dirigent vers l'agglomération parisienne.

Carte représentant les flux domicile-travail annuels partant de la CC Val Ès Dunes



Carte représentant les flux domicile-travail annuels arrivant à la CC Val Ès Dunes



Part des actifs qui utilisent les transports en commun :

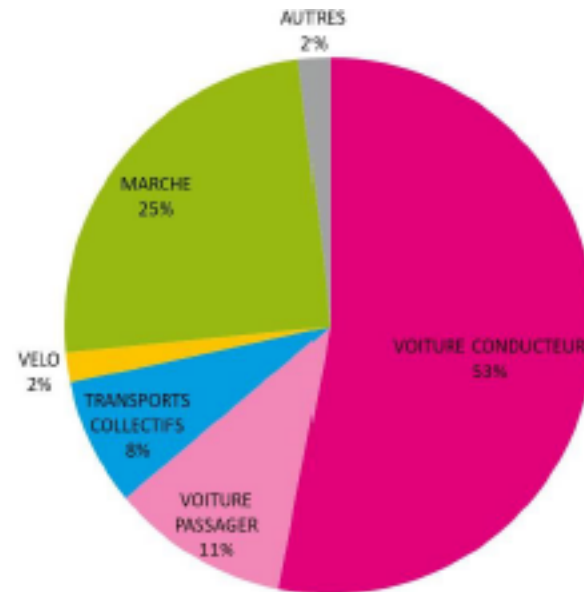
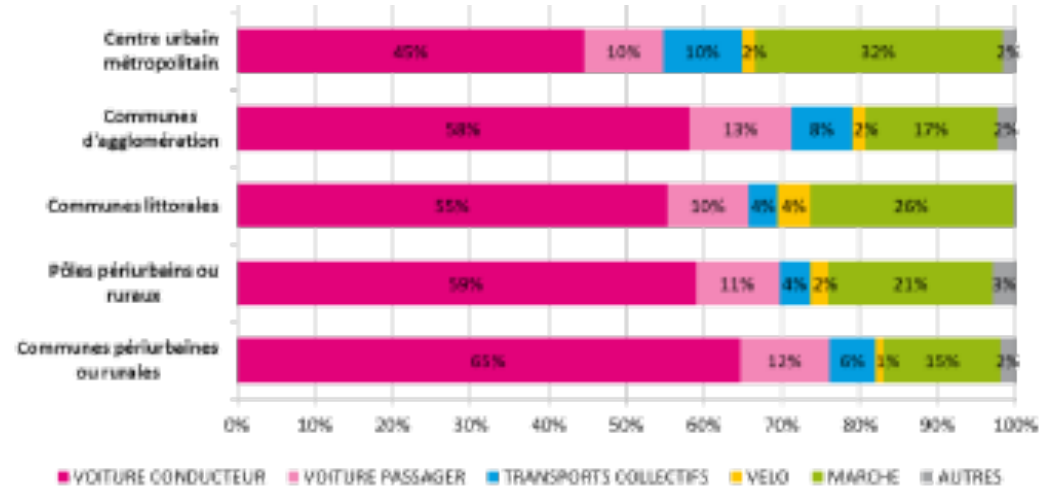
- ✓ 1,3% sur Cagny
- ✓ 1,7 % sur Moulton-Chicheboville
- ✓ 5,1% sur Frénoville
- ✓ 3,9% sur Vimont
- ✓ 4,8% sur Argences
- ✓ 4,5% sur St-Ouen-du-Mesnil-Oger
- ✓ 4,5% sur Ouézy
- ✓ 9,1% sur Condé-sur-Ifs
- ✓ 11,3% sur Cesny-aux-Vignes

KM PARCOURUS EN ¼ D’HEURE

suivants les modes de déplacements :

- ✓ 1 à 1,5 km à PIED (entre 4 et 6 km/h)
- ✓ 5 km en VÉLO ÉLECTRIQUE (25 km/h maximum / 20 km/h moyen hors la ville)
- ✓ 10 à 15 km en VOITURE, dans les déplacements pendulaires vers et depuis l'agglomération (40 à 60 km/h)

Rappels des résultats synthétiques de l'enquête ménages de 2011



Modes de déplacements des habitants de Caen-Métropole



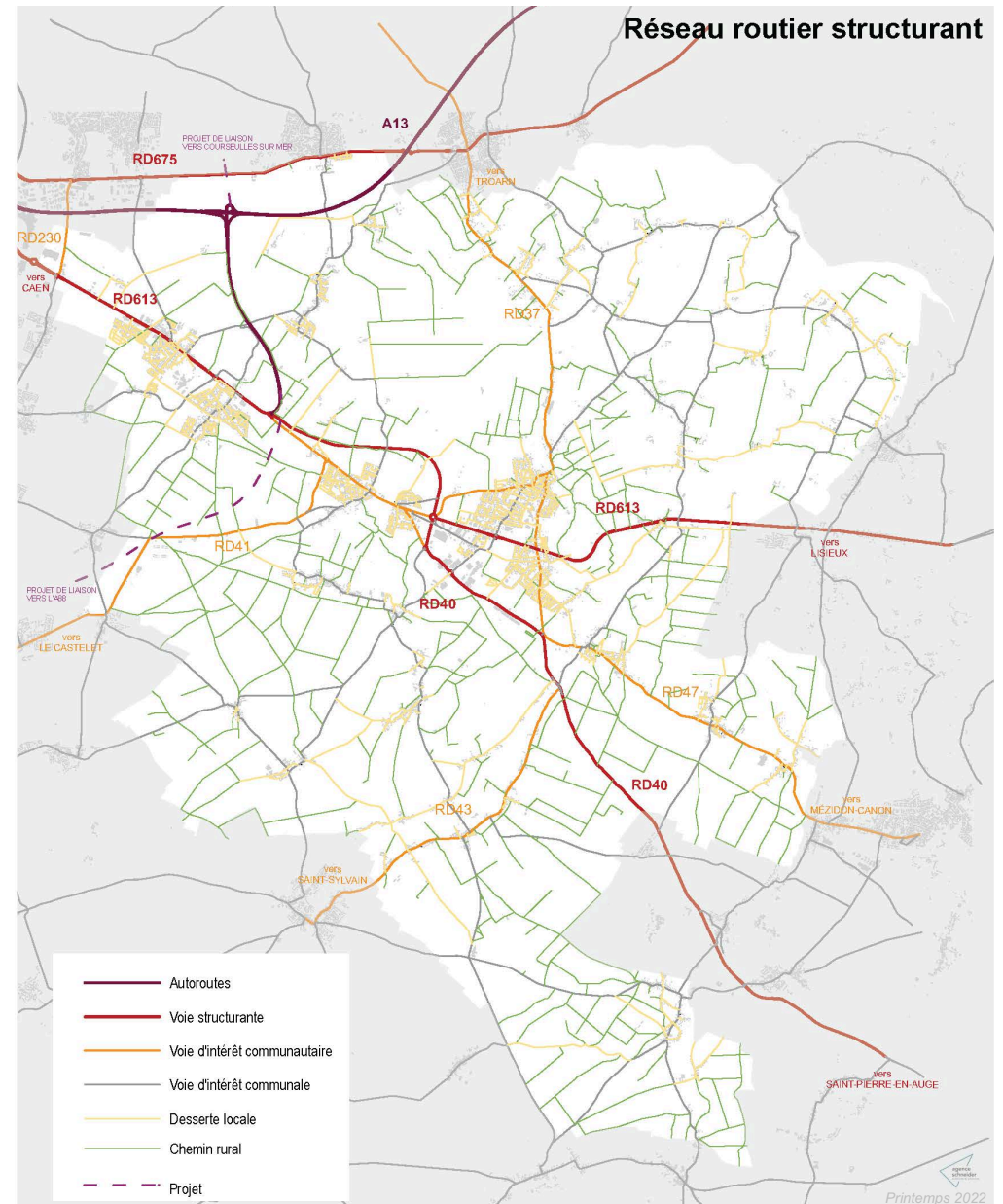
11.2 RESEAU ROUTIER

VED bénéficie d'une excellente desserte routière. Situé dans une maille du réseau en 2x2 voies qui converge vers l'agglomération caennaise, le territoire est bordé au nord par l'A13, au sud-ouest par la RN158, et est traversé par le barreau autoroutier dit A813 qui relie l'A13 à la RD613.



Il est aussi traversé par un réseau structurant à l'échelle départementale :

- la RD613, qui relie Caen à Lisieux,
- la RD40 qui relie Saint Pierre-en-Auge au barreau A13/RD613.



Nota : la déviation de Bellengreville-Vimont est dès à présent mentionnée sur les cartes bien qu'elle soit encore en travaux.



LE RESEAU STRUCTURANT

✓ ***l'autoroute A13 en 2x2 voies avec péage***

Elle borde le nord du territoire, faisant une emprise sur l'espace rural de la commune de Cagny, à l'écart de l'urbanisation (mais non loin du haras de Manneville). Classée voie à grande circulation, elle reçoit entre 40 000 et 45 000 véhicules/jour, dont environ 12% de poids lourds.

✓ ***le barreau autoroutier A813 en 2x2 voies avec péage***

Mis en service en 2012, il forme la seconde section de la voie de grand contournement au sud-est de Caen, qui doit relier à terme la RD562 à l'A13. Classé voie à grande circulation, il reçoit environ 2 500 véhicules/jour dont 8% de poids lourds. Il traverse, à l'écart de l'urbanisation, l'espace agricole qui sépare le village de Cagny de celui d'Émiéville, pour rejoindre la RD613 à l'est de Frénoville. Il a sensiblement modifié le trafic routier à travers le territoire en réduisant :

- le temps d'accès à ses pôles urbains, depuis Caen et l'est de l'agglomération caennaise,
- le trafic sur la RD37 et en conséquence dans la traversée d'Argences.

✓ ***la RD613, route historique entre Caen et Paris***

Elle est l'artère principale à partir de laquelle s'est organisé l'essentiel du développement de l'urbanisation du territoire depuis 50 ans. Autant "route" qu' "avenue urbaine" vers Caen, son rôle et son aménagement évoluent au fil de la croissance de l'urbanisation dans cette partie de l'aire urbaine caennaise.

Classée voie à grande circulation, elle reçoit plus de 20 000 véhicules/jour dont 10% de poids lourds à l'entrée de l'Agglomération (ou la sortie ouest du VED au niveau de Cagny), environ 15 000 véhicules/jour à l'entrée d'Argences et de Moul, et plus qu'environ 10 000 véhicules/jour à la sortie est du VED.

À partir de Moul, elle est en 3 voies sur l'essentiel des sections hors urbanisation. Elle est ponctuée de grands carrefours giratoires au niveau :

- de l'entrée d'Argences,
- du raccordement avec la RD40 au sud et la future déviation de Vimont-Bellengreville au nord,
- du raccordement avec la RD41 à l'ouest de Bellengreville,

- du raccordement avec l'A813 à l'est de Frénoville,
- du raccordement avec la RD225 au niveau de l'ancienne Sucrierie,
- du raccordement avec la RD220 à l'ouest de Cagny,
- de l'entrée dans l'agglomération caennaise, à l'ouest de Cagny.

Elle présente une très large emprise, dédiée à la circulation automobile ou au stationnement, qui n'a fait l'objet d'aménagements pour les piétons et les cyclistes, que sur de rares sections. De même, le traitement paysager de ses abords est peu qualitatif (sauf sur de rares sections, comme par exemple à la sortie de Cagny).

✓ ***la RD40, route départementale de 1^{ère} catégorie***

Axe historique reliant Saint Pierre-en-Auge à la Route de Caen, il longe la voie ferrée au sud de Moul et se raccorde aujourd'hui à l'est de Vimont sur le carrefour giratoire qui recevra, au nord, la déviation de Vimont-Bellengreville (et améliorera la fluidité du trafic vers et depuis le Pays d'Auge). Il reçoit environ 6000 véhicules/jour, dont environ 7% de poids lourds, au sud-est du VED.



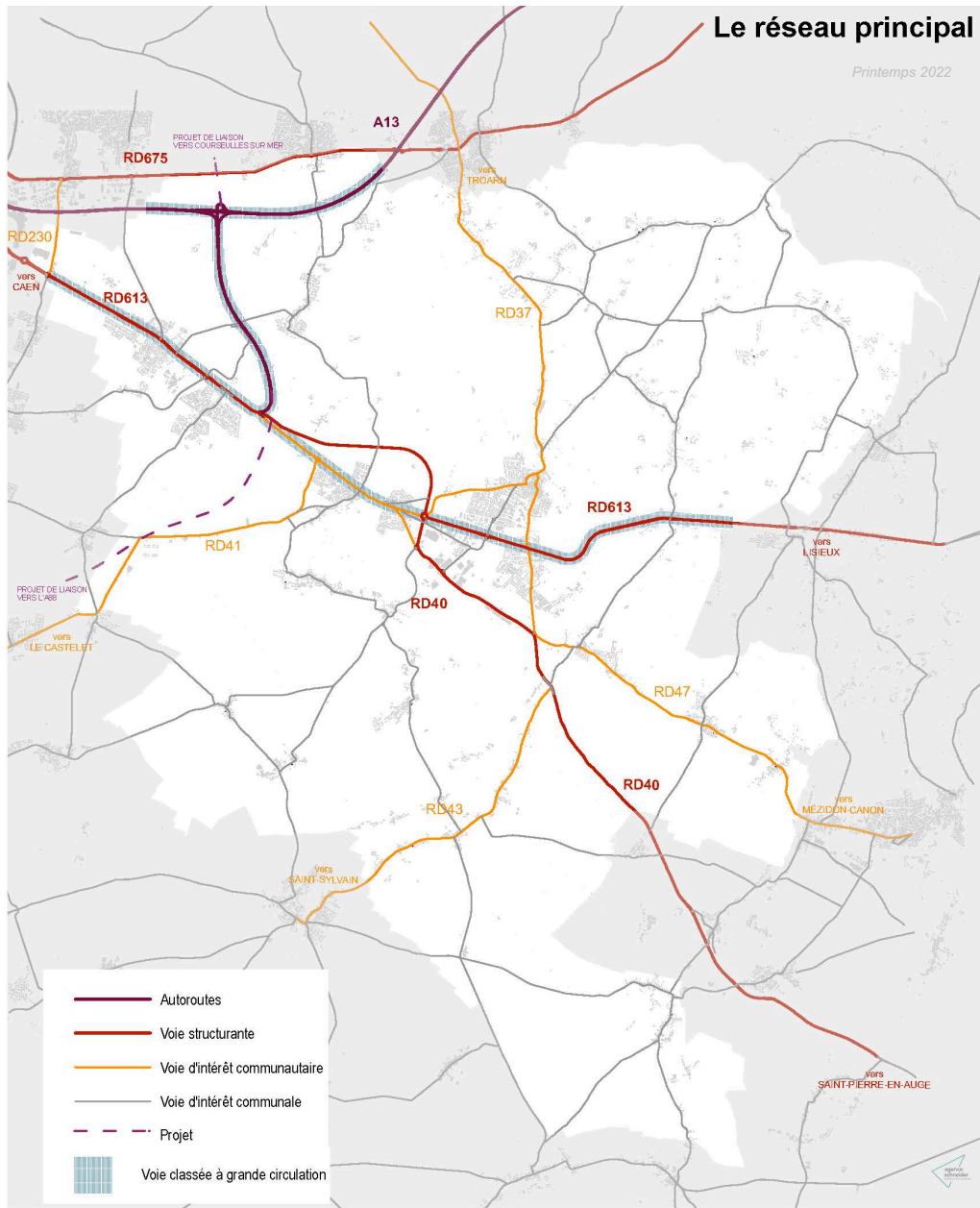
✓ ***la RD675, route départementale de 2^{ème} catégorie***

Cet axe historique, qui relie Caen à Pont l'Évêque au nord du territoire, est aujourd'hui doublé par l'A13. C'est l'une des avenues d'entrée dans l'agglomération caennaise. Elle reçoit environ 10 000 véhicules/jour, dont environ 6% de poids lourds au niveau de Sannerville et Troarn.

Elle permet l'accès à l'échangeur autoroutier de Troarn.

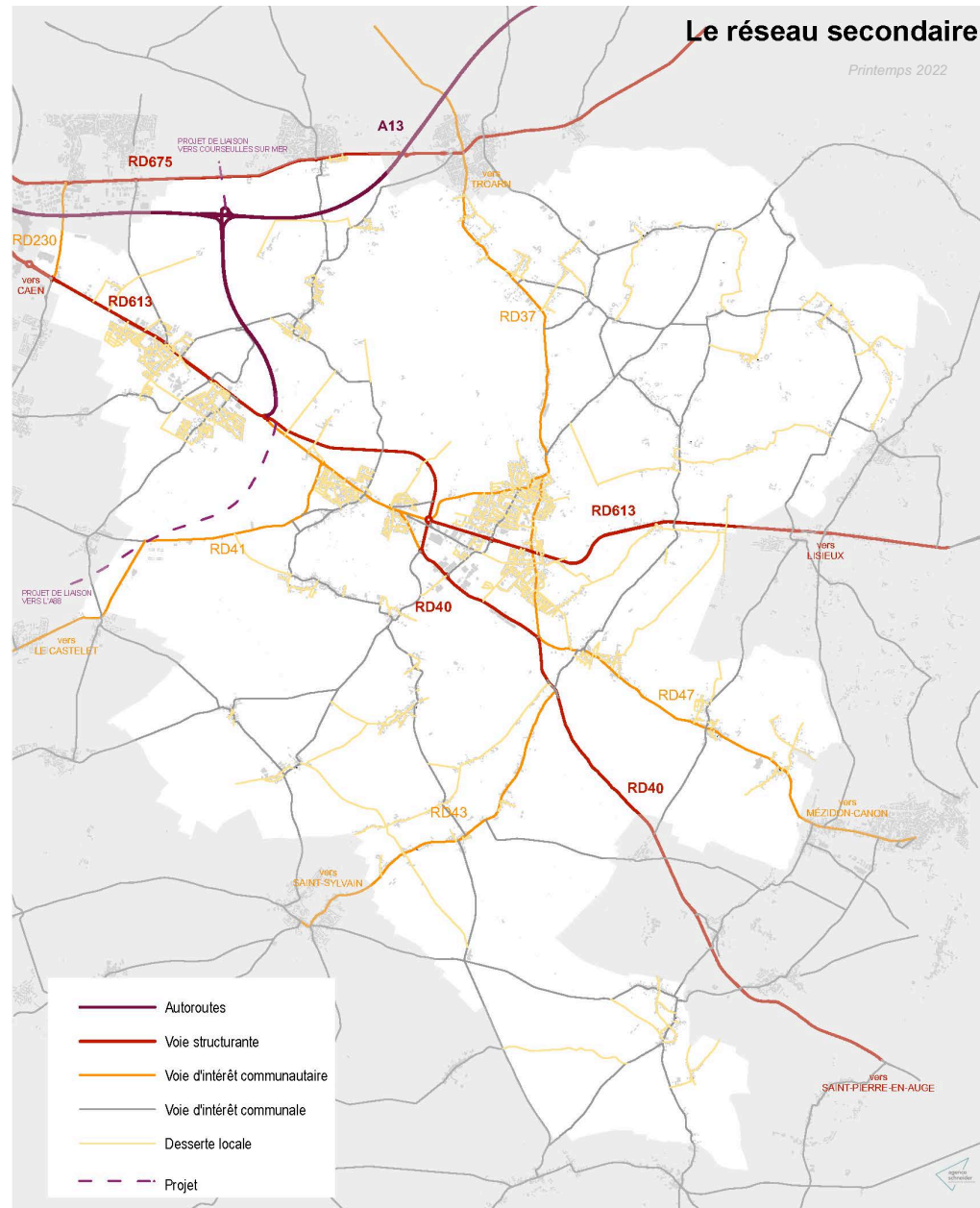
Le réseau principal

Printemps 2022



Le réseau secondaire

Printemps 2022



✓ **la RD37, route départementale de 2^{ème} catégorie**

Cet axe qui relie Argences à Troarn, a longtemps joué un rôle important entre les RD675 et RD613 à l'est de l'agglomération caennaise. Il a perdu une partie de son rôle avec l'entrée en service du barreau autoroutier A813. Il ne reçoit plus qu'environ 3 500 véhicules /jour, pour environ 5000 véhicules/jour au début des années 2010.

LE RESEAU ROUTIER SECONDAIRE ET LOCAL

Il est relativement dense sur le territoire. Il se caractérise souvent par son étroitesse, la traversée de nombreux villages ou hameaux et la vitesse du trafic qu'il reçoit.

Il comporte de nombreuses sections qui n'ont pas été élargies et aménagées, lors du déploiement d'urbanisation à leurs abords et où en conséquence la sécurité peut être réduite à l'entrée ou à la sortie des parcelles bâties.

Pour les voies qui reçoivent le plus de trafic :

- ✓ *la RD228 reçoit environ 2700 véhicules /jour entre Cagny et Démouville (RD675) ;*
- ✓ *la RD41 reçoit environ 3000 véhicules /jour entre la RD613 et le sud de Bellengreville,*
- ✓ *la RD43 reçoit environ 1200 véhicules /jour entre Airan et Saint Sylvain.*



La RD43 - Airan



La RD232 – Chicheboville



Voie communale – Poussy-la-campagne

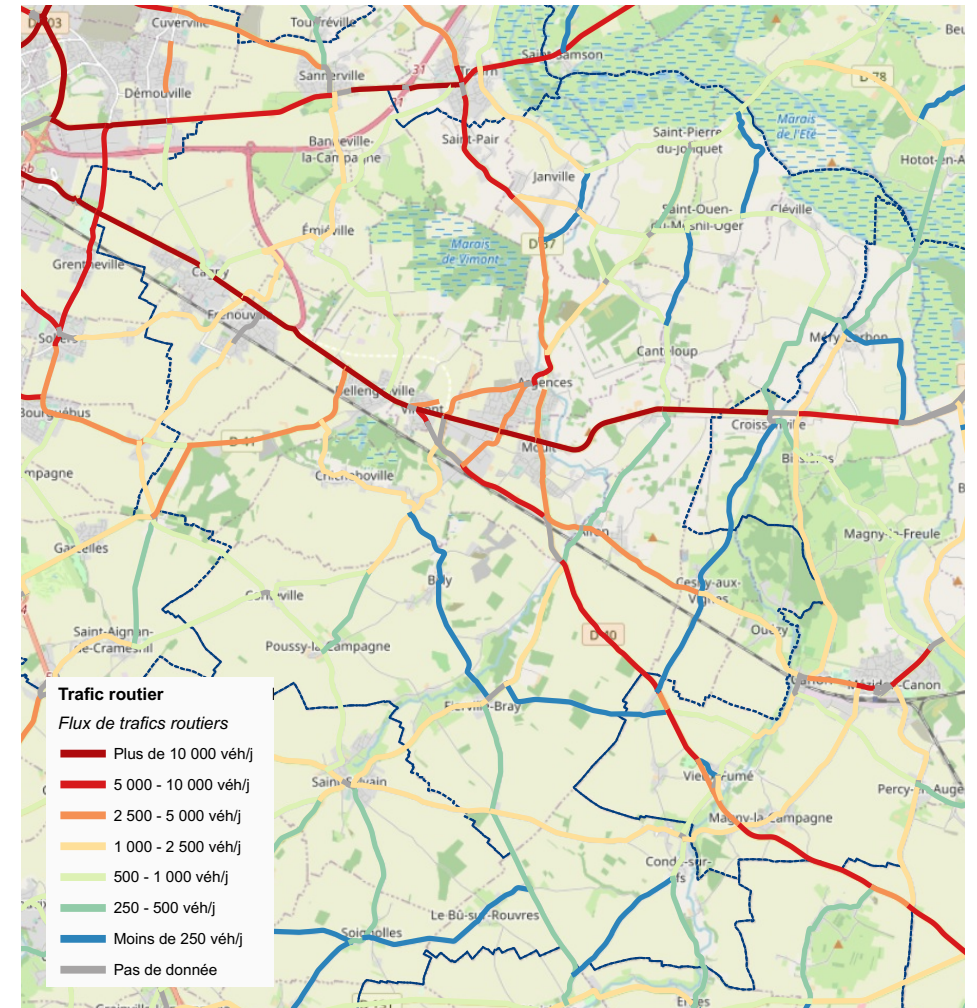
LE RESEAU AGRICOLE

La desserte de l'espace agricole se fait autant par le réseau routier communal ou départemental local que par le réseau dit rural, de chemins publics à travers l'espace agricole ou naturel.

Elle se fait ainsi à travers de nombreux hameaux et villages, ce qui n'est pas sans confrontation de trafics (et enjeux de sécurité) entre le trafic agricole (ou les engins peuvent être très massifs) et le trafic résidentiel de véhicules légers, sans parler du trafic pédestre ou cyclable.



TRAFIC ROUTIER



Accidentologie :

en attente données de l'ETAT

Source : Conseil départemental



EN SYNTHÈSE

- *Un réseau routier performant, en cours de structuration avec les nouvelles infrastructures en travaux (la déviation de Vimont-Bellengreville) ou projetées (le second contournement de l'agglomération caennaise)*
- *Trois voies sont classées à grande circulation : l'A13, l'A813 et la RD613, s'y appliquent les dispositions des articles L111-6 et suivants du code de l'urbanisme (recul de 75 ou 100m en l'absence d'étude d'aménagement) ;*
- *La position, le nombre et l'aménagement des accès jouent un rôle important pour la sécurité le long du réseau local rural ;*
- *Vu l'évolution des matériels agricoles et parallèlement la demande de plus de déplacements à pied et en vélos, les conditions de la desserte de l'espace rural mérite d'être interrogée.*



ÉQUIPEMENTS ET AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

Stationnement

L'INSEE indique que 95% des ménages dispose d'au moins une voiture, et plus de la moitié au moins deux, et parallèlement, que 83% des résidences principales disposent d'au moins un espace de stationnement privatif (auquel s'ajoute le stationnement sur l'espace public).

En conséquence, le stationnement est globalement sans enjeux, ce qui n'exclut pas des problèmes ponctuels liés :

- au stationnement des véhicules sur l'espace public, plutôt que sur l'espace privé (souvent disponible), ce que les règles visant à imposer le stationnement non-clos, cherchent à éviter dans les lotissements ;
- à l'organisation du stationnement autour des commerces et services,

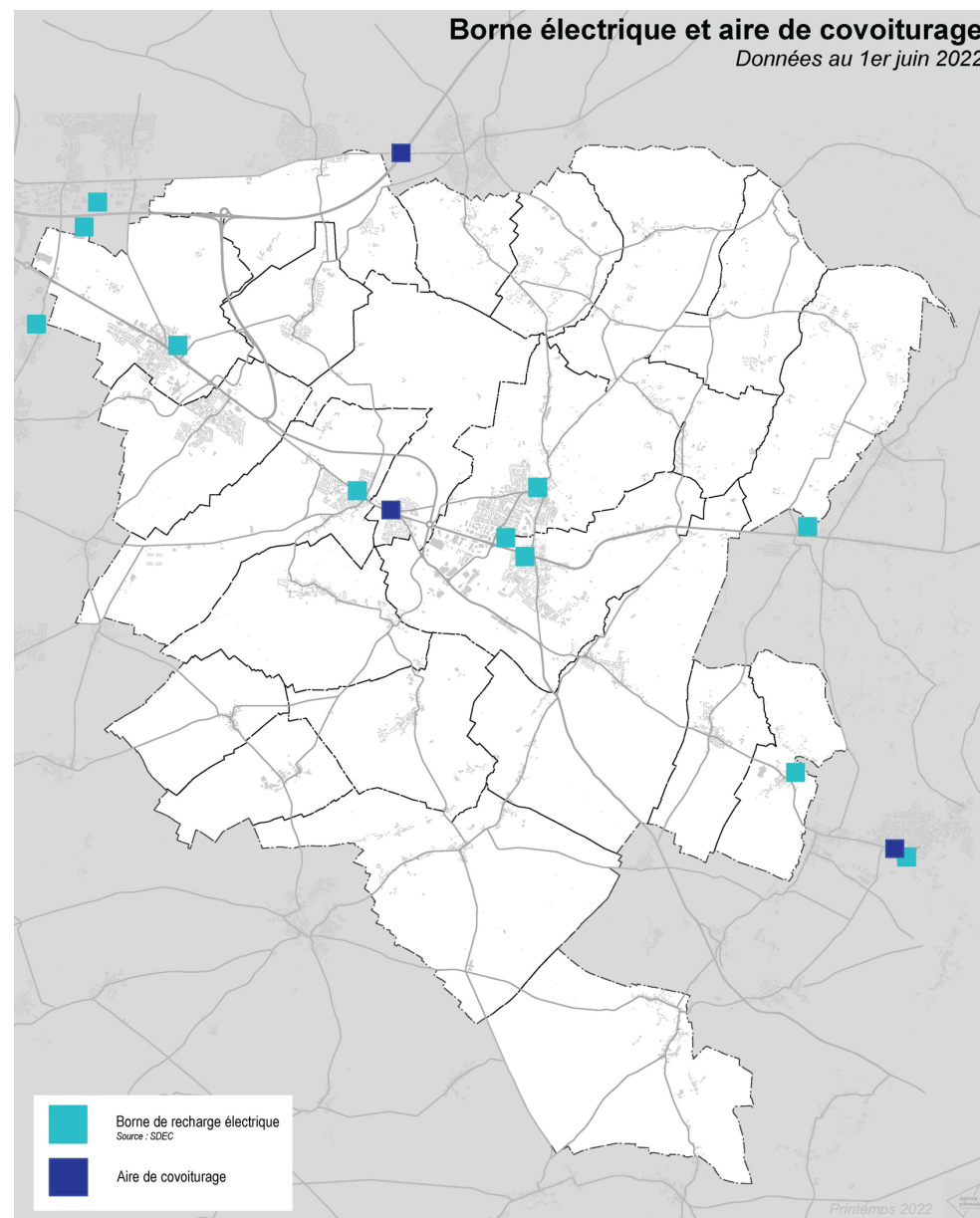
Co-voiturage

Il existe depuis 2019 une aire de covoiturage sur Vimont, au croisement de la route de Paris, (RD613) et de la route d'Argences (RD41). Elle comprend 21 places dont 2 places pour les personnes à mobilité réduite.

S'y ajoute, à proximité du territoire intercommunal une aire de covoiturage (49 places) sur Troarn, au niveau de l'échangeur de l'A13.

Équipement pour les véhicules électriques

Les communes situées le long de l'axe central du territoire sont à ce jour ponctuellement équipées. En juin 2022, on décomptait une dizaine de bornes de recharges publiques (sur Cagny, Bellengreville, Argences, Moulton, Airan) et quelques bornes dans les espaces privés (grands commerces d'Argences/Moulton le long de la RD613).



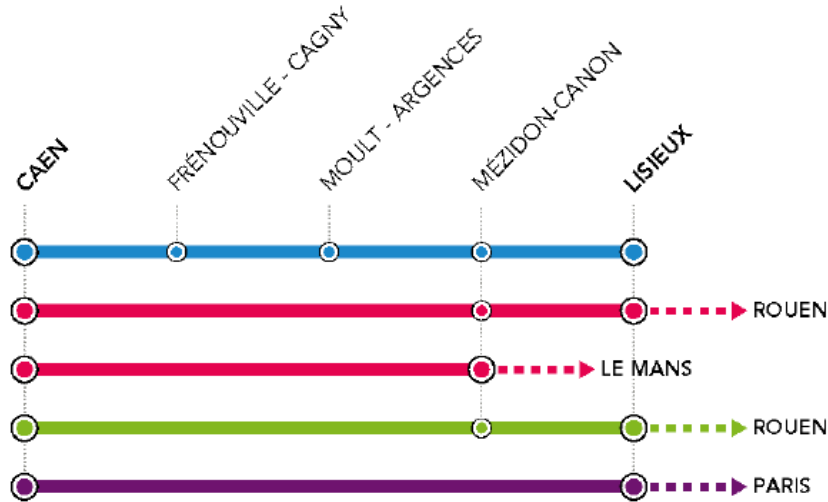
11.3 TRANSPORTS EN COMMUN EN TRAIN

La meilleure desserte ferroviaire de l'aire urbaine caennaise (hors Caen)

VED est traversé par la voie ferrée Paris/Cherbourg et compte deux des trois haltes ferroviaires de la ligne locale de Lisieux – Caen :

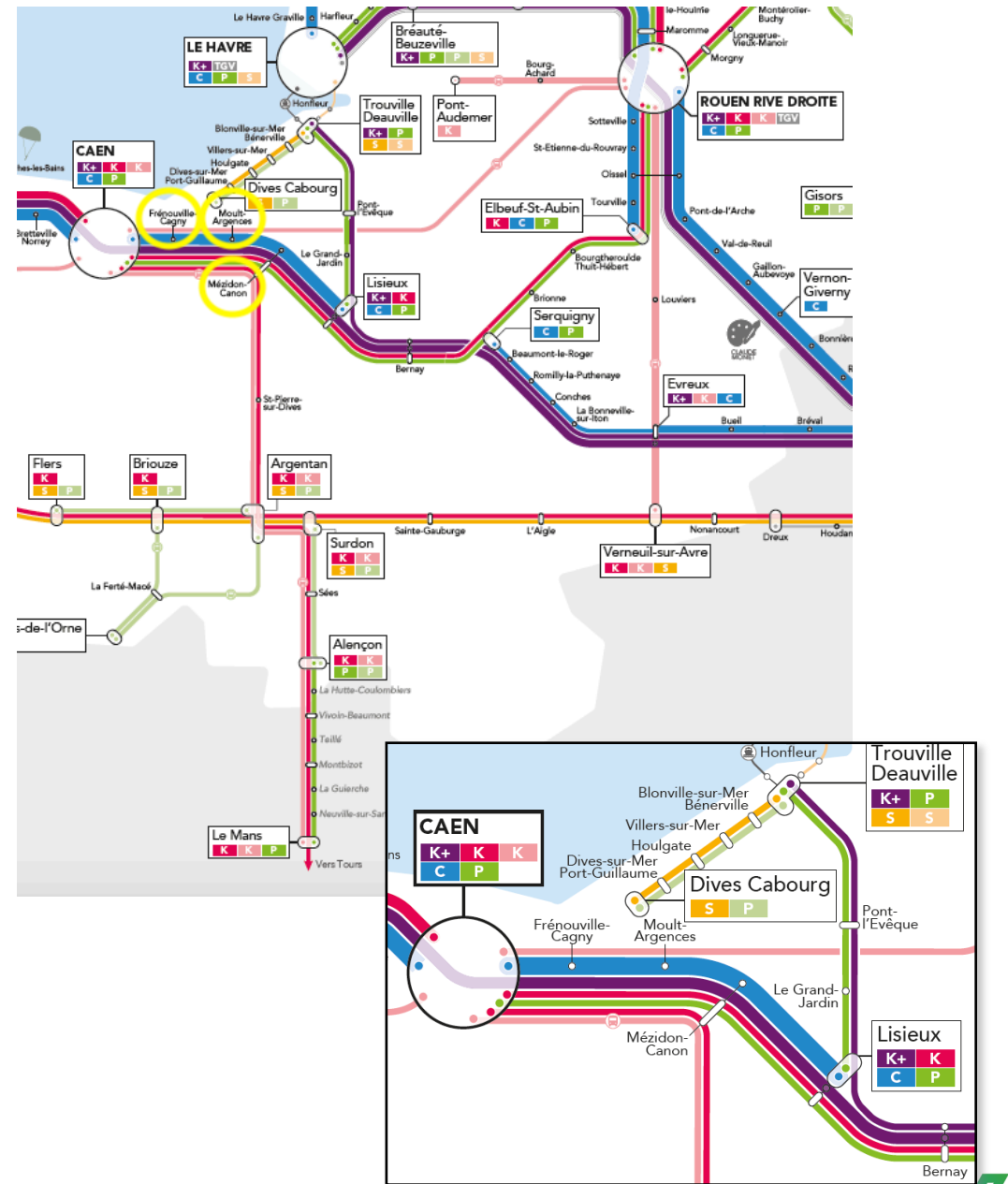
- ✓ Moul-Frénouville
- ✓ Frénouville-Cagny

La troisième, la gare de Mézidon-Canon (mieux desservie), est située à quelques kilomètres des communes du Sud-est du territoire. Elle offre des liaisons avec le Sud de la Normandie et le Mans.



Fréquentation	2015	2019	évolution
CAEN	3 256 254	3 173 011	- 2,5%
FRENOUVILLE-CAGNY	10 752	19 546	+ 82%
MOULT-ARGENCES	52 358	65 037	+ 24%
MEZIDON-CANON	318 023	298 881	- 6,0%

source : <https://ressources.data.sncf.com>



Les données de fréquentation qui précèdent permettent de souligner le petit nombre de voyageurs fréquentant les haltes ferroviaires du territoire, mais néanmoins, une augmentation s'observe sur la dernière décennie.

- ✓ on dénombre en moyenne moins de 100 voyageurs par jour (pour 200j/an) sur Frénoville-Cagny et moins de 350 sur Moul-Argences (pour environ 1 500 sur Mézidon-Canon).

On soulignera que les données de ces deux dernières années ne sont pas représentatives vu la crise du COVID et que 2019 a été une année perturbée par des grèves.

Fréquence et horaires

Le service répond (pour partie seulement, comme l'a souligné la concertation) aux besoins de déplacements domicile-travail ou domicile-étude vers Caen et Lisieux.

Dans la journée en semaine, il y a (au printemps 2022) :

Dans la direction de Lisieux :

- ✓ 10 trains qui s'arrêtent à Frénoville-Cagny et Moul-Argences,
- ✓ 27 trains qui s'arrêtent à Mézidon-Canon.

Dans la direction de Caen :

- ✓ 10 trains s'arrêtent à Frénoville-Cagny et Moul-Argences,
- ✓ 26 trains s'arrêtent à Mézidon-Canon.

Dans la journée le week-end, il y a :

Dans la direction de Lisieux :

- ✓ 4 trains qui s'arrêtent à Frénoville-Cagny et Moul-Argences,
- ✓ 19 trains qui s'arrêtent à Mézidon-Canon.

Dans la direction de Caen :

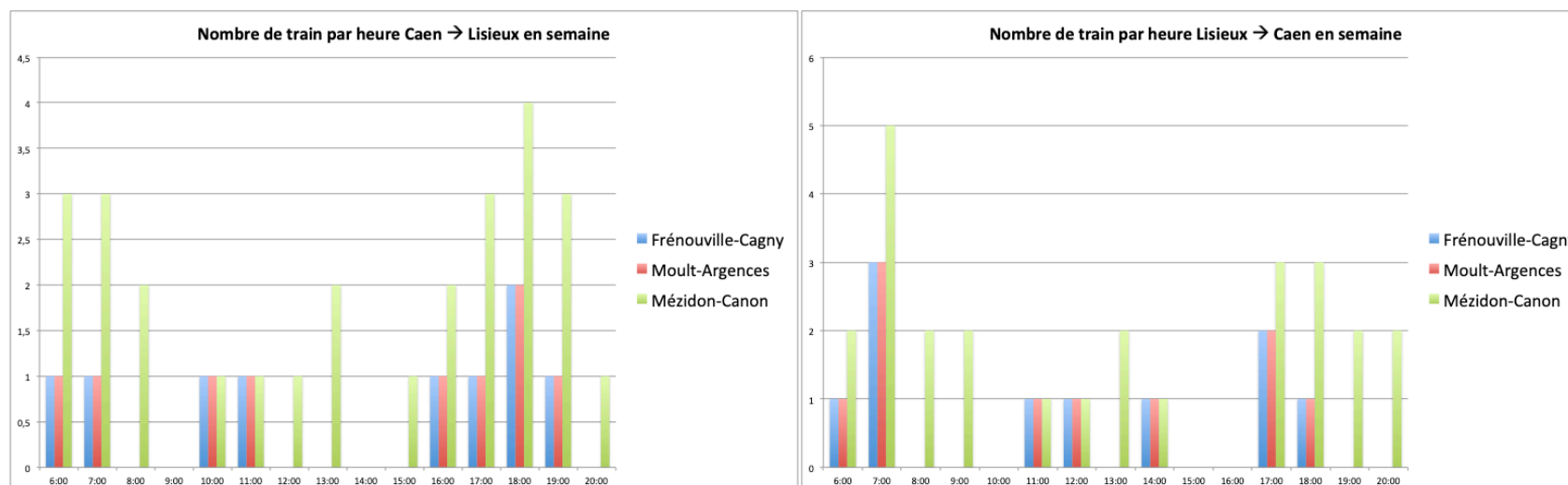
- ✓ 4 trains qui s'arrêtent à Frénoville-Cagny et Moul-Argences,
- ✓ 20 trains qui s'arrêtent à Mézidon-Canon.

L'offre est réduite le week-end mais répartie dans la journée.

Aménagements et services liés

Frénoville Cagny :

- ✓ parking = 28 places ;
- ✓ accès PMR ;
- ✓ desserte ligne NOMAD 109 (ex 16) + ligne scolaire 110 (ex 17) ;
- ✓ Confort lors du temps d'attente : faible (pas de banc et quai en gravier).



Moult – Argences :

- ✓ parking = 42 places ;
- ✓ desserte ligne NOMAD 109 (ex 16) + ligne scolaire 110 (ex 17) ;
- ✓ Traversée des voies non accessibles au PMR ou aux vélos (passage par la passerelle) ;
- ✓ Confort lors de l'attente agréable : petits abris avec un banc de chaque côté.

Les deux haltes ferroviaires sont desservies par les bus (mais la synchronisation des horaires est faible). Elles sont accessibles en vélo et équipées d'une aire de stationnement pour les cycles.

Aucune ne compte de bâtiment de gare, ni de possibilité de prendre un billet sur place.

EN SYNTHÈSE

- *un niveau de service qui limite le recours à ce mode de déplacement malgré l'intérêt de son coût et du temps de trajet vers Caen (voir en annexe)*



Halte ferroviaire
de Moult -
Argences



Halte ferroviaire de Frénoville - Cagny

11.4 TRANSPORT EN COMMUN EN BUS

Le territoire est desservi par le réseau NOMAD CAR14 de transports non urbains et scolaires (ex bus verts), dont la compétence a été transférée en 2017 du Département à la Région.

Il l'est, depuis Caen, par 2 lignes principales (110 et 109) qui comptent des variantes. La ligne 119 (de Caen à Pont l'Évêque) le borde au nord.

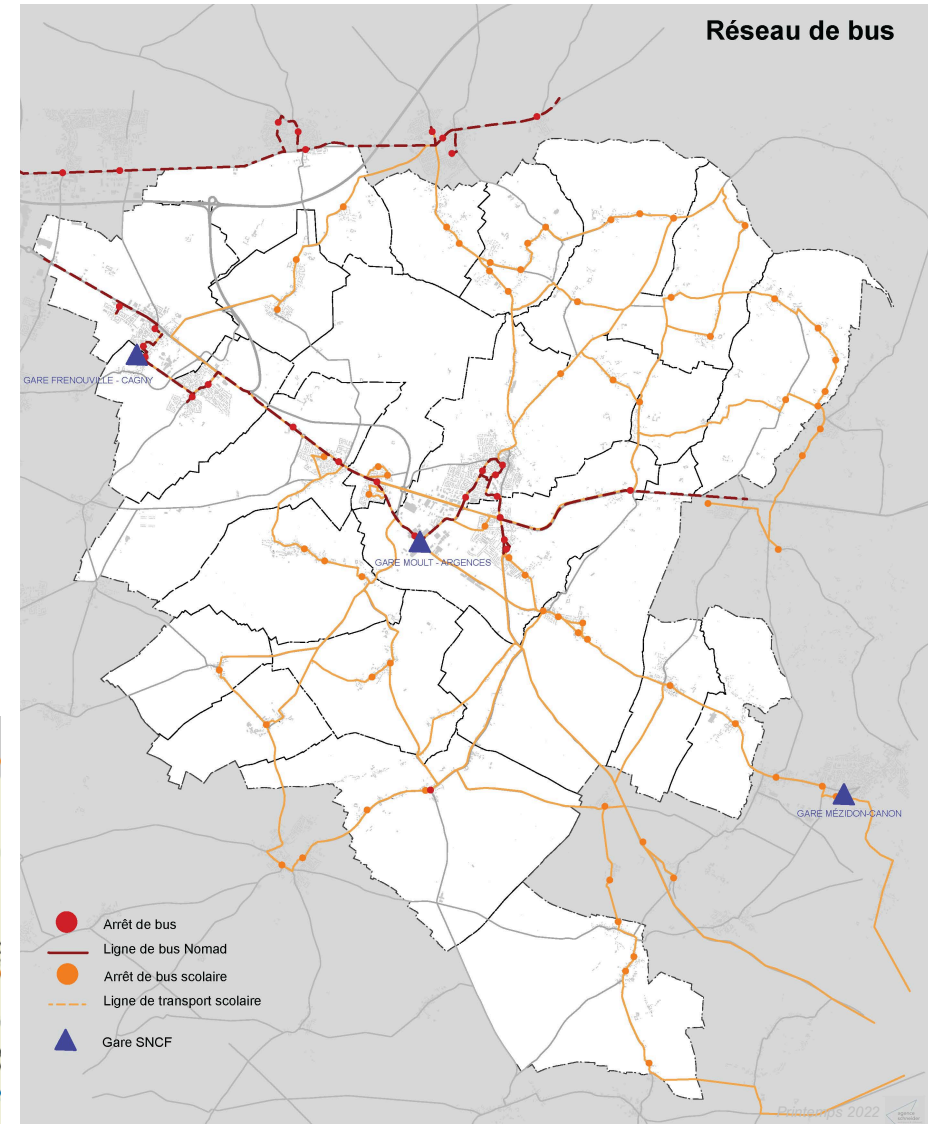
Ce réseau propose un service scolaire performant, mais il l'est beaucoup moins pour les autres déplacements (en particulier du fait de l'interruption d'une partie des dessertes pendant la journée ou les vacances scolaires).

Le réseau urbain de CAEN LA MER est aussi (théoriquement) accessible en lisière du territoire :

- ✓ à Mondeville (ligne 21),
- ✓ à Sannerville ou Troarn (ligne 31).

ENJEUX

- *continuité du service pour les déplacements domicile-travail ;*
- *accès cyclable au réseau de CAEN LA MER ;*
- *besoin de stationnement cyclables sécurisés aux arrêts de bus principaux.*



11.5 DEPLACEMENTS A PIED OU EN VELO

RESEAUX POUR LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN, A PIED OU EN VELO

Si les déplacements à pied sont globalement faciles et sécurisés dans les pôles urbains, ils le sont nettement moins dans les villages ou le long du réseau routier qu'il soit principal, secondaire ou rural.

Quant au déplacements en vélo, ils sont la plupart du temps dangereux, vu la quasi absence d'un réseau dédié, en 2022.

- ✓ les déplacements le long des grands axes : RD613, RD40 (Vimont <> gare de Moul), RD228 (Cagny<>Giberville) ou RD225 (Émiéville<>Cagny), etc. sont périlleux,
- ✓ les aménagements cyclables le long de la RD80, pour accéder à la halte ferroviaire de Moul, sont qualitatifs mais discontinus,
- ✓ les aménagements le long de la RD37 de Saint-Pair vers Troarn sont qualitatifs mais discontinus et la piste existante d'un seul côté, est étroite.

ENJEUX

- relier les bourgs aux haltes-ferroviaires ;
- relier les villages aux centre-bourgs équipés, aux grands pôles d'activités (dont commerciales) ou d'équipements (collège, centre aquatique, ...) ;
- relier les bourgs aux pôles urbains voisins : Caen la mer ; Troarn, Mézidon-Canon ;
- équiper les équipements et espaces publics des bourgs pour le stationnement des cycles ;
- développer les services pour la pratique du vélo.



Piste cyclable le long de la RD613 à Cagny



Piste cyclable rue du traité de Rome - Moul

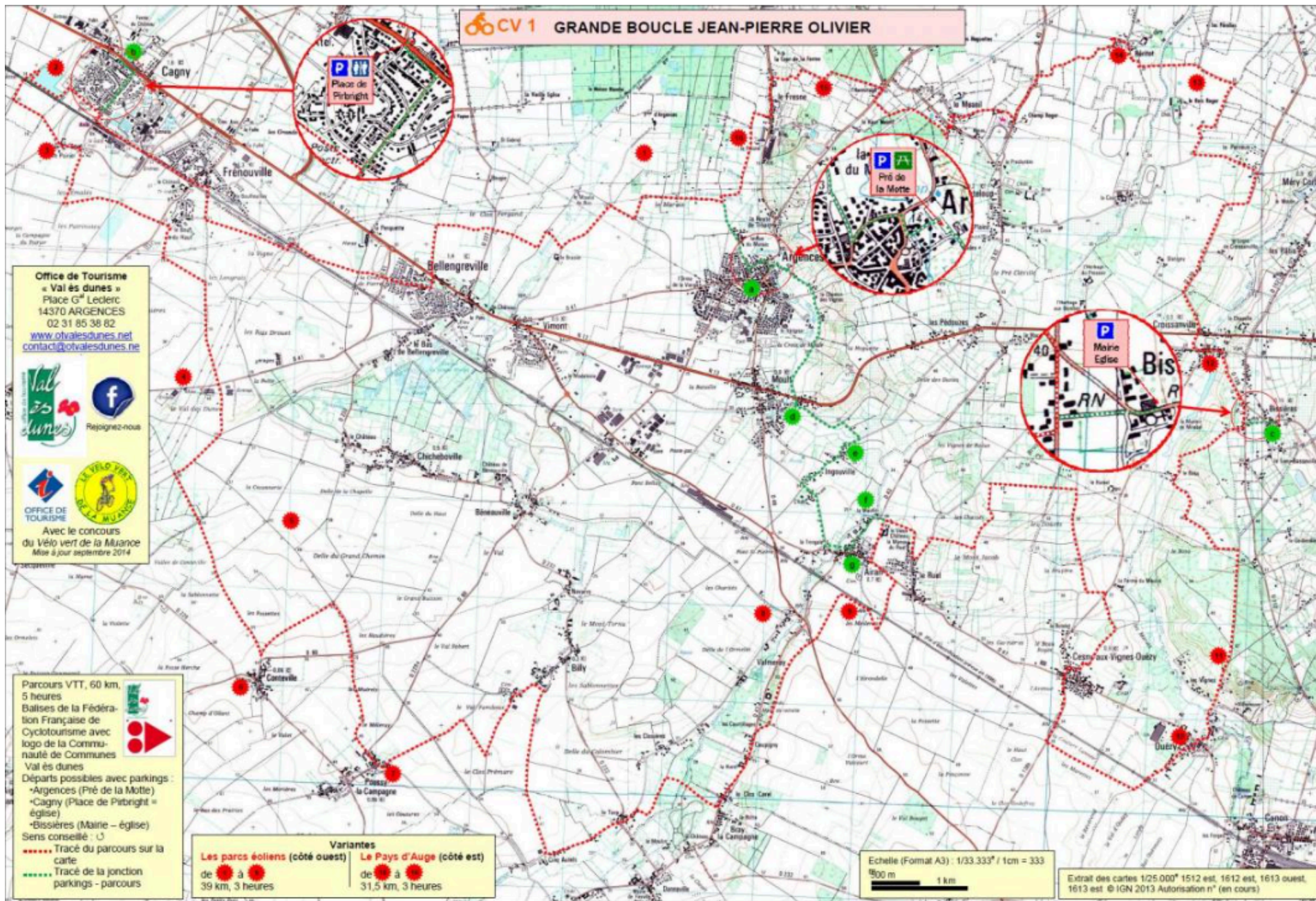
RESEAUX POUR LES DEPLACEMENTS DE LOISIRS

Différents parcours existent, qui ne sont pas pour autant en site propre. On notera en particulier :

- Le circuit "vélo-route" Littoral / Pays d'auge (carte ci-contre), qui traverse VED à l'est. Il permet de rejoindre la voie cyclable qui borde le littoral par les rives Est ou Ouest de l'Orne.
- La boucle VTT créée par une association locale, qui permet de parcourir VED.

S'y ajoutent le réseau de chemins ruraux (plus ou moins continu) qui irrigue l'espace agricole (voir ci-avant).





11.6 SYNTHÈSE, ENJEUX, BESOINS ET PROJETS

Le développement des territoires périurbains a reposé pendant 50 ans sur le binôme maison individuelle + voiture(s). Aussi, la facilité de déplacement longtemps offerte par le réseau routier qui traverse VED et le relie à l'agglomération caennaise (et le faible coût de l'énergie) a favorisé le "tout voiture", laissant peu de place aux déplacements à pied ou en vélo ou à ceux en train, malgré la présence de deux haltes-ferroviaires au cœur du territoire.

Si l'incitation au recours à des modes alternatifs de déplacement est un objectif des politiques publiques depuis plus de 10 ans (pour un développement plus "durable" des territoires), ce sont de nouvelles technologies d'une part, et la crise énergétique qui s'amorce, qui pourraient conduire les ménages à concrétiser cette incitation dans les années à venir et ainsi contribuer à la lutte contre le changement climatique, avec l'aide des collectivités.

Améliorer la qualité du service ferroviaire, déployer de nouveaux aménagements et faciliter l'intermodalité

La concertation a fait ressortir une forte demande d'amélioration du service ferroviaire (régularité), d'adaptation des horaires et d'aménagements pour l'accessibilité des haltes ferroviaires :

- ✓ sécuriser l'accès des vélos et de leur stationnement,
- ✓ développer l'offre de stationnement automobile en tant que besoin,
- ✓ sécuriser/faciliter le franchissement au niveau de la halte de Frénuville,
- ✓ faciliter l'accueil à proximité des haltes, durant les temps d'attente,
- ✓ ...

Ils apparaissent indispensables pour que cet atout qu'est la présence de deux haltes ferroviaires sur ce territoire périurbain, se transforme en une fréquentation plus quotidienne, dès lors que les déplacements en train ont un coût très compétitif et qu'ils sont vertueux du point de vue environnemental.

Doter le territoire d'un réseau cyclable performant

Un premier plan-projet pour le déploiement d'un réseau cyclable sur VED avait été imaginé en 2009, lors de l'élaboration d'une Charte d'Aménagement et de développement durable (sur l'ancien périmètre communautaire).

Peu suivi d'effet, ces études sont réactualisées en 2022, parallèlement à l'élaboration du PLUi par la réalisation d'un SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE avec l'assistance du Bureau d'études CODRA.

ENJEUX

- *l'accessibilité des jeunes aux équipements sportifs et de loisirs,*
- *l'accessibilité des plus âgés aux équipements et services de proximité,*
- *la mobilité sans voiture sur le territoire pour accéder aux équipements et services sur l'agglomération caennaise (ex : l'université).*

- *faciliter les déplacements locaux sans voiture ;*
- *faciliter l'accès aux services et équipements du territoire depuis les villages ;*
- *faciliter l'accès aux haltes ferroviaires et à la gare de Mézidon-Canon ;*
- *relier le territoire avec les réseaux cyclables existants sur les territoires voisins (dont Caen la mer vers Mondeville ou vers les communes de Plaine sud qui dispose d'un réseau structuré ;*

REMARQUES ISSUES DE LA CONCERTATION COMMUNALE

- **BANNEVILLE / EMIÉVILLE** : relier les villages à Cagny et son réseau ;
- **BELLENGREVILLE** : rejoindre Vimont puis Argences en vélo ;
- **CANTELOUP** : créer un passage sécurisé le long de la RD43 ;
- **FRENOUVILLE /CAGNY** : rejoindre en vélo le futur équipement culturel ; rejoindre la gare en sécurité ; rejoindre le réseau de Plaine sud ;
- **JANVILLE** : rejoindre Troarn en vélo ;
- **MOULT** : discontinuité de la piste cyclable ;
- **QUEZY** : sécuriser l'accès à pied et en vélo vers la ferme pédagogique (depuis le village ou depuis Canon) et vers la gare ;
- **SAINT PAIR** : poursuivre les aménagements récents le long de la RD37 vers Janville ;
- **Vimont** : sécurisation vers Argences, à l'est de la passerelle.



Prendre en compte l'évolution programmée (ou seulement projetée) du réseau routier

Trois grands projets, inscrits au SCOT de CAEN METROPOLE, auront (ou pourront avoir) une incidence sur l'aménagement du territoire :

✓ La déviation Vimont-Bellengreville

Elle se dessine au nord des deux villages, du carrefour giratoire entre les RD40 et RD613 jusqu'à celui entre le barreau autoroutier et la RD613. Ce projet (ancien) a été ralenti par de nombreux recours juridiques aujourd'hui purgés. Il est en cours de réalisation en 2022.

Sa mise en service, prévue fin 2024, réduira sensiblement les flux (et les nuisances) à travers les bourgs de Bellengreville et Vimont, permettant d'y reconsidérer l'aménagement et l'urbanisation au cœur des villages. Elle réduira les temps d'accès à l'agglomération caennaise depuis Moul et Argences (et le sud du Pays d'Auge) ainsi que le trafic de poids lourds à travers les petites voies départementales.

✓ Le grand contournement sud de CAEN

Il comprend déjà deux tronçons : à l'ouest, celui reliant la RD562 et le boulevard périphérique de l'agglomération à la RN158 ; au nord-est, celui reliant l'A13 à la RD513. Le tronçon central qui doit relier la RD613 (entre Bellengreville et Frénoville) à la RN158 (au sud de Tilly-la-campagne) ne fait pas à ce jour l'objet d'une programmation, mais seulement d'un tracé indicatif qui est dès à présent reporté sur le PLU communal de Bellengreville.

ENJEU :

La gestion des flux de poids lourds issus des activités économiques qui bordent la RD41

✓ La liaison Troarn-Courseulles

Plus hypothétique, elle permettrait de dévier l'agglomération caennaise en facilitant les flux SE/NO.

A PREVOIR

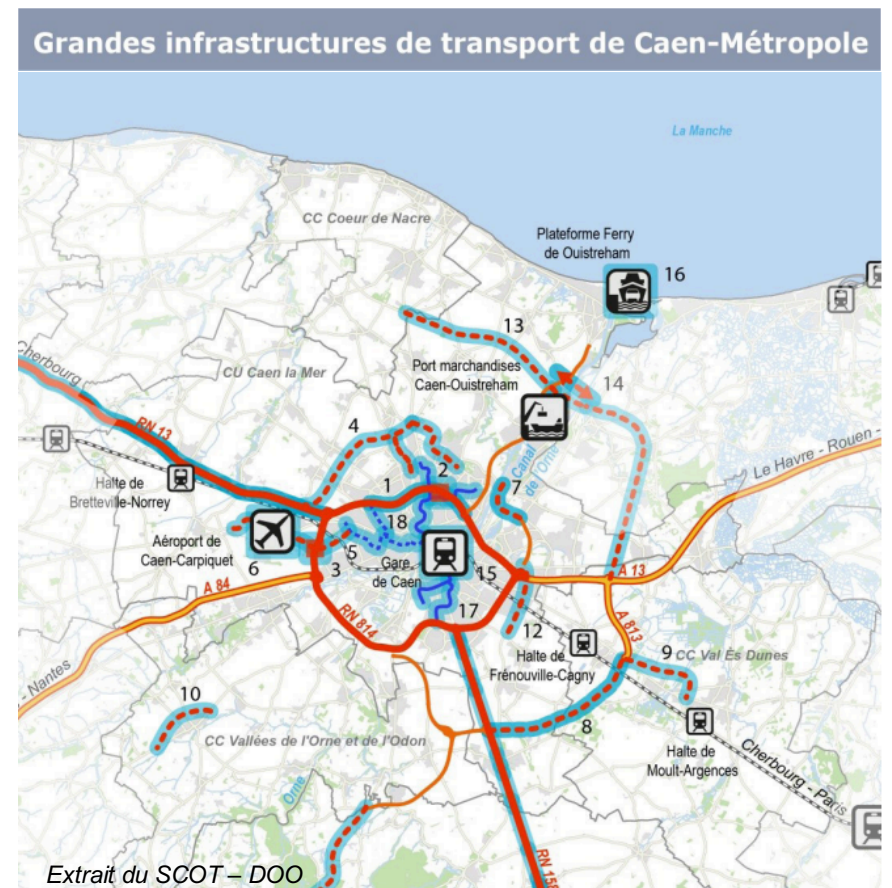
Liaison A13/ Nouveau monde : emplacement à réserver sur Cagny

PROJETS D'AMENAGEMENT DE CARREFOURS PAR LE CONSEIL DEPARTEMENTAL :

- RD80/RD231 sur Saint Pierre-du-Jonquet et Saint Ouen-du-MO ;
- RD80/RD231a sur Saint Pierre-du-Jonquet ;
- RD78/RD80 sur Saint Pierre-du-Jonquet ;
- RD225/RD227 (NE) sur Émiéville ;
- RD80/RD229b sur Valambray ;

TRAVAUX DE SECURISATION :

- traversée des hameaux de Valambray sur la RD43 (rive est de la Muance) : Airan, Coupigny, Bray, ...



11.7 ANNEXE : TEMPS ET COUT DE DEPLACEMENTS PAR MODE

TEMPS DES DEPLACEMENTS PENDULAIRES EN VOITURE

VED est entièrement compris dans l'isochrone qui mesure l'espace accessible en moins de 30 minutes depuis le centre de Caen. Ses principaux pôles urbains le sont dans celui qui mesure l'espace accessible en moins de 20 minutes depuis le centre de Caen (si l'on prend en compte le barreau routier A13-RD613 et ... son péage).

Si ce calcul ne prend pas en compte les ralentissements du matin et du soir sur la RD613, il permet de souligner l'amélioration de l'accessibilité depuis l'agglomération caennaise pour l'est du territoire et en particulier, pour Argences et Moul. Elle devrait encore l'être avec la mise en service de la déviation de Vimont-Bellengreville prévue fin 2024.

DONNEES GEOPORTAIL – ISOCHRONE 20 MINUTES SANS ET AVEC PEAGE

Temps de trajet (Google maps)

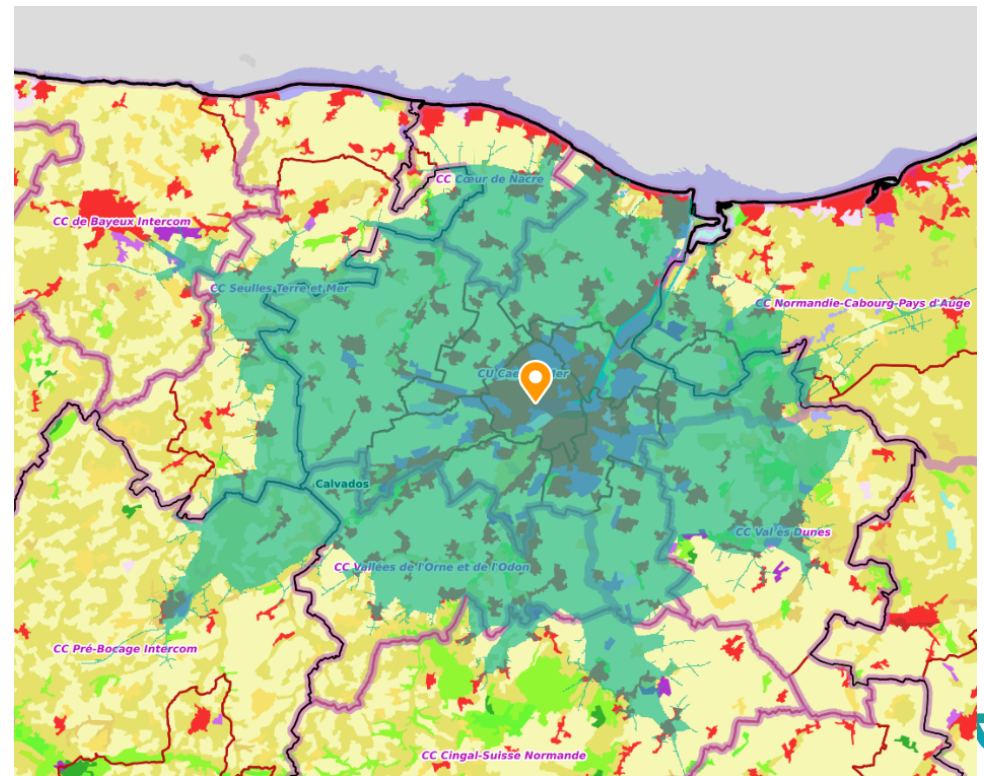
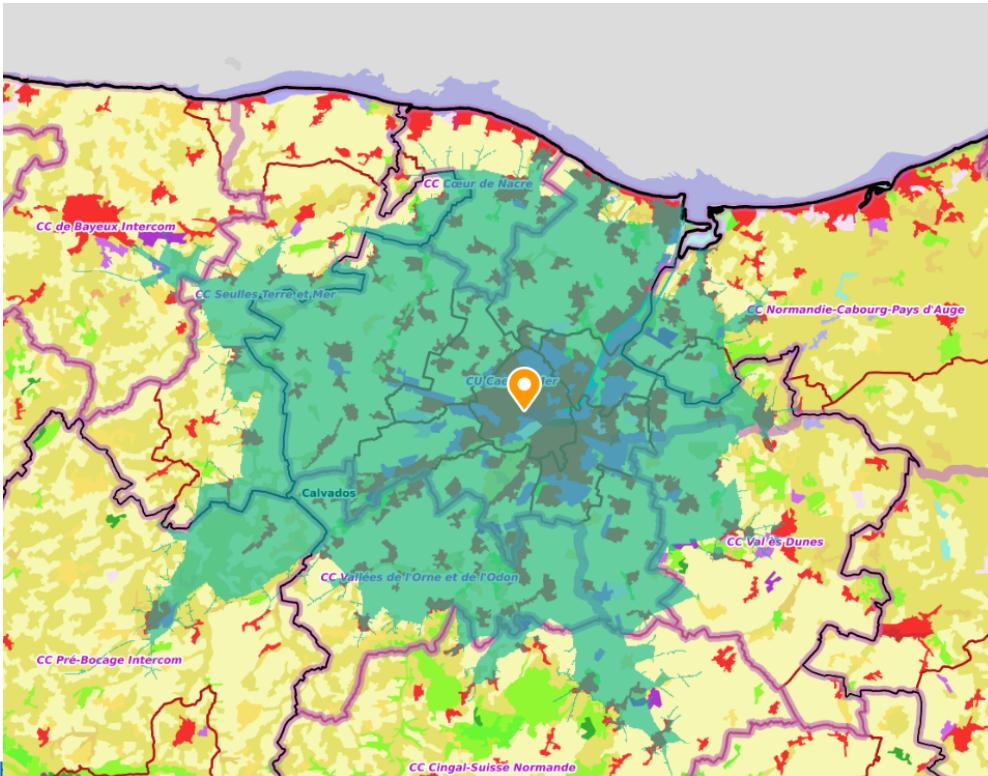
Temps Caen le matin <> VED le soir :

- Cagny 10 à 30 min
- Vimont 10 à 35min
- Saint-Pair 15 à 30min
- Argences 20 à 40min
- Condé sur ifs 30 à 50min

COUTS DE DEPLACEMENTS PENDULAIRES EN VOITURE

Coût kilométrique (essence + péage) CAEN-ARGENCES : 3€

Indemnité kilométrique au km (coût moyen) : CAEN-ARGENCES : 10 à 12€



TEMPS ET COUT DES DEPLACEMENTS PENDULAIRES EN TRAIN

Temps de trajet et tarification (Printemps 2022)

Gare de Caen			Gare de Lisieux		
	Temps de trajet	Tarifs*		Temps de trajet	Tarifs*
Frénoville-Cagny	7min	4 €	Frénoville-Cagny	25min	8 €
Moult-Argences	12min	4 €	Moult-Argences	20min	8 €
Mézidon-Canon	15min	4 €	Mézidon-Canon	15min	4 €

* tarif hors abonnement, réduction, ou remboursement employeur

Autres trajets depuis Mézidon-Canon :

- ✓ Rouen Rive Droite : 1h34 et 24€ ;
- ✓ Le Mans : 1h34 et 24,50€;
- ✓ Tours : 2h41 et 37,10€.

TEMPS DES DEPLACEMENTS EN BUS*

* ils s'accroissent (aussi) avec les ralentissements ;

Temps de trajet entre Caen et :

- Cagny 15/20 min
- Vimont 20/30 min
- Argences 30/40 min
- Ouézy 60 min
- Sannerville 20 min
- Troarn 25 min

Temps de trajet entre Canon et

- Ouézy 15/20 min
- Cesny 20/30 min



