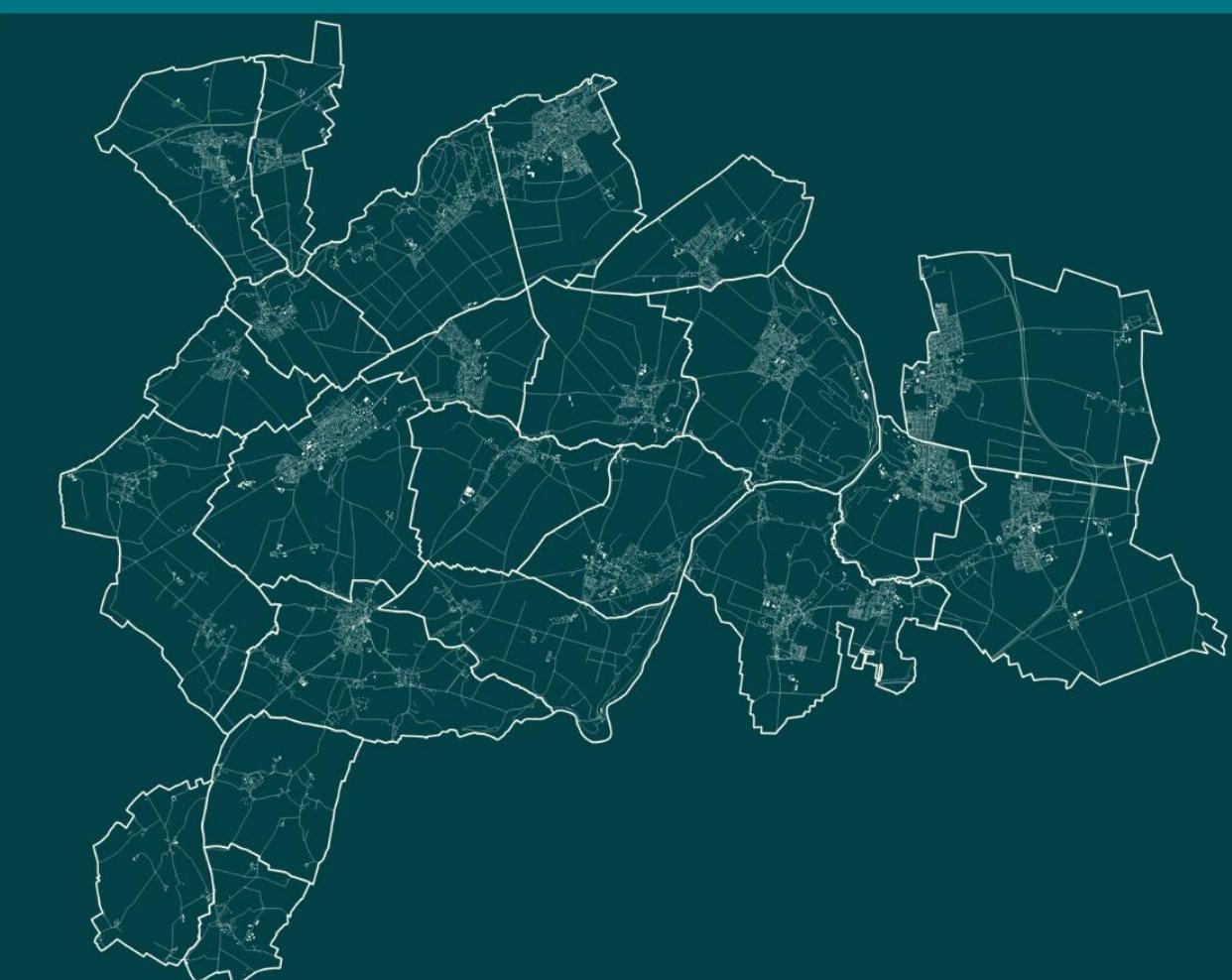




# LA MOBILITÉ EST-ELLE RÉVÉLATRICE DES TRANSITIONS DU TERRITOIRE ?

Communauté de communes  
Vallées de l'Orne et de l'Odon



2022/2023

# Table des matières

Préambule.....	4
Méthodologie .....	6
Introduction .....	7
I . Le territoire et ses potentialités.....	8
1 - Une situation géographique stratégique.....	9
Un territoire au contact de plusieurs aires urbaines .....	9
Une fusion imposée par la loi NOTRe.....	10
L'intercommunalité périurbaine.....	11
Périurbanisation - phénomène qui structure les territoires .....	12
2 - Un patrimoine local .....	17
Un territoire principalement agricole .....	18
Les paysages urbains .....	18
Le tourisme de nature.....	19
Le tourisme mémoriel.....	21
3 - Des potentialités socio-économiques.....	24
Une concentration de services de proximité.....	24
La Communauté de Communes partenaire du Réseau initiative Calvados.....	28
Un service de développement économique au sein du territoire .....	28
Un développement économique au travers de la ZA La croix boucher .....	30
Un taux de concentration au sein du territoire qui reste faible.....	32
Une potentielle attractivité de la communauté Urbaine Caen la Mer .....	35
Diversité de la population qui structure l'espace .....	36
II. Un territoire théâtre de transitions .....	47
1 - Une dichotomie paysagère.....	49
Un paysage d'openfield .....	50
Un paysage de bocage.....	52

Un paysage de ripisylve .....	54
2 - Des paysages urbains variés.....	55
Architecture de la reconstruction .....	55
Architecture Pavillonnaire.....	56
Architecture de la Suisse Normande.....	57
3 - Une dynamisation du territoire à travers des politiques publiques.....	58
Plan LEADER : financements européens pour le développement des territoires .....	58
Le contrat de relance et de transition écologique de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon .....	61
<b>III . Les mobilités : un enjeu structurant les modes de vie .....</b>	<b>65</b>
1 - Environnement rural et mode de vie urbain .....	66
Des modes de vie différents ? .....	66
Qu'est ce qu'un mode de vie urbain ? .....	67
Qu'est-ce qu'un mode de vie rural ? .....	71
Un mode de vie en évolution dans la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon..	73
Les déplacements domicile - travail.....	78
.....	80
2 - Un réseau de transport en désaccord avec les nouveaux modes de vie .....	80
Une desserte inégale des transports en commun.....	80
Un réseau routier favorable à l'utilisation de la voiture.....	82
Mobilités douces.....	83
Les pratiques du vélo des habitants.....	85
La pratique du covoiturage.....	88
<b>Conclusion.....</b>	<b>89</b>
<b>Bibliographie / Sitographie :</b> .....	<b>91</b>

# Préambule

## L'élaboration du diagnostic et les participations

La mise en application au 1er janvier 2017 de la loi portant sur la nouvelle organisation du territoire de la République (loi NOTRe) a conduit à la création de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon (CCVOO). Cet établissement public de coopération intercommunale (EPCI) issu de la fusion des deux communautés de communes, Évreux Orne-Odon et Vallées de l'Orne, a fait l'objet d'un travail universitaire de la promotion 2022-2023 de la licence professionnelle systèmes d'informations géographiques - diagnostic et aménagement des territoires (LP SIG-DAT) du département de géographie et d'aménagement des territoires (SEGGAT) de l'Université de Caen-Normandie afin d'élaborer un diagnostic territorial.

La conduite de ce diagnostic a été réalisé de septembre 2022 à janvier 2023 sur le thème des mobilités et encadré par l'équipe enseignante-chercheuse : M. Bautes, Mme Christin, Mme Graby et M. Guillot.

Ont participé à cette étude : ADOMADE Sydol, BORDIGA Aymeric, BOULAKRADECHE Feriel, BRIFFAUD-ASTOLFI Clémentine, CAMARA Alassane, DIOP S.Maye, LEMOIGNE Thomas, MEDYK Aleksandra, MERCERON Mélanie, MONDY Anthony, RODRIGUES Océane, ROUSSELON Arnaud, TIREAU Maylis et VERDON Lucille.

## L'organisation de la démarche

Le travail de recherche a reposé essentiellement sur la récupération et l'analyse de données quantitatives mettant en avant plusieurs thématiques, telles que la démographie, les caractéristiques sociales et économique du territoire, l'organisation des réseaux de mobilités, des services de proximité et de leurs usages, les caractéristiques de l'habitat, l'environnement et les secteurs touristiques sur le territoire.

Cette première étape a été la réalisation de cartes et de documents graphiques permettant de dégager des sous-ensembles géographiques pour repérer les qualités et les éventuelles faiblesses du territoire. Au fil des rencontres et des observations menées sur l'ensemble de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, les propos des riverains ont été saisis laissant entrevoir des aspirations et des visions diversifiées du territoire. Une seconde phase, fondée sur l'analyse des discours tenus et le croisement des diverses données et des regards portés sur l'intercommunalité, est venue confronter, nuancer ou infirmer les hypothèses et constats dégagés lors de l'état des lieux préalable. À l'issue de cette dernière phase, se tiendra une restitution écrite et orale finale, qui aura lieu en février 2023, en présence des membres de l'équipe enseignante-chercheuse et d'intervenants professionnels nous ayant accompagnés lors de ce semestre.

## Méthodologie

Pour établir un véritable portrait du territoire à même de faire ressortir les différents enjeux mis en œuvre, notre méthodologie s'est articulée en plusieurs temps.

Dans un premier temps, nous avons appris à connaître le territoire en faisant des recherches sur internet. Cette première phase de familiarisation, a été permise grâce aux recherches sur différents sites :

- L'institut national de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE)
- L'Observatoire des Territoires de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANTS)
- Le site collectivites-locales.gouv
- Le site de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon
- Différentes bases de données en libre-service : Data.gouv, OpenStreetMap ...

Ensuite, plusieurs phases terrains ont été nécessaires pour confirmer ces recherches, pour échanger avec les citoyens et les élus sur le territoire. Nous avons assisté aux différentes réunions publiques : le vendredi 14 octobre 2022 à Fontenay-le-Marmion et le lundi 17 octobre 2022 à Maltot. Ces réunions ouvertes au public, nous ont permis d'en apprendre davantage sur le territoire à travers des réactions, des ressentis et des échanges. De plus, nous avons eu quelques entretiens avec des élus et des missions locales. Lors de l'entretien avec le maire d'Évrecy, il nous a objectivement parlé de sa commune et de l'intercommunalité qui sera à nuancer par la suite.

Enfin, la réalisation d'un questionnaire (annexe 1) axé sur les mobilités a permis d'affirmer ou non les hypothèses déjà formées et d'étayer notre point de vue sur ce territoire. Ce questionnaire a été réalisé avec le logiciel Sphinx iQ2 après la collecte des données. Pour obtenir des réponses, nous avons questionné 260 personnes principalement dans la rue, selon l'échantillonnage basé sur les groupes d'âge et la commune de résidence. Nous avons également participé à des initiatives locales comme le marché de Noël à Vacognes-Neuilly organisé par l'association Lud'Aines ou celui d'Évrecy et Laize-Clinchamps. L'approche a été tout autre au marché de Noël de Maltot, où le maire de la commune Rémy Guilleux, également responsable des mobilités de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, ne nous a pas laissé continuer les questionnaires devant la salle des fêtes. Ce qui peut laisser sous-entendre des désaccords ou des problèmes sur ces sujets de mobilités.

## Introduction

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon (CCVOO) est un territoire situé dans la couronne périurbaine de Caen. Selon l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), on considère une commune périurbaine comme :

*« Une commune dont au moins 40 % des actifs résidents se rendent pour leur travail dans un ou plusieurs pôles urbains de 1 500 emplois ou plus. »*

La couronne urbaine est dite monopolarisée puisque les habitants se dirigent vers un seul grand bassin de l'emploi qui, pour notre zone d'étude, est Caen. On peut diviser la Communauté de Communes en deux parties avec le périurbain proche et le rural périurbain qui sont tous les deux sous forte influence du pôle de Caen, qu'on détaillera plus tard dans la partie.

On peut alors se demander **si la mobilité est révélatrice des transitions du territoire.**

Pour cela, nous allons argumenter notre plan en trois parties. Nous présenterons le territoire et ses potentialités. Puis, nous démontrerons que c'est un territoire théâtre de transitions. Enfin, nous développerons sur les mobilités qui sont un enjeu majeur qui structure le mode de vie d'un territoire.



Figure 1: Communauté de commune Vallées de l'Orne et de l'Odon , Saint-Martin-de-Fontenay

# I. Le territoire et ses potentialités

## 1 – Une situation géographique stratégique

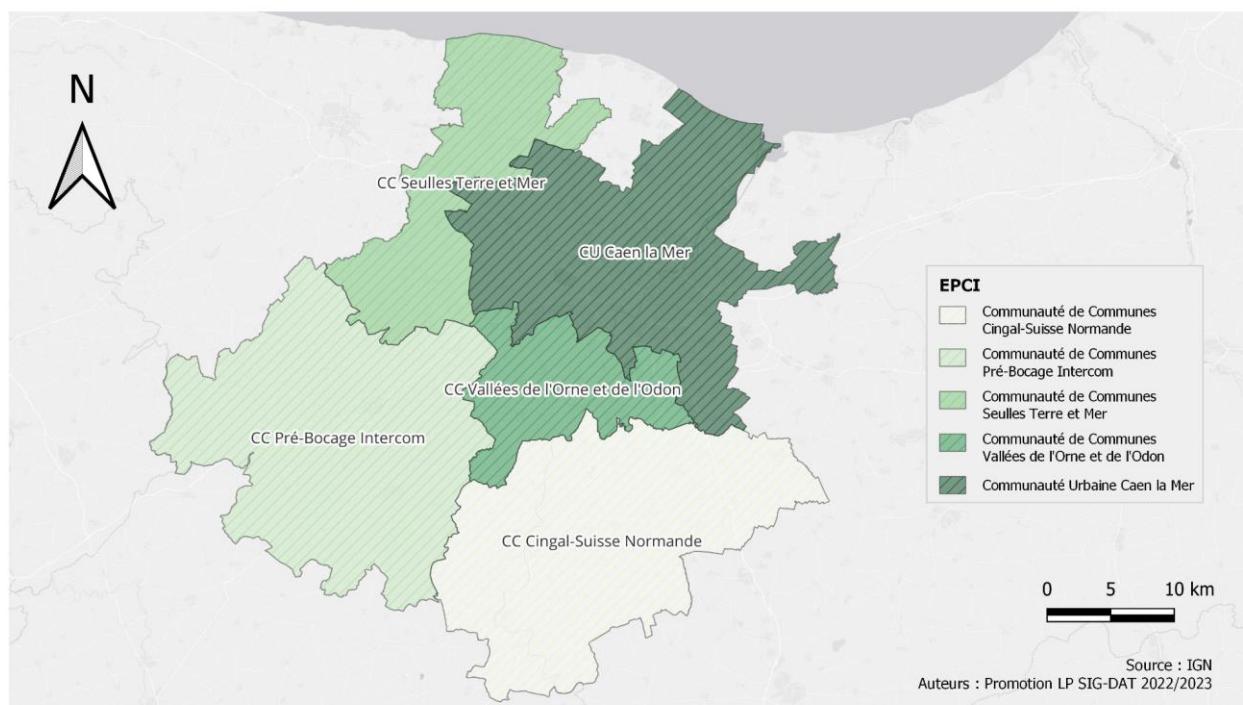
### Un territoire au contact de plusieurs aires urbaines

Chaque échelon territorial s'inscrit dans un système global et prend part, dans une certaine mesure, au système dont il est membre. La capacité des territoires à tirer parti des articulations avec d'autres territoires, d'autres échelles d'actions, constitue désormais une ressource stratégique pour leur développement.

Nous présenterons, ici, la manière dont la Communauté de Communes (CC) se positionne dans l'ensemble territorial complexe auquel elle appartient. En effet, ce territoire intercommunal recomposé s'inscrit dans le programme Petite Ville de Demain (PVDD), et entretient des relations avec des pôles proches comme la communauté urbaine de Caen la mer, et la préfecture du département du Calvados.



Pôles extérieurs influençant les dynamiques de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon



*Figure 2 : Carte des Pôles extérieurs influents*

### Une fusion imposée par la loi NOTRe

La loi NOTRe du 7 août 2015 engage un processus de fusion des intercommunalités dans le but de rationaliser les périmètres existants sur l'ensemble du territoire national. L'établissement d'un nouveau seuil démographique fixé à 15 000 habitants implique donc de regrouper des intercommunalités voisines qui n'atteignent pas ce seuil.

Néanmoins, des dérogations permettent dans certains cas à des intercommunalités d'être maintenues en deçà du seuil des 15 000 habitants annoncés (avec toutefois un minimum fixé à 5 000 habitants) qui sont prévues par le texte, notamment pour des zones de montagnes et des territoires à faible densité. Non concernée par ces caractéristiques physiques et géographiques, la CC constituée anciennement de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne comprenant les quatre communes suivantes :

- Clinchamps-sur-Orne
- Laize-la-Ville
- May-sur-Orne
- Saint-Martin-de-Fontenay

Et de la Communauté de Communes Évreux-Orne-Odon formée par dix-neuf communes du canton d'Évreux (16 226 habitants en 2014) :

- |                       |                          |
|-----------------------|--------------------------|
| - Amayé-sur-Orne      | - Grainville-sur-Odon    |
| - Baron-sur-Odon      | - Maizet                 |
| - Bougy               | - Mondrainville          |
| - La Caine            | - Montigny               |
| - Esquay-Notre-Dame   | - Préaux-Bocage          |
| - Évreux              | - Sainte-Honorine-du-Fay |
| - Feuguerolles-Bully  | - Vacognes-Neuilly       |
| - Fontaine-Étoupefour | - Vieux                  |
| - Gavrus              |                          |

Seule la Communauté de Communes Évreux-Orne-Odon aurait pu être dispensé d'un regroupement intercommunal au regard de son poids démographique dépassant le seuil des 15 000 habitants imposés. Ainsi on peut dire que ce regroupement, mis en place en 2017, témoigne davantage

## I. Le territoire et ses potentialités

d'une politique que d'une volonté de fusionner. À ce jour, la CC regroupe 23 communes dont une nouvelle, Laize-Clinchamps, issue de la fusion de deux communes : Laize-la-Ville et Clinchamps-sur-Orne.

Par ailleurs, la loi NOTRe a vocation à renforcer les compétences des EPCI à fiscalité propre (FP) en leur transférant des nouvelles compétences relatives au développement économique intégrant notamment la promotion du tourisme, le traitement des déchets et l'accueil des gens du voyage, mais aussi la gestion de l'eau potable, de l'assainissement, des déchets, du gaz, de l'électricité et des transports de leur territoire.

► Axes routiers majeurs menant à Caen la Mer

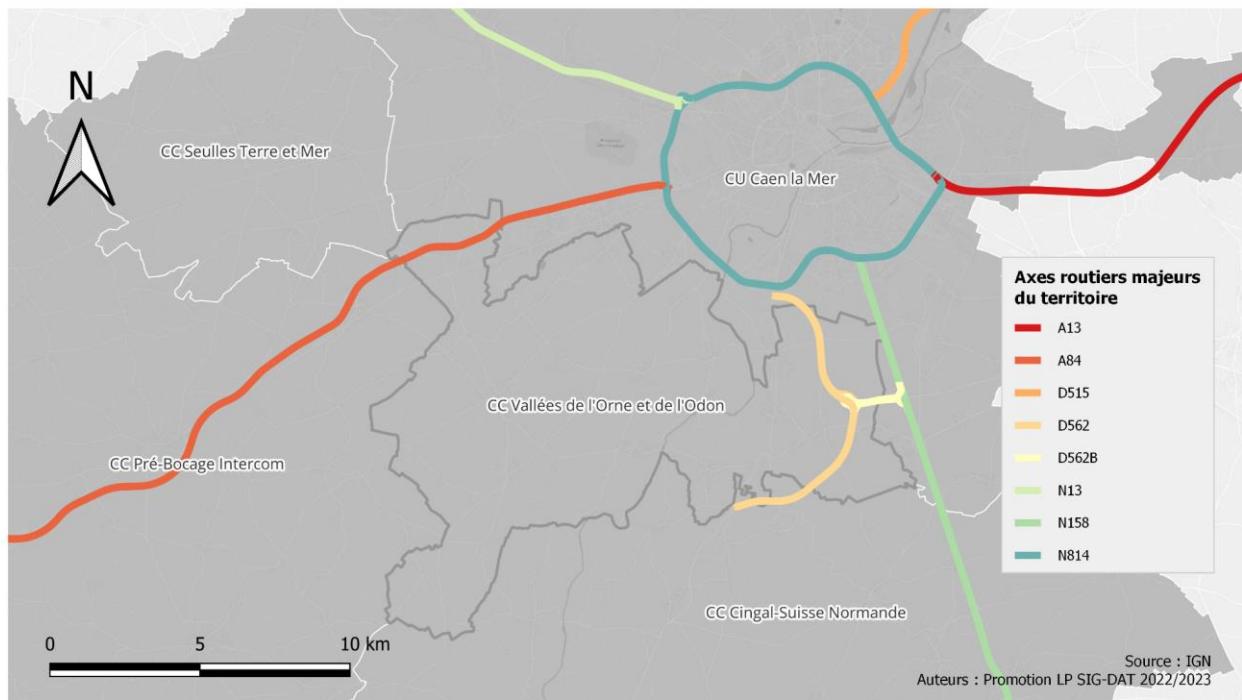


Figure 3 : Cartes des axes routiers majeurs

### L'intercommunalité périurbaine

La Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon est, dans sa totalité, sous forte influence du pôle de Caen La Mer. Parmi les 23 communes qui la composent, seules cinq peuvent être considérées, selon la nomenclature de l'INSEE (2021), comme le périurbain proche et le reste est classé comme le rural périurbain sous forte influence d'un pôle.

## Les dynamiques démographiques de Caen Métropole

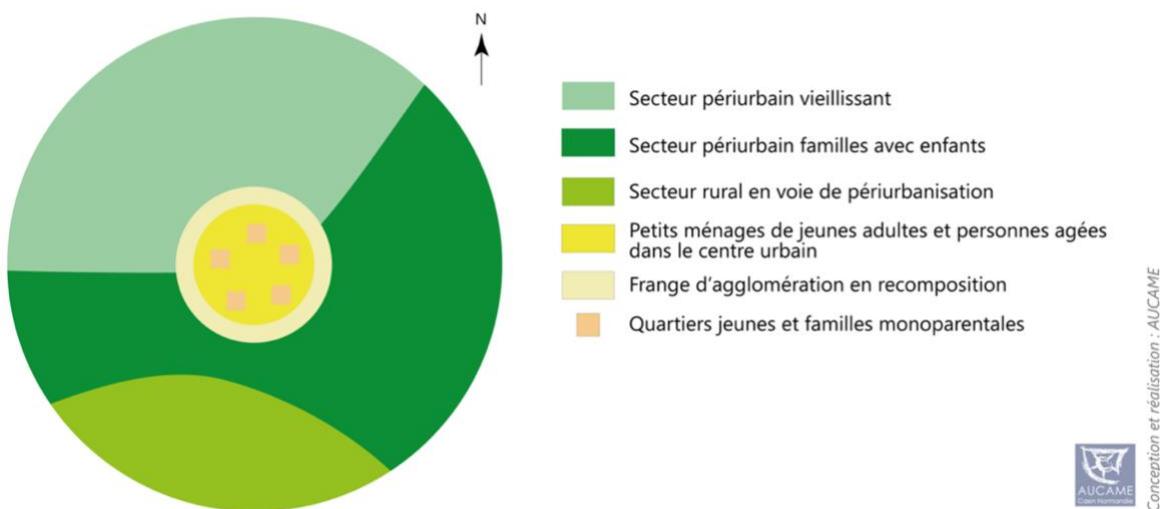


Figure 4 : Dynamiques démographiques de Caen Métropole

L'Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole (AUCAME) propose une approche de classification des espaces, possiblement plus adaptée pour le terrain de notre diagnostic. Elle est fondée plutôt sur les dynamiques démographiques de Caen et ses alentours (Schéma 2). Selon cette classification, la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon se trouve presque en totalité dans le secteur périurbain et les communes au sud se trouvent dans le secteur rural en transition vers la périurbanisation.

### Périurbanisation - phénomène qui structure les territoires

Les années 1960 en France se caractérisent par la société en plein essor économique d'après-guerre et la saturation des villes – en 1968 environ 70 % de la population française vivait dans les territoires urbains.

Les citadins des classes moyennes, commencent à rechercher un cadre de vie plus confortable et agréable, en idéal une maison avec le jardin, non loin de leur lieu de travail. Au même moment, l'accès au véhicules motorisés devient de plus en plus facile et l'infrastructure routière s'améliore rapidement.<sup>1</sup> L'ensemble des politiques publiques et une forte promotion de l'habitat pavillonnaire par le marché

<sup>1</sup> Marchal Hervé, Stébé Jean-Marc, La ville étalée, dans : *La France périurbaine*. Paris : Presses Universitaires de France, 2018, pp. 47-65. (Que sais-je ?)

immobilier, accélèrent encore plus la migration des habitants urbains vers les zones en dehors des grandes villes.

Dans ce contexte émerge un nouveau phénomène qui sera plus tard qualifié de « périurbanisation » - les communes situées autour des agglomérations noteront un gain de population important, qui aura pour conséquence un étalement des villes dans les campagnes, effacement progressive des frontières nettes entre urbain et rural avec une brusque séparation entre un lieu de vie et un lieu de travail. Le logement n'est plus dans les centres urbains mais l'emploi s'y concentre encore. Les français périurbains veulent le meilleur des deux mondes - le dynamisme des villes et le cadre idyllique des campagnes, tout en gardant leur confort de vie.

Malheureusement le périurbain n'est pas un espace parfait et son émergence et sa croissance viennent avec un coût important au niveau social, environnemental et économique.

### Périurbanisation à l'échelle de la ville de Caen

Dans la réalité locale de la périurbanisation, nous pouvons parler de deux générations d'espaces périurbains de Caen. La première, se forme dans les années 1970-1980 et la deuxième arrive dans les années 1990-2000.

Dès les années 1950, l'agglomération caennaise vit un grand développement dans les secteurs industriel et tertiaire. Jusqu'aux années 1980 domine l'industrie, surtout concentrée au sud-est de l'agglomération avec la société métallurgique de Normandie (SMN) à Mondeville et dans les communes avoisinantes, qui fonctionnait pendant les décennies en forte relation avec les mines des minéraux de fer des communes de Saint-André-sur-Orne, May-sur-Orne, Feuguerolles-Bully, et a structuré une grande partie du territoire même au-delà de sa fermeture. Les années 1980 se démarquent par l'émergence du secteur tertiaire qui poursuit sa croissance jusqu'à aujourd'hui.

Avec le développement économique intense nous observons aussi une forte croissance démographique qui impacte la création des nouveaux espaces de vie dans l'agglomération - les villes-nouvelles de Hérouville-Saint-Clair et Folie-Couvrechef, habitat collectif de Beaulieu et les zones pavillonnaires entre autres à Ifs.

Les débuts de la périurbanisation de la ville de Caen étaient un processus rapide et intense. Au point que, dès la mise en place par INSEE de zonage de l'espace qui inclut le périurbain, l'aire urbaine de Caen apparaît comme une des plus périurbanisées de France, où 50 % de la population totale habite dans une commune périurbaine (moyenne française : 31 %).<sup>2</sup>

Les communes proches de Caen ont rapidement appris à naviguer dans la nouvelle réalité où le quotidien se déclinait par maison individuelle, automobile et centre commercial. Avec le temps, la périurbanisation s'est étalée très rapidement sur les communes beaucoup plus éloignées du ville-centre, pour arriver jusqu'à la frontière méridionale du département.

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon hérite des passés et vécus différents de ses territoires. Même si elle est majoritairement périurbaine, la population rurale reste une part importante dans son identité. Elle réunit à la fois population des ouvriers spécialisés de côté l'est de l'Orne et population à dominante agricole à l'ouest et au sud. Population déjà vieillissante de la première génération de la périurbanisation se contrebalance avec la population toujours affluente avec une forte dominante des jeunes familles avec les enfants.

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, comme beaucoup des intercommunalités périurbaines, possède une population très diverse ce qui peut être son atout mais également le plus gros enjeu.

### Périurbanisation – un problème de classification

Le périurbain n'est pas un espace propre à la France. Il apparaît majoritairement dans les pays post-industriels de l'hémisphère nord et peut être défini à l'échelle globale comme « *le renouvellement des formes urbaines et des modes d'habiter à la périphérie des grands centres urbains, sous l'effet d'un usage massif de l'automobile* »<sup>3</sup>. Cet étalement, fortement associé avec la dépendance à l'automobile, a pour conséquence également la consommation d'énergie plus importante et l'augmentation de la pollution.

<sup>2</sup> Lionel Rougé et Ludivine Collette, 2021, « Plusieurs générations d'espaces périurbains », in *Atlas Social de Caen*

<sup>3</sup> Newman et Kenworthy, *Cities and automobile dependence*, 1989

La catégorisation statistique globale des espaces périurbains est quasiment impossible car le sujet de périurbanisation est très complexe et dépend fortement de la réalité spatiale et socio-économique du pays ou même de la zone spécifique étudiée, comme nous l'avons vu avec l'exemple de Caen.

La catégorisation officielle « à la française » change souvent aussi. Différents chercheurs prennent en considération différentes caractéristiques des espaces périurbains pour essayer de les étudier et classer. Même l'INSEE adapte sa définition de périurbain de manière régulière et la décline selon les différents facteurs.

### Périurbain - l'idéal résidentiel arrivé à maturité ?

Même avant la périurbanisation des années '60-'70, l'État a mis en place des politiques favorisant l'étalement des villes. La loi Loucheur et le Plan Courant, ont répondu aux crises liées à la réalité d'après-guerre et l'exode rural dans son moment critique. De suite, à la fin des années 1970, la loi Barre a facilité l'accès à la propriété individuelle. Des prêts aux taux très réduits et des primes de construction ont accéléré le développement du pavillonnaire qui restait sous la forte dépendance des centres urbains avec tous les avantages et désavantages de ce fait. Les prêts à taux zéro de 1995 et innovations dans le domaine de l'habitat pavillonnaire, tels que la Maison Borloo à 100 000 euros, ont relancé la périurbanisation qui a ralenti aux débuts des années 1990.

Le rêve pavillonnaire a toujours été et reste jusqu'à aujourd'hui fortement lié aux marchés immobiliers et bancaires. Quand, à peu près 40 ans après son émergence, la première crise importante (crise des *subprimes* de 2008) touche directement à la réalité périurbaine, nous observons une prise de conscience forte des habitants mais aussi des pouvoirs politiques. Ces espaces entre ville et campagne recherchent leur propre identité. Ni ville, ni campagne, le périurbain se voit d'une entité mature et prête pour l'autonomie. Les politiques de développement local changent, les pratiques de mobilités quotidiennes aussi.

Cette voie vers l'autonomie s'est facilitée aussi grâce à la loi NOTRe et à la fusion en 2017 des communes sous la forme d'intercommunalités à fiscalité propre – les communes, trop petites pour investir en autonomie, combinent leur moyens humains et économiques pour agir. Les élus locaux font

face à « l'apprentissage de proximité »<sup>4</sup>, la ville-centre s'éloigne de plus en plus de ses communautés des communes proches. L'accès au centre de l'agglomération devient de plus en plus congestionné ou même de plus en plus fermé aux voitures, donc le pouvoir local mobilise les ressources locales, et cherche à développer de nouvelles.

La population change aussi, les ménages se diversifient sur le plan sociologique et générationnel. Les habitants exploitent de plus en plus le potentiel paysager des lieux de résidence et en conséquence le modèle pavillonnaire devient obsolète et non pertinent.

Dans les nouveaux projets d'aménagement des espaces périurbanisés, un retour d'immobilier traditionnel ne s'observe pas que dans le domaine de l'habitat mais aussi dans le traitement des espaces publics.

Déjà évoquée, l'implémentation de la loi NOTRe était un point décisif pour la CC. Les communes du nord de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon actuelle, ont eu le choix de faire partie de Caen La Mer ou de fusionner avec les communes du sud. Cette nouvelle intercommunalité se compose alors de deux zones similaires mais avec des passés et vécus différents. Nous verrons aussi que ces différences, au moins au niveau démographique, ne sont pas limitées à la question de proximité de la ville-centre.

---

<sup>4</sup> Jean-Raymond COHEN, *L'avenir des espaces périurbains - Sénat*, url : <https://www.senat.fr/rap/r98-292/r98-2922.html>

## 2 - Un patrimoine local

### OCCUPATION DE SOL DE LA CC VALLEES DE L'ORNE ET DE L'ODON

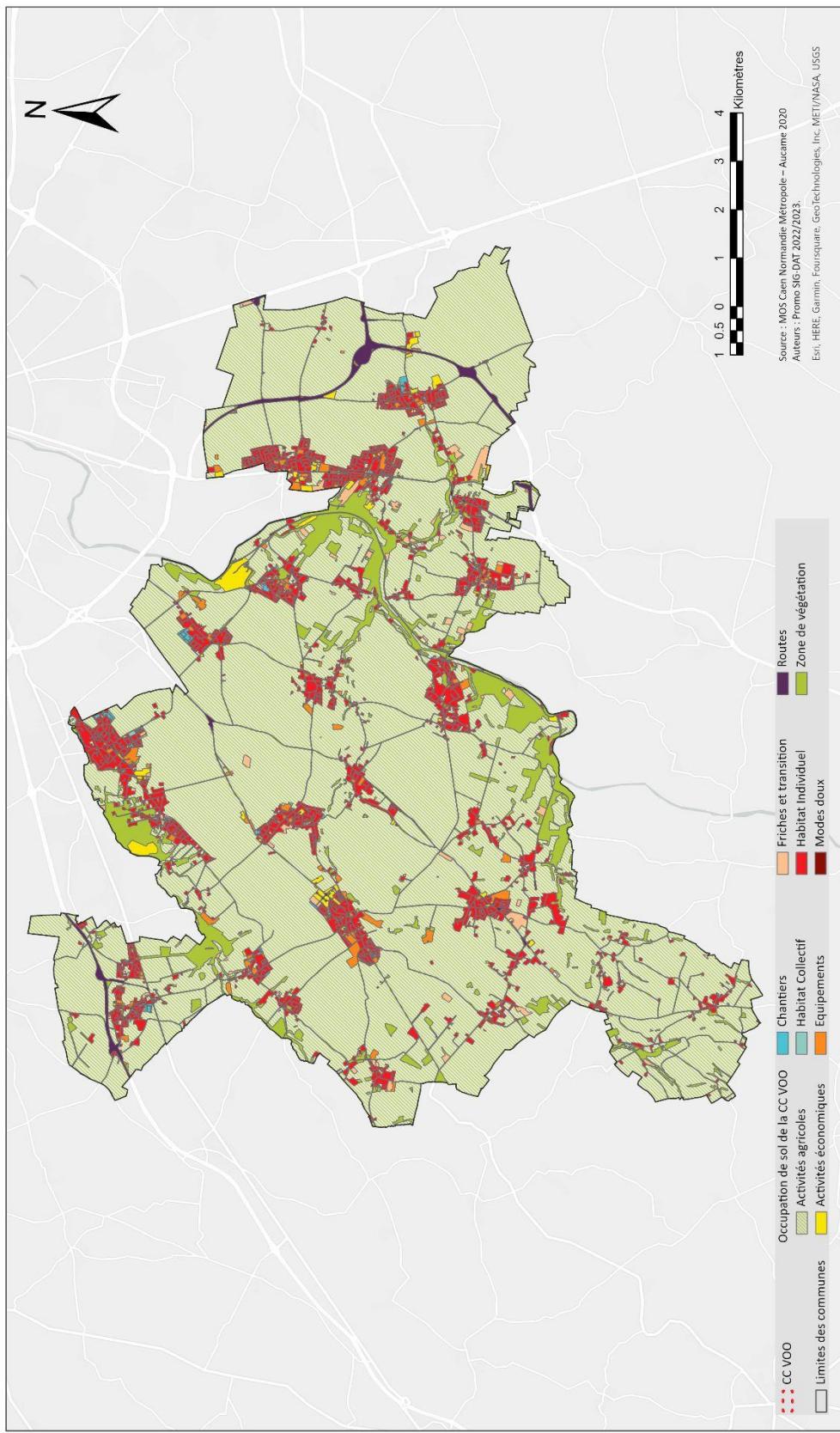
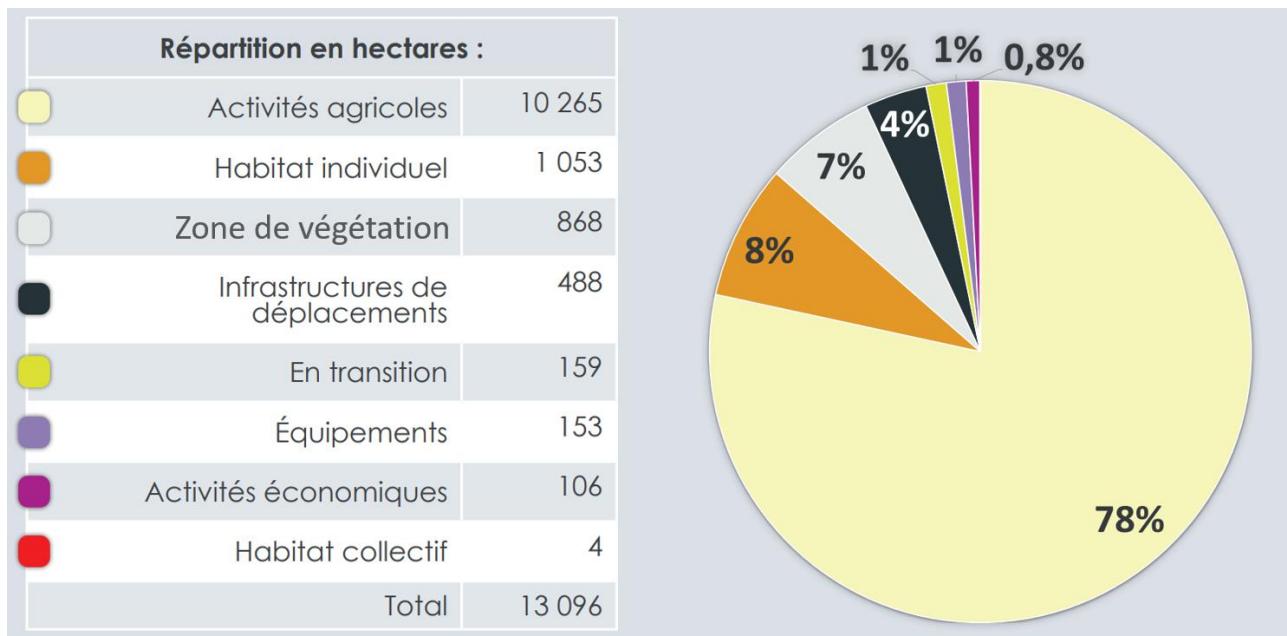


Figure 5 : Carte d'occupation de sol CCVOO

## Un territoire principalement agricole

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon est une vaste intercommunalité, étendue sur 13 096 ha, dont 10 265 ha de surface consacrée à l'activité agricole. Soit 78% de l'usage de ses sols, c'est-à-dire la quasi-totalité de la surface agricole utile (SAU). C'est un territoire très peu bâti puisque l'habitat représente seulement 8 % de sa surface. L'habitat individuel constitue, à l'image du territoire concerné par le SCoT Caen-Métropole, l'usage urbain dominant.



## Les paysages urbains

La Communauté de Communes est parsemée de villages avec un habitat assez dispersé, avec Évrecy comme modèle typique : un centre-ville avec des maisons datant de la reconstruction et des lotissements pavillonnaires s'articulant autour. Cette forme est héritée des années 70, avec ce fort mouvement d'accès à la propriété individuelle autour de Caen et marqué par un développement pavillonnaire particulièrement important. Cet accroissement touche aujourd'hui une importante partie du territoire notamment dans sa partie nord. Rompant avec la forme traditionnelle des villages de la plaine de Caen, le tissu pavillonnaire est aujourd'hui très fortement marqué dans le paysage.

Les villages sont entourés d'une ceinture de petites parcelles irrégulières. Les communes du nord en périphérie de Caen à dominante urbaine n'échappent pas à ce modèle. De rares logements collectifs font leur apparition à la frontière entre la Communauté de Communes Vallée de l'Orne et de l'Odon et la communauté urbaine de Caen la Mer.



Figure 7 : Communauté de commune Vallées de l'Orne et de l'Odon, Évreux

### Le tourisme de nature

Le tourisme de nature en Suisse normande et notamment sur la CC, a un fort potentiel qui peut être exploité pour les différentes activités touristiques : la randonnée, le vélo, les activités nautiques, etc. Ce paysage à caractéristique vallonné et entouré par les rivières Orne et Odon, favorise une économie touristique propre à ce territoire.

Les principaux lieux touristiques sont des sites d'hébergement. On compte, 26 hébergements touristiques : 1 camping, 1 chambre d'hôte, 18 gîtes, 2 locations de vacances ainsi que 4 lodges au sein du Cap Orne. Ces espaces présents en plein cœur de l'environnement proposent également des activités de loisirs tels que du canoë-kayak, du paddle et du pédalo, auxquels s'ajoutent d'autres activités de loisirs : des balades à cheval, de l'accrobranche (Accrofury), du VTT (Smooth biking school), ...

## I. Le territoire et ses potentialités

Le vélo rail situé au Cap Orne n'est cependant plus en service.



Figure 8 : Vélo rail situé au Cap Orne - Laize-Clinchamps

Le tourisme de nature est d'autant plus présent sous la forme de sentiers de randonnées et à vélo. Le plus connu étant le sentier du GR36, qui rejoint Ouistreham à Bourg-Madame dans les Pyrénées-Orientales. Il passe sur les communes de May-sur-Orne et Laize-Clinchamps et traverse ensuite la forêt de Grimbosq qui borde la Communauté de Communes au sud. Une voie verte entre le Pont du Coudray et la forêt de Grimbosq offre une balade de 3km longeant la rivière de l'Orne. Le dernier parcours des plus connus est Les Chemins du Mont-Saint-Michel. Plusieurs chemins appelés « chemins de Paradis », permettent aux pèlerins d'aller vers le lieu de pèlerinage qui est le Mont-Saint-Michel. Ce chemin en provenance de Caen, passe par Évreux jusqu'à Hamars. Pour les amateurs de cyclisme, il y a le parcours de la Vélo Francette, un chemin balisé et sécurisé qui relie Caen à La Rochelle. Ce parcours traverse la Communauté de Communes et propose une étape dortoir. Il y a des chambres zéro déchets et le gîte Zest'Capade à Saint Martin de Fontenay, des gîtes à Feuguerolles-Bully et le camping du bout de la ville à Laize-Clinchamps. Enfin, une nouvelle activité fait son apparition sur la Communauté de Communes, appelée gravel, qui mélange les pistes de chemins et routes.

Enfin, plusieurs partenaires sont labellisés Accueil vélo. Le but étant de favoriser et simplifier les informations sur les services adaptés au vélo. Les six prestataires peuvent être : les offices de Tourisme, les hébergeurs, les loueurs de vélos, les réparateurs de vélos, les sites de visite et de loisirs et les restaurateurs. Quelques conditions sont à respecter pour bénéficier de cette opportunité. Tout d'abord, ils doivent se trouver à moins de 5 kilomètres d'une piste cyclable balisée et proposer des services adaptés aux touristes à vélo. Les établissements doivent respecter les conditions d'accueil Vélo qui sont vérifiées lors d'une visite de contrôle afin que le territoire en question soit couvert. En contrepartie, l'établissement doit fournir une compensation financière pour les multiples frais. Cette initiative a été développée par France Service Vélo qui promeut de développer le tourisme à vélo en France. Les hébergements labellisés Accueil Vélo sont le Centre les 4 saisons à Laize-Clinchamps et l'entretien et réparations vélo par Emmanuel Pannetier à Saint-Martin de Fontenay. Mais aussi, le gîte Zest'Capade à Saint Martin de Fontenay et le camping du bout de la ville à Laize-Clinchamps sont label accueil vélo, en se situant à quelques kilomètres du sentier la vélo Francette.

### Le tourisme mémoriel

L'histoire du territoire de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon est un élément qui peut être mis en avant pour le dynamisme touristique du territoire. D'une part, Évrecy est une ancienne commune, qui, lors du VII<sup>ème</sup> siècle appartenait à l'évêché de Bayeux. Entre le VII<sup>ème</sup> siècle et le premier millénaire, Évrecy fût une commune très attachée à la religion chrétienne catholique. Une nécropole datant du V<sup>ème</sup> siècle a par ailleurs été découverte en 2014.

L'événement majeur de l'histoire de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, se déroule le 15 juin 1944 entre 3h et 3h20. La ville d'Évrecy est bombardée par les alliés afin de libérer la Normandie de l'occupation allemande. Le village est alors rayé de la carte, les bâtiments deviennent des ruines. Monsieur Pierre Voisin, Maire d'Évrecy lors du bombardement écrit « *Évrecy est presque entièrement rasé. Atmosphère irrespirable.* »<sup>5</sup> Jusqu'à 130 de 400 habitants de la ville perdent la vie lors de cette nuit tragique. Les survivants perdent tous leurs biens et se retrouvent généralement sous l'autorité allemande peu de temps après les bombardements. Pour ce qui est des autres communes de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, la ville de Gavrus subit elle aussi les bombardements, et connaît le même sort qu'Évrecy, puis quelques jours plus tard Gavrus est récupéré

<sup>5</sup> Extrait du livre « Évrecy - 15 juin 1944 » publié par la commune à l'occasion du 40ème anniversaire des bombardements

grâce à l'aide des écossais. Plusieurs éléments sont d'ailleurs destinés à leurs mémoires dans la ville de Gavrus.



Figure 9 : Évrecy, juin/juillet 1944, ville d'Évrecy

Suite aux bombardements, la ville d'Évrecy se reconstruit rapidement, en 1950 sont inaugurés l'école élémentaire et la mairie, cela laisse à supposer que de nombreuses habitations sont alors déjà reconstruites. Pour ce qui est de l'église, après le bombardement il ne lui reste qu'une seule arche, qui sera gardée pour la reconstruction de cette dernière. Elle est aujourd'hui mémoire de guerre pour la ville. Au même moment, la mécanisation devient plus courante et le territoire a besoin de nourrir ses hommes, vient alors le remembrement cadastral, qui regroupe des parcelles agricoles afin que ces dernières soient plus accessibles pour les tracteurs. L'agriculture intensive prend alors part dans le paysage normand. Les parcelles s'étendent à perte de vue, les tracteurs remplacent les chevaux, les haies et les quelques arbres disparaissent.

Par la suite, les activités économiques de l'Odon étaient principalement liées à la meunerie. On comptait 7 moulins sur le territoire de la Communauté de Communes actuelle, 5 moulins à blé au vu de la fabrication de farine, 1 moulin à huile répandu par le développement de la culture de colza et un moulin à foulon, notamment pour la création de draps. Aujourd'hui, tous ces moulins n'existent plus ou sont en ruines.

## I. Le territoire et ses potentialités

Le territoire de la Communauté de Communes cultive un patrimoine riche à exploiter. Lors de nos sorties sur le territoire Vallées de l'Orne et de l'Odon, nous avons trouvé quelques aménagements mettant en valeur l'histoire du territoire, quelques photos dans certaines églises, des mémoriaux et avons aussi remarqué que les noms des rues de certaines villes mettent en avant des figures emblématiques de la guerre.



Figure 10 : Mémorial Esquay-Notre-Dame

La mise en place d'aménagements touristiques notamment liés au tourisme mémoriel, ou tourisme historique est une piste pour la mise en avant de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon. Alors que le D-DAY est fortement mis en avant de part les plages du débarquements, Évrecy, notamment, ne semble pas surfer sur la vague comme espérer. La Communauté de Communes pourrait d'autant plus dévoiler des potentialités socio-économiques majeures grâce à ce passé douloureux.

### 3 – Des potentialités socio-économiques

#### Une concentration de services de proximité

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon a su dynamiser son territoire en développant et en maintenant des services de proximité. On retrouve les services principaux nécessaires à la vie quotidienne que ce soit pour l'éducation des enfants (école, relais petite enfance), le bien-être des personnes (pharmacie, pôle santé) ou encore le développement économique local (épicerie, boulangerie). Cette présence de services de proximité est un réel atout pour ces petits bourgs et renforce le dynamisme des communes. Selon le maire d'Évrecy, Henri Girard « *la survie du rural ne se fait que par des pôles qui concentrent des services* ». Ces pôles économiques sont nécessaires à la vie quotidienne des habitants puisque de part sa position géographique stratégique à proximité de grand pôle, c'est devenu aujourd'hui un cadre de vie recherché. Les citoyens souhaitent des services de proximité pour ne pas à avoir à se déplacer à Caen ou en périphérie. Toutefois, avec l'augmentation des prix, la tendance est de faire une boucle plutôt que des allers-retours. On retrouve cette réponse notamment dans le questionnaire sur les mobilités, où les personnes interrogées nous disent faire leurs courses à Ifs ou Mondeville, en sortant du travail avant de rentrer à la maison. Enfin, le vieillissement de la population est également un enjeu majeur pour ces pôles économiques locaux puisque 15,5% de personnes de plus de 65 ans vivent sur le territoire. Ces personnes âgées ont majoritairement des « habitudes de vie » et se déplacent rarement très loin.

Ces services dits de première nécessité sont globalement répartis sur l'ensemble des communes et permettent une répartition plus ou moins égale sur le territoire. Seulement quelques communes n'ont pas du tout de service de proximité. C'est le cas de la Caine, Montigny ou encore Vacognes-Neuilly. Selon l'enquête menée par questionnaire, 8 personnes sur 13 interrogées habitant à Vacognes-Neuilly vont principalement faire leurs courses sur le territoire, à Évrecy.

Par ailleurs, les cultures ont été menacées par la périurbanisation. C'est pourquoi, les maraîchers et les fruitiers ont pu profiter de cette problématique pour se développer dans une démarche de circuits-courts. Comme le montre la carte sur les types de cultures, les cultures fruits et légumes et légumineuses représentent 52 parcelles du territoire et sont situées principalement dans l'est de la CCVOO. Les deux cultures principales sont les pommes de terre de consommation et le potiron. Par exemple, il y a la Grande Ferme à Fontenay le Marmion qui produit des fruits et légumes locaux.

Cette démarche de vente directe permet une mise en relation entre habitants et producteurs et le développement d'un réseau social à l'échelle locale. De ce fait, un développement économique des marchés locaux s'accroît puisque du fait du prix des produits aujourd'hui, il devient plus rentable d'acheter aux producteurs locaux, et de bien meilleure qualité. Des affiches, comme celle-ci, sont déposées sur les bords de routes pour davantage de publicité et attirer les consommateurs.



Figure 11 : Affiche du marché bio à Vieux

La Communauté de Communes dispose de services sociaux. Cette plateforme permet d'aider les personnes âgées mais pas seulement, dans leurs démarches numériques. La pratique du digital s'est fortement accrue à cause de la pandémie COVID-19 et des différents confinements des dernières années. Peu habitués à ce moyen de communication et éloignés des organismes, le dispositif « France services » aide les personnes en difficulté, sur 4 communes : Évreux, May-sur-Orne, Fontaine-Étoupefour et Saint-Martin-de-Fontenay, selon des horaires définis.



Figure 12 : Affiche "France services" pour la CCVOO

L'éducation est un des secteurs amplement développés sur le territoire comme on peut le voir à travers les cartes. On voit à travers la carte des communes de rattachement que quasiment toutes les communes sont rattachées à un collège, excepté Grainville-sur-Odon, Mondrainville, Maltot et Fontaine-Etoupefour qui sont eux rattachés à Verson.

## I. Le territoire et ses potentialités



Les écoles de la Communauté de commune Vallée de l'Orne et de l'Odon



UNIVERSITÉ  
CAEN  
NORMANDIE

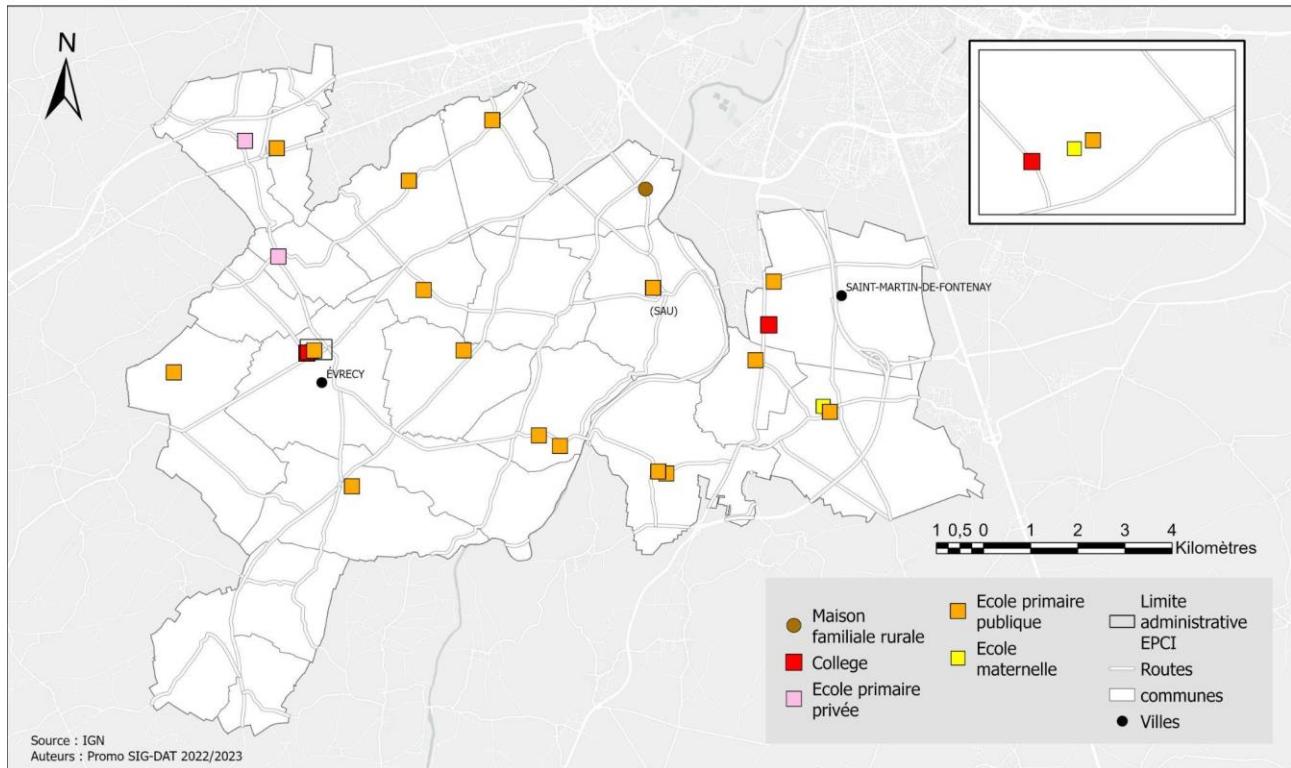


Figure 13 : Carte des écoles de la CCVOO



Communes de rattachement des collèges



UNIVERSITÉ  
CAEN  
NORMANDIE

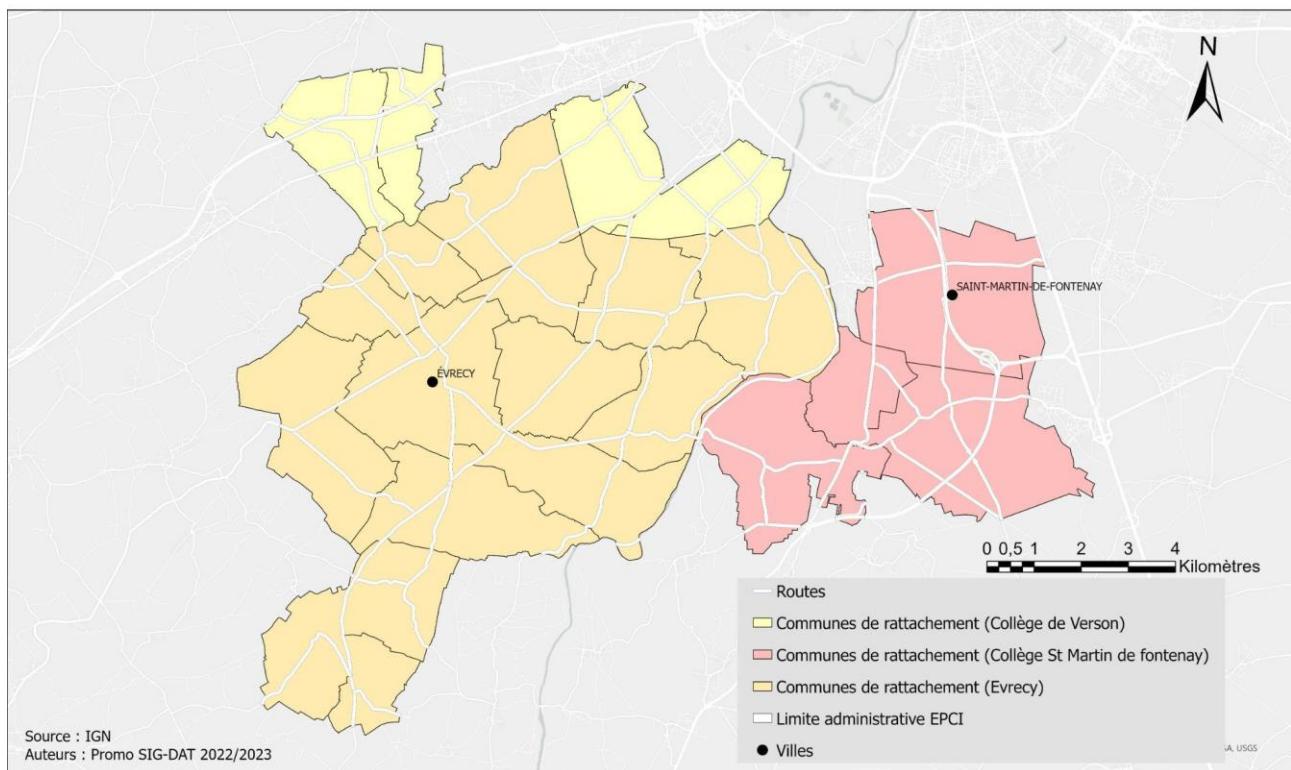


Figure 14 : Carte des communes de rattachements des collèges CCVOO

On retrouve des écoles primaires sur quasiment la totalité des communes, deux collèges qui desservent l'ensemble des communes, des écoles primaires et maternelles ainsi qu'une MFR. Pour les lycées, les habitants de la Communauté de Communes doivent se rendre sur Caen. Un réseau de transport dessert les communes situées plus au nord du territoire, avec les lignes de bus verts. Ce ramassage scolaire est plus ou moins fonctionnel selon les habitants. Par ailleurs, il existe des crèches grâce aux trois réseaux de relais d'assistantes maternelles (RAM) qui se déplient sur l'ensemble du territoire et se déplacent sur 3 communes : Fontenay-le-Marmion, Maltot et Évrecy. Des locaux pour les adolescents sont ouverts selon les jours de vacances. L'éducation et la culture sont deux domaines importants que le maire d'Évrecy souhaite maintenir au sein de sa commune. De nombreuses activités périscolaires sont proposées aux jeunes : musique, sport, art, etc. Pour finir, des projets ont eu lieu récemment, afin de rénover l'école primaire et la mairie de Fontenay-le-Marmion. Ces rénovations assez coûteuses ont permis une revitalisation des bâtiments et de meilleures conditions de travail pour tout le monde.

Enfin, diverses associations se sont implantées sur le territoire avec différents buts. Elles contribuent au développement économique pour certaines et principalement social. Par exemple, parmi les plus connus, le jardin pour l'Association des Amis de Jean Bosco à Gavrus favorise l'insertion professionnelle des personnes en situation de handicap ou défavorisée. Grâce à un fond accordé par la Caisse d'Epargne Normandie, l'association a pu créer une serre et acheter de nouveaux matériels agricoles. Cette initiative favorise les échanges sociaux entre habitants, limite l'isolement des personnes seules et aide à l'insertion professionnelle.

Ainsi, on observe une nette polarisation des services sur le territoire. Les principaux équipements se situent sur Évrecy et les communes situées au Nord et à l'Est. Facilement accessibles par les axes routiers, ces communes sont attractives et importantes pour la Communauté de Communes. Les services de proximité restent facilement accessibles même s'ils se situent sur les communes voisines. A l'échelle locale, la différence de développement économique et social est importante notamment entre les communes en périphérie de Caen et les communes à proximité de la Suisse Normande.

### **La Communauté de Communes partenaire du Réseau initiative Calvados**

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon favorise l'implantation d'entreprises sur son territoire<sup>6</sup> par son partenariat avec le Réseau initiative Calvados.

Créée en mars 2000, Initiative Calvados est une association de financement au service des entreprises. Sa vocation est d'aider les créateurs et repreneurs d'entreprise dans le financement de leur projet, les appuyer dans le montage de leur dossier et les accompagner ensuite jusqu'à la réussite économique de leur entreprise. Cette association repose sur le principe d'adhésion des collectivités du Calvados (13 collectivités adhérentes). Les entrepreneurs voulant se lancer doivent exposer leurs projets à des entrepreneurs déjà installés pour le faire valider par des professionnels en activité. Ces validations permettent aussi d'obtenir plus facilement un prêt à la banque car elles justifient la viabilité du projet.

En 2020, la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon a fait partie des 15 intercommunalités qui ont soutenues financièrement l'association dans son développement via une subvention à hauteur de 30 centimes d'euros par habitant. Initiative Calvados a mis en place une communication de proximité avec les intercommunalités à travers des outils et des événements directement sur les territoires concernés (remises de chèques, conférences de presse, parcours commerçants).

Le 25 octobre 2022, la Communauté de Communes a organisé une remise de chèques à destination de deux entreprises du territoire : FG Plomberie à Sainte-Honorine-du-Fay et Planète Carrosserie à Fontenay-le-Marmion. Cette remise de chèques est le fruit de la collaboration entre la Communauté de Communes et Initiative Calvados, dans le cadre de l'accompagnement des entreprises locales dans le développement de leur activité.<sup>7</sup>

### **Un service de développement économique au sein du territoire**

Le service Développement économique de la Communauté de Communes accompagne les entreprises à différents niveaux tels que la création ou reprise d'une entreprise, la recherche de locaux,

---

<sup>6</sup> Réseau Initiative Calvados – Nos partenaires

<sup>7</sup> Réseau Initiative Calvados

## I. Le territoire et ses potentialités

le recrutement d'employés ou encore l'accompagnement dans leur projet de développement. La mise en place d'une plateforme « Ma Ville, Mon Shopping », permet aux commerçants, artisans, producteurs et restaurateurs de proposer leurs produits et services à la population locale.

L'application « Ma ville mon shopping » a été mise en place par la Communauté de Communes en partenariat avec les chambres consulaires. Cette plateforme présente de nombreux avantages pour les commerçants comme par exemple l'absence de frais d'inscriptions ou d'abonnement qui est pris en charge par la Communauté de Communes, l'usage des points relais, de la Poste, du click & collect pour la mise à disposition des produits. Elle permet également aux entreprises d'augmenter leur visibilité sur le marché par l'affichage des produits en ligne, la possibilité d'e-réservation, de paiement en ligne sécurisé et la possibilité d'intégrer un lien vers le site internet de commerce. Les entreprises peuvent également suivre les statistiques d'activité sur le site.

Les porteurs de projet, c'est-à-dire de création d'activité, de transmission-reprise d'une entreprise ou toute entreprise ayant un projet de développement d'activité sur le territoire peuvent faire appel à la Communauté de Communes qui les orientera vers les services pertinents pour bénéficier des aides mobilisables. Ses aides peuvent être : l'accès au dispositif impulsion proximité, aux prêts bancaires, aux aides à l'embauche et autres aides et subventions mobilisables par l'Etat, la région, le département, ainsi que les communes du territoire.



Figure 15 Champ photovoltaïque à Maltot

La Communauté de Communes a mis en place une plateforme locale d'emploi : Emploi.orneodon.fr. Il s'agit d'une plateforme digitale qui permet aux entreprises de déposer leurs offres d'emploi gratuitement et de recruter leurs futurs salariés. Cette plateforme s'adresse aux artisans, commerçants, TPE, PME ou grand groupe et permet de gérer leurs candidatures directement depuis la plateforme.

### Un développement économique au travers de la ZA La croix boucher

La zone d'activité, La Croix Boucher située à Évreux est composée d'une vingtaine d'entreprises de moins de 20 salariés, à vocations commerciales et de services principalement.



Figure 16 : Z.A.C. DE LA CROIX BOUCHER, source : S'implanter.fr

Elle a fait l'objet de plusieurs extensions et les travaux d'aménagement de la seconde extension sont terminés. L'ensemble des terrains sont actuellement réservés ou livrés. Cette deuxième extension a permis d'accueillir un ostéopathe, un marbrier, des pompes funèbres et un garage. Un pôle culturel intercommunal va y voir le jour et sera composé d'une partie enseignement artistique, d'une école de musique et d'une partie qui accueillera une salle de spectacle.

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon souhaite réaliser une troisième extension de la zone d'activité de la Croix Boucher afin de maintenir une offre en terrain d'activité économique sur son territoire et permettre le développement des activités existantes et l'émergence de nouveaux services et emplois sur le secteur. Elle souhaite s'orienter sur de l'activité de type PME/PMI apportant un service et/ou une fonction à la commune et à ses habitants. La commune d'Évreux souhaite particulièrement développer des entreprises locales au détriment des grandes firmes internationales pour préserver son côté local. Cette troisième extension prévoit 5 îlots de surfaces variées (de 2719m<sup>2</sup> à 19106 m<sup>2</sup>). Les plus petits îlots sont plutôt destinés à des activités type artisanat. Les plus grands îlots pourront accueillir des activités commerciales plus conséquentes.

## I. Le territoire et ses potentialités



Figure 17 : Aménagement de la zone d'activités de La Croix Boucher sur la commune d'Évreux, Source DREAL Normandie



Figure 18 : Plan d'aménagement de la zone d'activités de La Croix Boucher sur la commune d'Évreux, source : DREAL Normandie -

## Un taux de concentration au sein du territoire qui reste faible

La Communauté de Communes présente un faible taux de concentration de l'emploi en 2019 avec environ 30 emplois pour 100 actifs ayant un emploi dans la zone. Celui-ci est en baisse depuis 2008 malgré une augmentation du nombre d'emplois dans la zone.

	2008	2013	2019	Evolution 2008-2019
<b>Nombre d'emplois dans la zone</b>	3324	3423	3543	<b>6%</b>
<b>Actifs ayant un emploi résidant dans la zone</b>	10349	10825	11607	<b>11%</b>
<b>Indicateur de concentration d'emploi</b>	32,1	31,6	30,5	<b>-5%</b>
<b>Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %</b>	65,5	64,1	62,9	<b>-4%</b>

Table 1 : Indicateur de concentration d'emploi – CCVOO, source : Insee - EMP T5 - Emploi et activité - RP2008, RP2013 et RP2019.

Le taux de concentration par commune varie de 12,2 à 87,7 avec le plus fort taux de concentration pour Évrecy. Aucune commune de la Communauté de Communes n'est attractive, pas même la ville principale qu'est Évrecy. Les indices de concentration de l'emploi étant inférieurs à 100, nous pouvons conclure que la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon remplit une fonction résidentielle.

## I. Le territoire et ses potentialités

Ville	Nombre d'emplois dans la zone	Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	Indicateur de concentration d'emploi	Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %
<b>Évreux</b>	745	849	87,7	57,3
<b>Saint-Martin-de-Fontenay</b>	509	1054	48,3	57,9
<b>Gavrus</b>	131	274	47,7	74,3
<b>Baron-sur-Odon</b>	170	435	39,2	61,1
<b>May-sur-Orne</b>	304	878	34,7	60,7
<b>Grainville-sur-Odon</b>	129	449	28,7	58
<b>Maltot</b>	139	488	28,4	69,5
<b>Feugurolles-Bully</b>	169	648	26,1	61,1
<b>Fontenay-le-Marmion</b>	216	895	24,1	64,2
<b>Avenay</b>	66	280	23,7	69,6
<b>Vacognes-Neuilly</b>	68	297	22,8	66,8
<b>La Caine</b>	17	81	20,9	73,3
<b>Préaux-Bocage</b>	13	65	20,5	72,9
<b>Esquay-Notre-Dame</b>	141	711	19,8	71,1
<b>Fontaine-Etoupefour</b>	219	1164	18,8	60,7
<b>Laize-Clinchamps</b>	184	977	18,8	67,2
<b>Vieux</b>	56	302	18,5	64,3
<b>Maizet</b>	33	179	18,2	68
<b>Sainte-Honorine-du-Fay</b>	105	593	17,7	60,7
<b>Montigny</b>	7	49	14,5	75,8
<b>Bougy</b>	29	212	13,7	69,8
<b>Amayé-sur-Orne</b>	62	465	13,4	58,2
<b>Mondrainville</b>	32	263	12,2	66,6

Table 2 : Indicateur de concentration d'emploi par ville de la CCVO, Insee - EMP  
T5 - Emploi et activité - RP2008, RP2013 et RP2019

Les établissements actifs du territoire sont majoritairement présents sur les communes d'Évreux et de Saint-Martin-Fontenay. (Voir en annexe, la carte du nombre d'établissements actifs par commune).

Par ailleurs, les entreprises présentes sur la Communauté de Communes sont principalement des entreprises du secteur d'activité « Commerce, transports, services divers » puisqu'elles représentent à elles seules 48,8 % de l'ensemble des entreprises. Cette majorité semble en cohérence avec la volonté des acteurs de développer des entreprises locales apportant un service à la commune et à ses habitants.

## I. Le territoire et ses potentialités

**Caractéristiques des établissements fin 2020 - Intercommunalité-Métropole de 7346 Vallées de l'Orne et de l'Odon - RES TIP - Établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé et taille fin 2020**

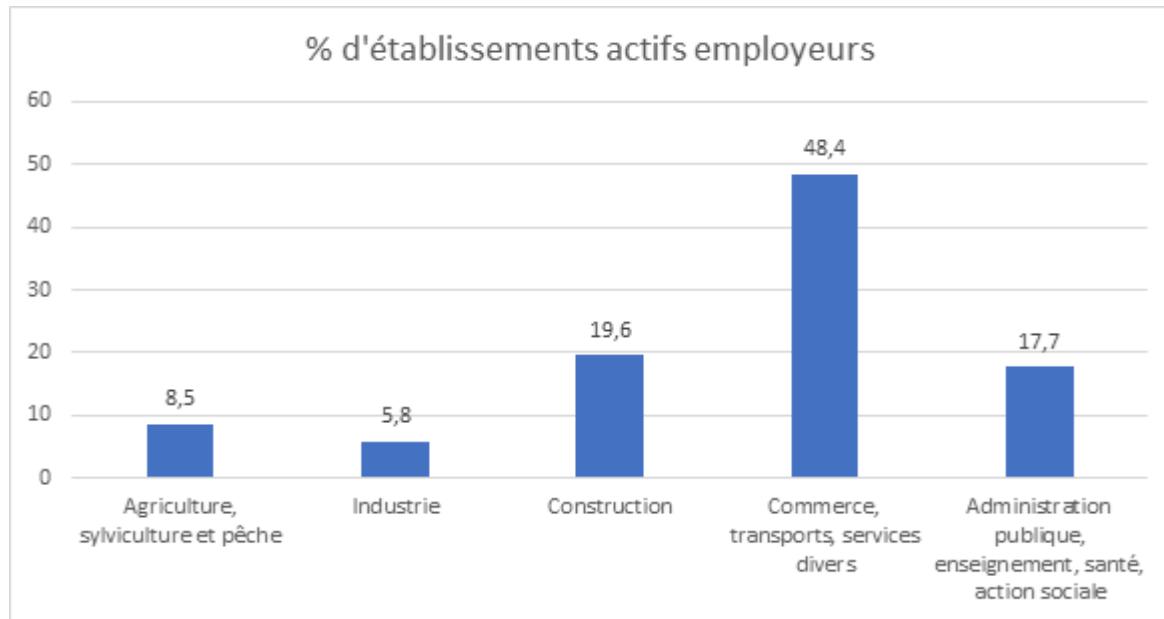


Figure 19 : Caractéristiques des établissements fin 2020, source Insee, Flores

Une économie rurale est bien présente sur le territoire même si le nombre d'agriculteurs est faible. Comme le démontre le tableau ci-dessous, on observe une légère hausse du nombre d'agriculteurs depuis 2008. Cette augmentation est à mettre en relation avec les modes de vie d'aujourd'hui comme nous le verrons dans la partie 3 du diagnostic. Les personnes cherchent à manger local. Toutefois, le nombre de parcelles agricoles a fortement diminué du fait du remembrement ou encore pour la construction de lotissements.

	Nombre d'agriculteur en 2008	Nombre d'agriculteur en 2013	Nombre d'agriculteur en 2019
agriculteurs exploitants	99	118	117
artisans, commerçants, chefs d'entreprise	677	712	761
cadres et professions intellectuelles supérieures	1393	1518	1742
professions intermédiaires	3245	3575	4097
employés	3206	3316	3658
ouvriers	2443	2324	2103
retraités	3057	4385	5079
autres personnes sans activité professionnelle	2156	2328	2439

Table 3 : Indicateur du nombre d'emplois, source : Insee, RP 2013, RO 2019

### Une potentielle attractivité de la communauté Urbaine Caen la Mer

Les taux de concentration de certaines communes de la communauté urbaine Caen la Mer sont au-dessus de 100 et sont situés à proximité de notre zone étudiée.

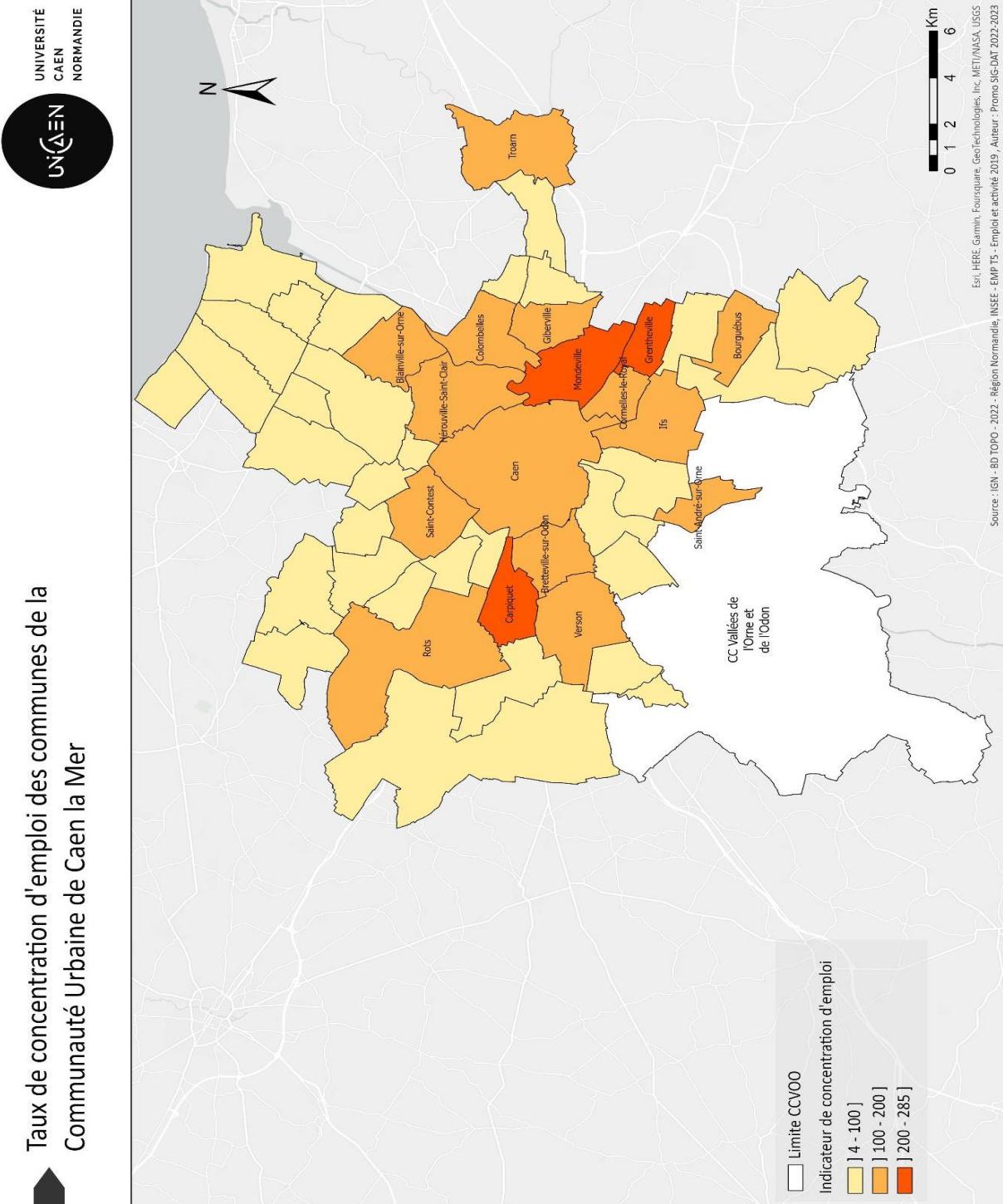


Figure 20 : Carte du taux de concentration de l'emploi des communes de la Communauté Urbaine de Caen la Mer

Taux de concentration d'emploi des communes de la Communauté Urbaine de Caen la Mer

UNIVERSITÉ  
CAEN  
NORMANDIE

## I. Le territoire et ses potentialités

Ces communes présentant plus d'emplois que d'actifs qui y résident et qui ont un emploi, occupent une fonction de pôle d'emploi attrayant pour les habitants des communes de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon.

### Diversité de la population qui structure l'espace

#### Croissance en deux temps

La population de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon ne cesse pas d'augmenter depuis 1968 ce qui n'est pas surprenant en soi, c'est une tendance globale, sauf exceptions. Par conséquent, les espaces deviennent de plus en plus denses - en 1968 la densité moyenne des communes de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon était de 70 hab/km<sup>2</sup>. Cinquante ans plus tard, elle a presque triplé, avec 197 habitants par kilomètre carré.

	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	9 110	11 263	14 235	17 079	18 071	21 933	23 869	25 690
Densité moyenne (hab/km <sup>2</sup> )	70	86,5	109,4	131,2	138,8	168,5	183,4	197,4

Table 4 : Population de la CC de 1968 à 2019, source Insee, RP 1968-2019

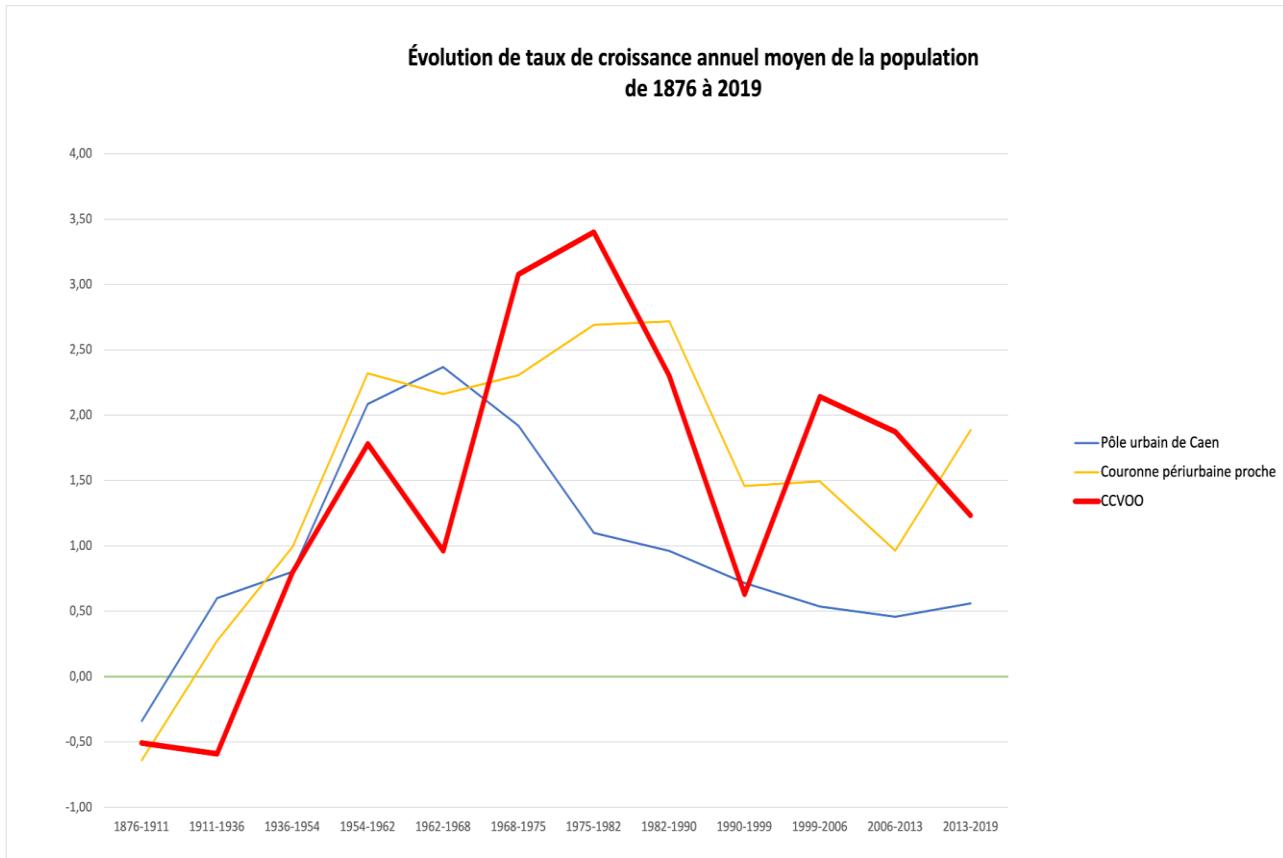


Figure 21 : Évolution de taux de croissance de la population de 1876 à 2019, source Insee, Historique des populations depuis 1876

Sur le diagramme d'évolution du taux de variation annuel moyen de la population, nous observons d'abord sa forme sinusoïdale – les pics pour les périodes de 1962-1968 et 1990-1999 sont suivis par le recul immédiat. L'apogée de la croissance démographique se situe dans la période entre 1975 et 1982 et aujourd'hui elle suit une tendance décroissante.

En comparant l'évolution de taux de variation annuel moyen de la population de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon avec celles du Pôle urbain de Caen et de sa Couronne périurbaine proche, nous voyons trois tendances différentes. Après le pic de la croissance entre 1962 et 1968, le Pôle urbain de Caen suit une tendance de décroissance démographique constante. La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon suit les deux temps de la périurbanisation de Caen avec ses variations importantes entre les différentes périodes, quand dans l'évolution de la Couronne périurbaine proche ces périodes sont visibles mais ne sont pas si nettes. De plus, cette espace est le seul parmi les trois à se trouver en croissance démographique.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> note méthodologique : calculs basées sur les séries historiques de la population de 23 communes composant la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon. Les fusions des communes sont prises en compte dans le calcul.

## Dynamisme démographique dû au solde migratoire

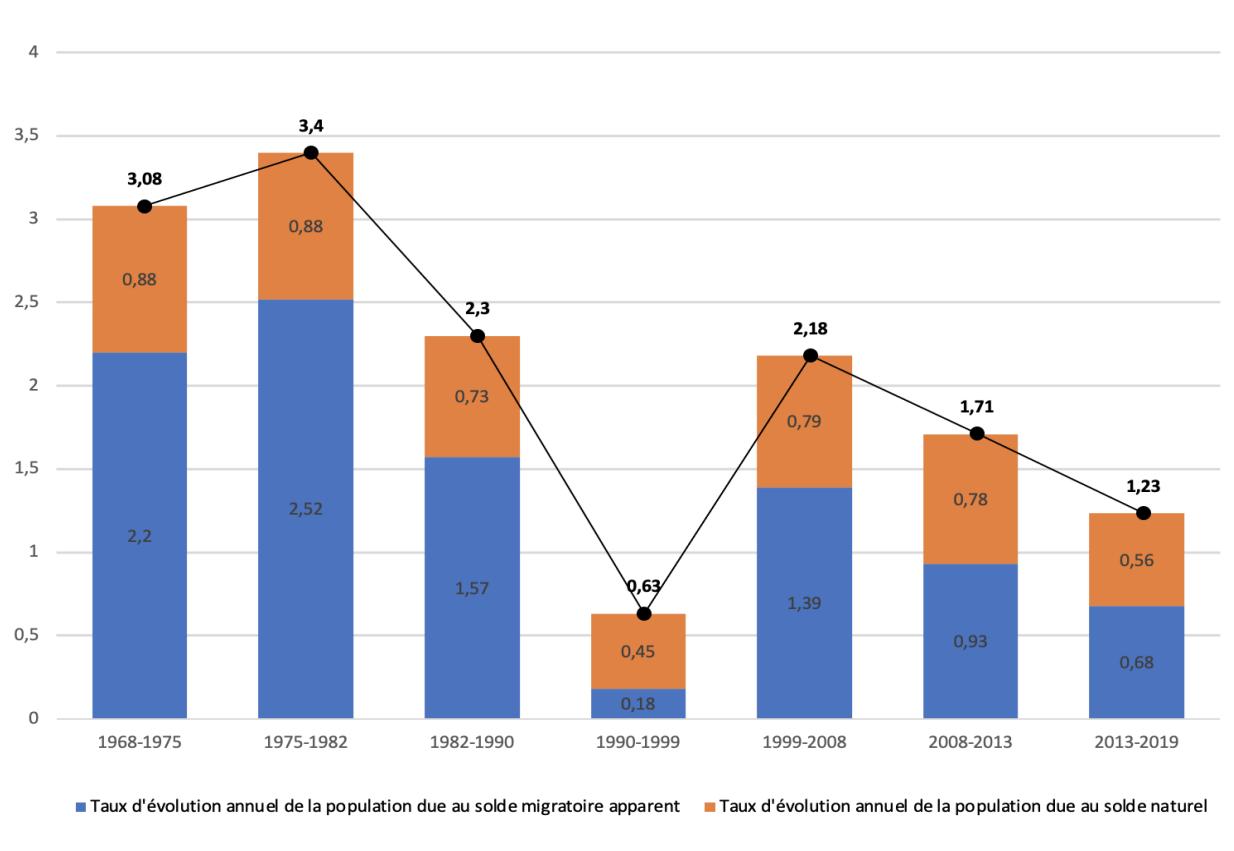


Figure 22 : Taux d'évolution annuel de la population, source Insee

La variation annuelle moyenne est positive sur territoire de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon depuis le début des années 1960. Les deux indicateurs importants de la dynamique démographique - solde migratoire (ici apparent) et solde naturel sont positifs pour toutes les périodes depuis 1962. Ce phénomène permet de classer la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon comme un EPCI en croissance totale, mais avec une tendance fortement décroissante depuis la période intercensitaire entre 1999 et 2008.

Selon une étude statistique de l'Observatoire des territoires<sup>9</sup>, toute la couronne périurbaine de Caen (dont la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon), comme un tiers des EPCI français, suit une trajectoire démographique qui la classe parmi « *les champions de la croissance à bout de souffle* ».

<sup>9</sup> L'analyse des séquences, réalisation sous R, avec TraMineR

Pendant la première vague de la périurbanisation, la croissance était manifestement basée sur les dynamiques migratoires. Le début de XXIème siècle (période entre 1999-2008) marque à nouveau une grande augmentation du taux d'évolution annuel moyen de la population dû au solde migratoire apparent. À partir de 2008, le taux d'évolution annuel global est en baisse pour les deux périodes intercensitaires 2008-2013 et 2013-2019.

### La composition des ménages

En parlant des espaces périurbains, il faut prendre en considération deux grandes catégories de population : la population des « arrivants » et la population locale. Nous n'avons pas beaucoup d'études sur les populations locales, mais nous observons que c'est la première, qui structurait les espaces périurbains et est considérée de participer seule à la dynamique sociale de ces espaces.

La population migre vers les communes rurales environnantes des agglomérations, la plupart du temps en provenance des villes, mais pas seulement. La spécificité des communes avec l'habitat pavillonnaire n'est pas attractive aux célibataires, ce sont en majorité les familles jeunes des classes moyennes qui y s'installent. Elles recherchent des solutions dans l'accès à la propriété pour réaliser le rêve de la famille nucléaire indépendante des équipements collectifs - sa propre maison, avec un grand jardin, dans une espace plus tranquille. Il existe aussi les espaces périurbains résidentiels situés dans les communes rurales avec un cadre de vie agréable et par conséquent avec un prix du foncier plus élevé. La population y arrivant s'agit plutôt des ménages plus aisés et plus âgés.

Dans la communauté des communes Vallées de l'Orne et de l'Odon cette tendance est tout à fait visible. Nous pouvons dire que la rupture s'observe sur l'Orne. Approximativement, des communes à l'est de l'Orne - Saint-Martin-de-Fontenay, May-sur-Orne, Feuguerolles-Bully, Laize-Clinchamps, Fontenay-le-Marmion - se situent dans le secteur populaire avec son passé industriel et à proximité de la ville. Tandis que les communes à l'ouest de l'Orne situées dans le paysage agricole et proche de la Suisse normande - Préaux-Bocage, Maltot, Baron-sur-Odon, Vieux, Fontaine-Étoupefour - attirent les classes moyennes et aisées.

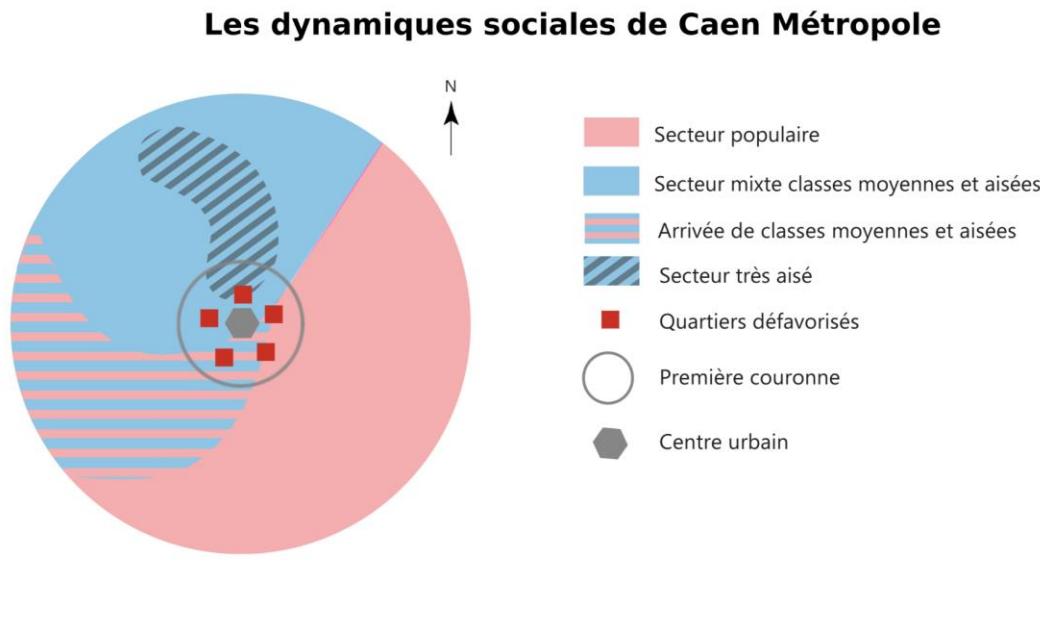
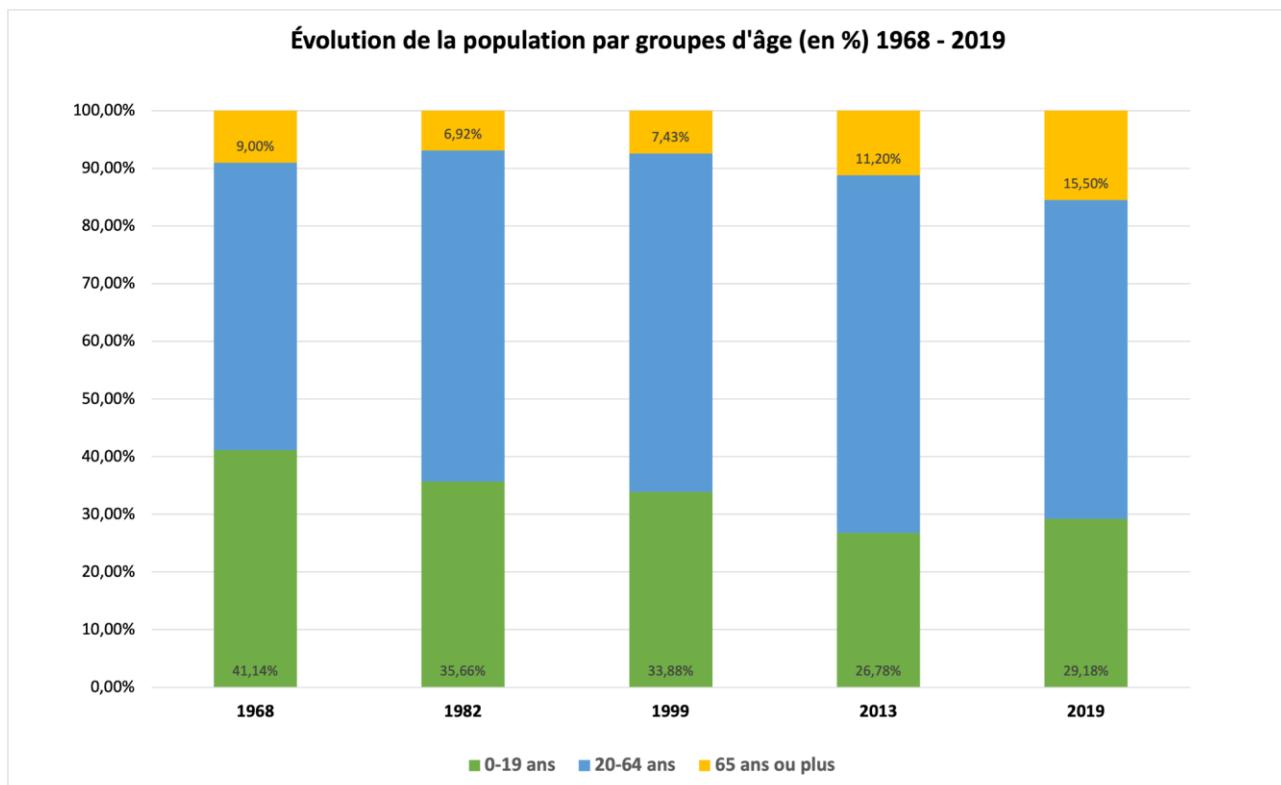


Figure 23 : Les dynamiques sociales de Caen Métropole, source Aucame

Dans la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, presque 3/4 de la population de plus de 15 ans vive en couple – formel ou informel. En 2019, plus de 80% des ménages de la CC s'agit des ménages avec famille. 62 % des familles possèdent au moins un enfant de moins de 25 ans, et environ 16% des familles avec les enfants se composent de 3 ou plus enfants de moins de 25 ans.

Le nombre moyen d'occupants par résidence principale est égal à environ 3 personnes (2,65), donc en moyenne, plus d'une personne de moins par ménage en 50 ans.



*Figure 24 : évolution de la population par groupes d'âge 1968-2019, source Insee, RP DE 1968 à 2019*

La part de la population de moins de 19 ans est très importante. En 2019 ce groupe comptait plus de 29% de la population totale de la communauté des communes. Mais la part des jeunes de moins 19 ans dans la population suit une tendance fortement décroissante depuis 1968. Elle a été la plus basse en 2008 (26,78%) et depuis elle monte légèrement. En même temps, le part de la population de plus de 65 ans monte nettement depuis 1968.

Si on croise ces deux occurrences – nous verrons que même si l'indice de jeunesse (part des personnes de moins 20 ans parmi les personnes de plus 60 ans) reste largement supérieur à 0 avec un valeur de 1,9 pour l'année 2019, nous observons aussi sa tendance décroissante depuis l'année 1982, quand il y avait 5 personnes de moins de 20 ans pour chaque personne de plus 60 ans.

### Population active

Les espaces périurbains n'appartiennent pas aux habitants aisés en pleine ascension sociale. On y trouve toutes les catégories socio-professionnelles dans des proportions variables, qui vivent dans des conditions différentes.

## I. Le territoire et ses potentialités

La première chose qui va structurer le profil socioprofessionnel des communes c'est le niveau d'éducation. Parmi la population non scolarisée de plus de 15 ans de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, 85 % possédait un diplôme en 2019. L'évolution la plus importante s'observe dans le part cette population avec des diplômés de l'enseignement supérieur - de 23,9% en 2008 à 33,9% en 2019.

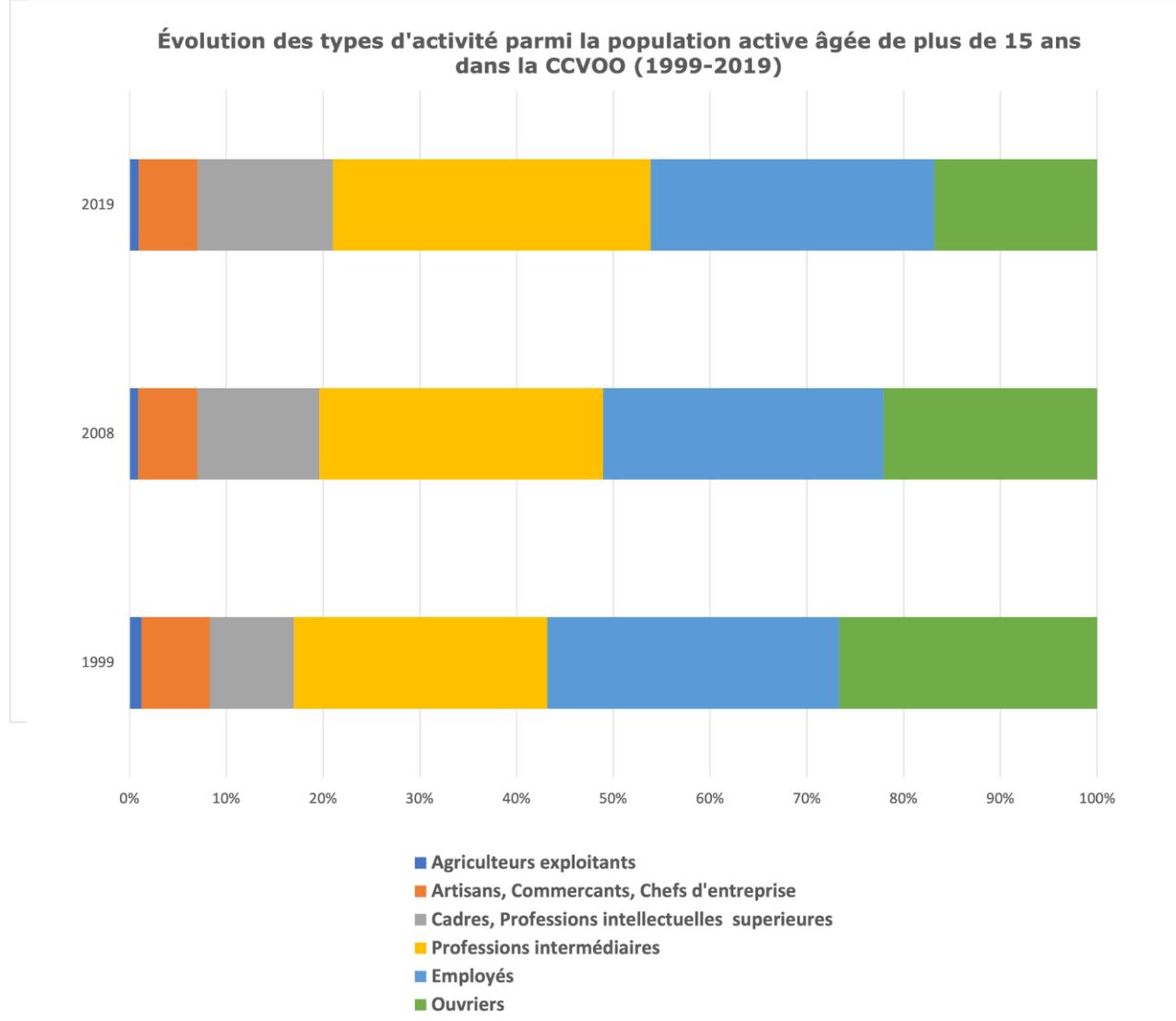


Figure 25 : évolution des types d'activité de 1999 à 2019 dans CCVOO, source Insee, RP de 1968 à 2019

Le taux d'activité de la population de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon est très élevé, et celle-ci augmente aussi depuis 2008. En 2019, 79,1% de la population en âge de travailler a été active. Dans cette population, comme dans la majorité des cas en milieu périurbain, le taux d'activité est élevé en conséquence d'activité des femmes (76,5%) quasiment égale à celle des hommes (79,1%).

## I. Le territoire et ses potentialités

Parmi la population active occupée, presque 90% s'agit de salariés. Les jeunes entre 15 et 24 ans font uniquement 6,3% des salariés, ce qui peut s'expliquer par le niveau de vie des ménages plus élevé et le soutien familial plus important, que dans les pôles urbains (10,5% des salariés entre 15 et 24 ans dans le pôle urbain de Caen).

Dans la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, les employés et professions intermédiaires constituent plus de 60% de la population active (respectivement 29,3% et 32,8% en 2019), mais la répartition des forces a beaucoup changé en 20 ans. Quand le part des employés parmi la population active reste stable, les professions intermédiaires sont devenues une catégorie dominante, leur part parmi la population active a augmenté de 6,2 % par rapport à 1999. Les cadres et professions intellectuelles gagnent aussi en importance (+5,2 % parmi la population active). Une catégorie en particulier est en net recul, les ouvriers ont vu leurs parts passer de 14,6% à 10,5% en 2019. Cela traduit un recul de la classe ouvrière dû à la baisse des ouvriers agricoles dans le territoire. Cette baisse s'observe aussi au niveau national sur la même période (de 13,7% à 12%) mais elle est sensiblement plus significative sur le territoire de la communauté de communes.

Le cas des agriculteurs dans la communauté des communes est le plus intéressant - quand la grande majorité des terres consommées, s'agit des terres agricoles, les agriculteurs font moins d'un pourcent de la population active (0,94% en 2019).

### Niveau de vie

En 2019, dans la CC, il y avait 9496 ménages fiscaux avec une population totale de 25284 personnes, soit plus de 98% de la population totale. Parmi les ménages fiscaux 66,2% étaient imposés. Nous observons une tendance croissante dans le nombre des ménages fiscaux en 2020, par contre, elle est descendante pour le part des ménages imposés, qui a été de 59,3%.

	Part des ménages fiscaux imposés (%)	1 <sup>er</sup> décile (€)	Médiane (€)	9 <sup>e</sup> décile (€)	Rapport interdécile D9/D1	Indice de Gini	Part des revenus d'activité (%)	Part des pensions, retraites et rentes (%)	Part des autres revenus (%)
CC Normandie-Cabourg-Pays d'Auge	52,8	10 540	22 690	42 400	4,0	0,331	55,1	36,4	8,5
CC Val ès Dunes	49,9	11 120	21 920	35 800	3,2	0,267	68,4	26,5	5,1
CC Vallées de l'Orne et de l'Odon	59,3	13 850	24 370	40 380	2,9	0,255	71,5	23,4	5,1
CC Seulles Terre et Mer	55,6	13 290	23 420	39 990	3,0	0,270	66,9	27,4	5,7
CC Cœur de Nacre	58,3	12 110	25 310	47 130	3,9	0,314	57,4	36,0	6,6

Table 5 : Distribution des revenus déclarés par unité de consommation et composition du revenu déclaré, source Insee-DGFiP-Cnaf-Cnav-CCMSA

La médiane de revenu disponible était de 24 370 € pour toute l'intercommunalité en 2020, avec le niveau de vie de 10 % les plus riches, presque 3 fois supérieur à celui des 10% les plus pauvres. Avec l'indice de Gini de 0,25 qui est le moins élevé parmi toutes les CC avoisinantes de CU Caen la Mer. Les revenus des habitants sont presque en % constitués des revenus d'activité, en conséquence la part des pensions, retraites et rentes est relativement basse.

### Population structurée par ses choix des mobilités...

Le prix de la vie entre la ville et la campagne, avec le remboursement des emprunts immobiliers et le coût des déplacements quotidiens, reste élevé et augmente tous les ans. En conséquence, le taux d'activité de la population reste très important car, malgré les enfants, les femmes continuent de travailler pour compléter le revenu du ménage.

Avec le temps, le niveau de vie des habitants de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon a largement augmenté, dans un effet de changement du profil socio-professionnel de la population. Ce fait avec une grande intensité des déplacements dépendants de la voiture, se reflète beaucoup dans la société de la CCVOO. Le temps de voyage domicile-travail augmente, les déplacements se dispersent et dénombrent, ce qui génère l'achat d'une deuxième voiture, dépendance de celui-ci donc augmente... Ce cercle vicieux roulant au pétrole est, depuis un certain temps, le témoin d'une prise de conscience importante.

Dans la Communauté des communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, parmi les ménages qui ont déclaré leur nombre de voitures, 96,9 % possède au moins une voiture. Nombre moyen des voitures par ménage est de 2 voitures<sup>10</sup>.

Part des ménages qui possèdent au moins :

- 86,2 % une voiture au moteur thermique (essence ou diesel)
- 6,5 % une voiture au moteur hybride
- 5,8% une voiture au moteur électrique

Parmi les ménages où il y a au minimum une voiture, 63,3 % déclarent que leurs dépenses mensuelles liées au déplacement sont assez ou très élevées et se situent en moyenne entre 100 € et 200

---

<sup>10</sup> 1,76 voiture/ménage

€. Selon notre enquête 80 % des ménages où il a que des voitures hybrides ou électriques jugent leurs dépenses consacrées aux mobilités comme assez ou très élevées avec une dépense moyenne entre 300 et 400 € par mois. Pour les ménages uniquement avec des voitures thermiques, le sentiment de dépenser une somme assez ou très élevée pour leurs mobilités a été présent dans 62,4 % des ménages avec une dépense mensuelle moyenne entre 100 et 200 €.

Ce résultat montre une grande dépendance à la voiture parmi les ménages de la communauté des communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, surtout des voitures à moteur thermique, malgré des dépenses jugées importantes. La chose surprenante se trouve dans le fait que l'utilisation des voitures avec le moteur alternatif au moteur thermique, n'est pas jugée plus économique. Pour les propriétaires des voitures électriques ça peut être une conséquence de la hausse des prix d'électricité très importante depuis le début de l'année 2022.

### **... mais qui transforme ses habitudes**

Selon notre enquête, 60 % de la population de la communauté des communes étudiée, déclare la volonté de changer leurs habitudes liées à la voiture. Dans ce groupe, 75,8 % des gens utilisent la voiture quotidiennement et 65,6% jugent que leur budget consacré aux transports est important et est égal en moyenne à 205,5 € par mois<sup>11</sup>. Le profil très généralisé de la personne qui déclaré une volonté de changement de ses habitudes est une femme (56,7 %) entre 33 et 44 ans (35,7%) qui est en emploi (70%) et exerce une profession intermédiaire (33,12%) avec son revenu net annuel moyen de 29 850 €.<sup>12</sup>

Cette volonté se reflète dans les choix de la population :

- 17,8 % choisissent le vélo pour leurs déplacements quotidiens
- 24,8 % utilisent régulièrement du covoiturage
- 10,2 % se déplacent en transport en commun depuis leur commune de domiciliation
- 29,3 % choisissent le réseau Twisto pour leurs déplacements à Caen

Au total 33,1 % de la population déclarant la volonté de changer ses habitudes liées à la voiture prend au moins une mesure pour agir sur cet engagement.

---

<sup>11</sup> calcul pour les personnes qui ont déclaré leur dépense mensuelle.

<sup>12</sup> calcul pour les personnes qui ont déclarées leur revenu annuel net

## I. Le territoire et ses potentialités

Dans le contexte périurbain, où l'accès au transport en commun est limité, et communes de résidence sont plus ou moins éloignées des lieux de travail, une personne sur trois<sup>13</sup>, qui agit vraiment pour la transition vers une alternative à la voiture est un bon résultat. Il reflète le début d'une vraie prise de conscience de la population de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon sur leurs choix des types de modes de transports quotidiens.

---

<sup>13</sup> parmi 157 personnes déclarantes leur volonté de changer leurs habitudes liées à la voiture

## II. Un territoire théâtre de transitions



## II. Un territoire théâtre de transitions

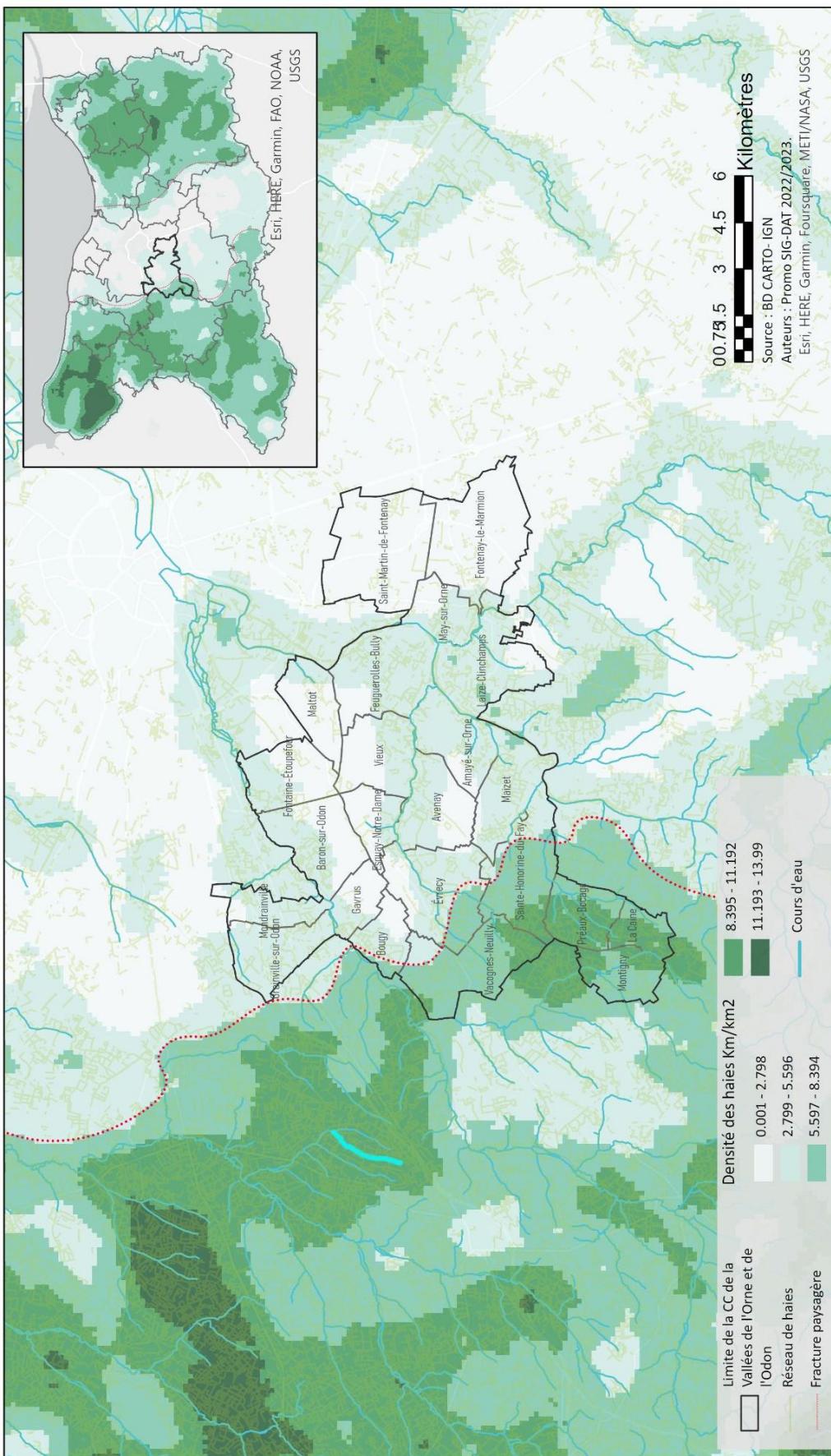


Figure 26 : Carte de la densité des haies de la CCVOO

## 1 - Une dichotomie paysagère

La communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon (CCVOO), est le théâtre de transitions entre deux formes paysagères et deux formes d'agricultures. En effet 84,8% de sa surface correspond à du territoire agricole. Sa position stratégique entre la plaine de Caen et la Suisse Normande lui offre deux types de paysages à l'opposé l'un de l'autre. Les nombreux cours d'eau la traversant forment un paysage transversal et slalome à travers la CCVOO. La frontière entre nord et sud traverse les communes de Maizet, Sainte-Honorine-du-Fay, Évrezy et Vacognes-Neuilly.

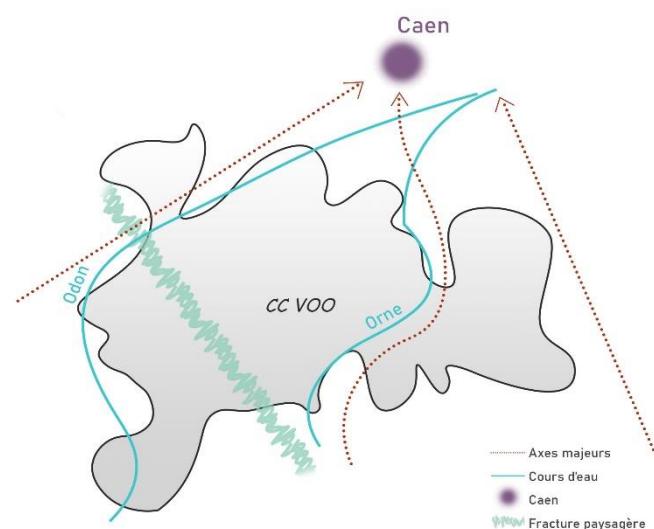


Figure 27 : Schéma illustrant les dynamiques de la CCVOO

### ► PARCELLAIRE DE LA CC VALLEES DE L'ORNE ET DE L'ODON

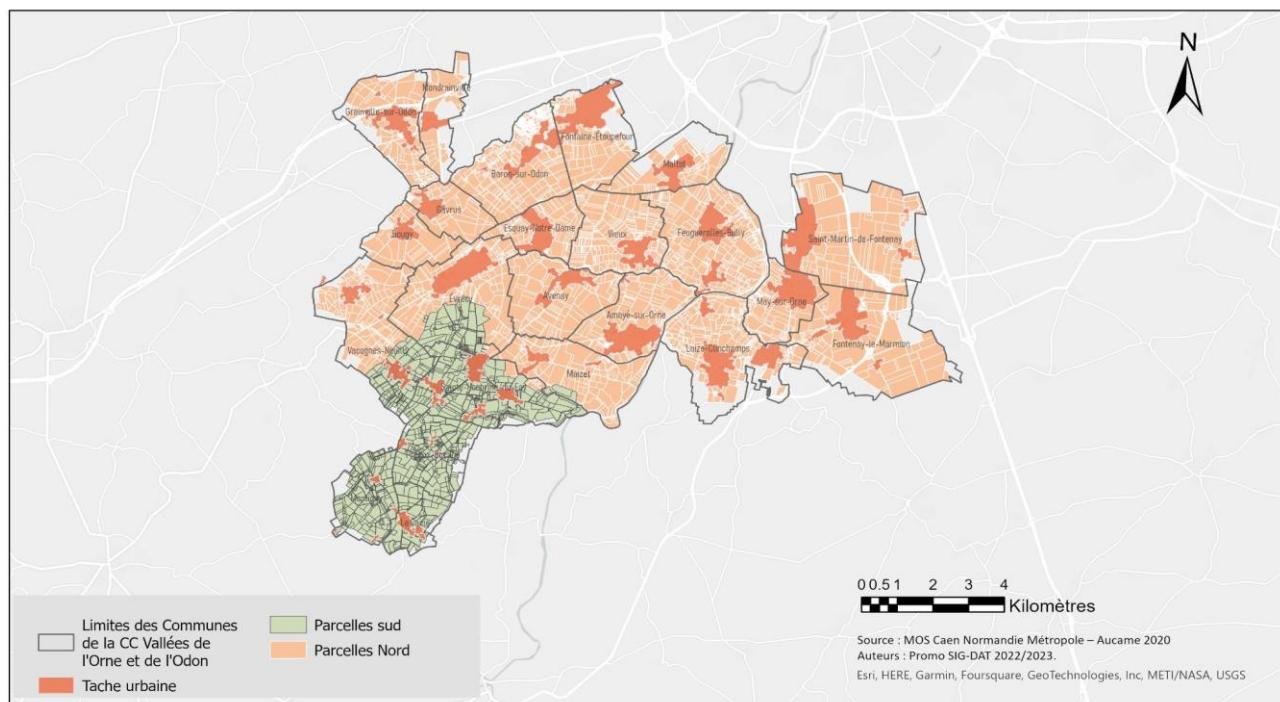


Figure 28 : Carte du parcellaire de la CCVOO

### Un paysage d'openfield

Le nord et l'est de la Communauté de Communes appartiennent à la plaine de Caen, la grande plaine céréalière historique composée d'une terre calcaire plus ou moins recouverte de limons. Elle se compose de petits plateaux au relief faible ne dépassant pas 100 mètres. Cette forme de paysage, typique de la plaine de Caen, est dite d'openfield.

Notablement, la forme de parcelles dites en lames de parquet, caractéristique de ce type de paysage, peut être retrouvée dans la Communauté de Communes, notamment à l'est, sur les communes de Fontenay-le-Marmion et Saint-Martin-de-Fontenay. (Annexe 4)

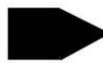


*Figure 29 : Zoom sur le parcellaire en lames de parquet de la CCVOO*



*Figure 30 : Parcels régulières openfield*

Le nord est plus marqué par de grandes parcelles régulières, ce qui favorise la culture extensive car cela augmente l'accessibilité et l'efficacité des engins agricoles. Néanmoins, on se sent en frange de la plaine et au seuil de la Suisse normande, avec un relief vallonné s'accentuant au fur et à mesure que l'on se dirige vers le sud. (Annexe 6)



## Superficie des parcelles en hectares

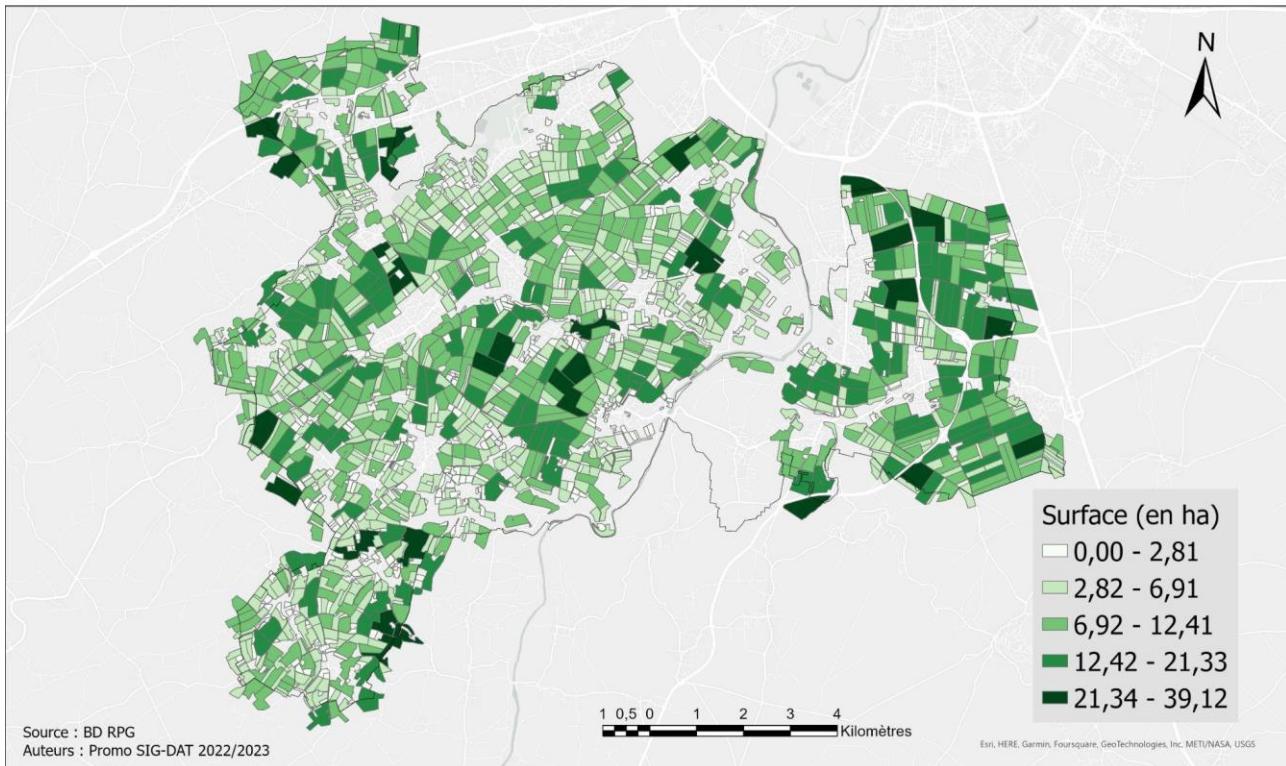
UNIVERSITÉ  
CAEN  
NORMANDIE

Figure 31 : Carte de la superficie des parcelles de la CCVOO en hectare

Les parcelles dans ces paysages font en moyenne 5 ha, ce qui est supérieur à la moyenne de l'ensemble de la CCVOO, mais ce n'est pas le marqueur le plus caractéristique de ce paysage. De fait, le type de culture est plus représentatif, car le paysage d'openfield tend à accueillir traditionnellement des cultures céréaliers, et la CCVOO n'y fait pas exception. Sur les 2024 parcelles agricoles de la CCVOO, 780 sont des parcelles céréaliers, ce qui représente 52% de la surface agricole totale utilisée. Ainsi il s'y retrouve aussi 14,3% de la SAU dédiée à la culture de colza et tournesol et 5% dédié à la culture du lin. La culture du maïs se retrouve à travers l'entièreté de la CCVOO, qui est une agriculture très coûteuse en eau, et qui n'est pas porteuse d'avenir au vu des récentes sécheresses et des avis répétés de restriction d'eau que l'on peut retrouver placardés sur les mairies des communes. Malgré cela, l'est du territoire se détache avec une orientation de vergers et autres légumes et fruits.

## ► Types de cultures Vallées de l'Orne et de l'Odon

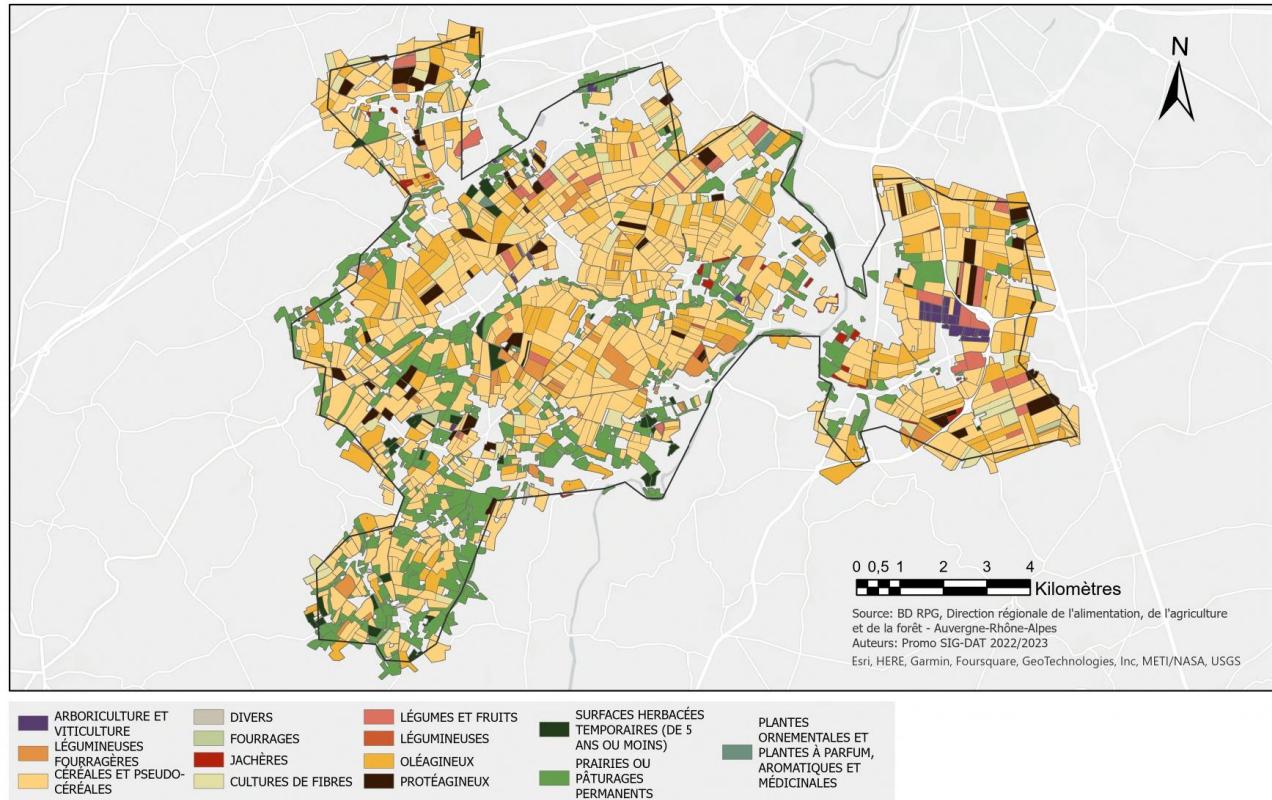


Figure 32 : Carte des types de culture de la CCVOO

### Un paysage de bocage

Mais ce qui oppose parfaitement le nord openfield et le sud bocager c'est bien l'arbre. Celui-ci, omniprésent dans le bocage sous la forme de haies, est parfaitement absent dans l'openfield. La présence des haies de bocage sont maintenant des marqueurs prouvés de biodiversité. La richesse de celle-ci améliore les rendements dans de nombreux cas, en abritant une plus grande richesse de pollinisateur. Une vraie opportunité d'avenir s'ouvre à eux s'ils arrivent à exploiter le potentiel de ce bocage encore présent, encouragé par des politiques étatiques comme la trame verte et bleue. (Annexe 7)

De plus, le bocage se caractérise par la forme de ses parcelles, moins régulières et de tailles plus réduites avec une moyenne à 3,9 ha et une médiane à 2,7 ha. (Annexe 5)

Au plan productif, le bocage est plutôt consacré à la prairie, la culture destinée à l'alimentation animale et l'élevage. Ainsi, 16,8% de la SAU est de la prairie, concentrée dans le sud et suivant les rivières. Le bocage de la CCVOO abrite de l'élevage de bovins avec des races



Figure 33 : Parcelles de bocages de la CCVOO

## II. Un territoire théâtre de transitions

comme les salers, les normandes et les charolaises. Le paysage se fait plus vert, et on y rencontre de plus en plus de chemins de randonnées comme par exemple le chemin de Saint-Michel.

Ce n'est néanmoins pas une frontière nette, nous sommes à cheval entre deux paysages et ceux-ci s'intriquent de façon irrégulière. Les routes sont notamment des axes au long desquelles des parcelles plus grandes et plus régulières apparaissent. Celles-ci s'apparentent à leur forme à de l'openfield, mais la présence de haies dans ces zones nous laisse dans un entre-deux qui suppose un remembrement.

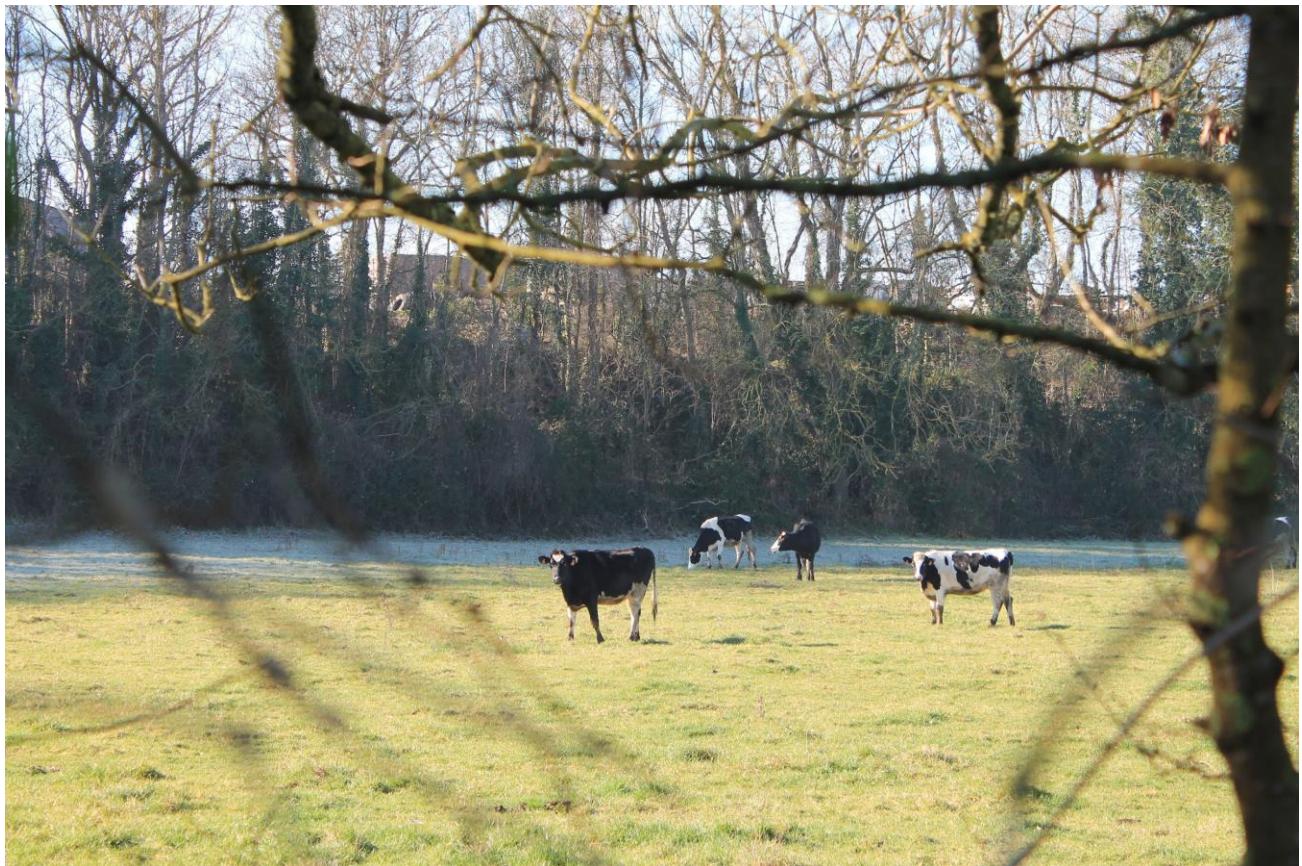


Figure 34 : Vaches normandes – Laize Clinchamps



*Figure 35 : Paysage issu du remembrement, Evrecy*

### Un paysage de ripisylve

Mais si la Communauté de Communes s'appelle Vallées de l'Orne et de l'Odon, c'est bien parce des cours d'eau la traverse, dont l'Orne et l'Odon qui forment ses frontières et la Guigne qui la traverse latéralement. De fait, des ripisylves parcouruent la CCVOO, qui sont les paysages les moins façonnés par l'homme sur notre terrain. Ces forêts et zones arborées suivant les cours d'eau sont des berceaux de biodiversité et permettent de lutter contre l'érosion et d'endiguer les crues. Ce sont des zones de transition entre la rivière et les autres paysages, les arbres agissant comme fanion prévenant de la présence d'une rivière. Ces rivières et leurs forêts ont un potentiel touristique. Quelques bois sont parsemés sur le parallèle de l'Orne, en extension des ripisylves, mais sont trop anecdotiques pour pouvoir les qualifier de paysages.

## 2 - Des paysages urbains variés

### Architecture de la reconstruction

La Reconstruction est un élément phare du paysage urbain d'un grand nombre de villes et villages de la Normandie. La Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon dispose de ce patrimoine bâti important notamment dans la ville d'Évrecy. Cette architecture se caractérise entre autre par la finesse de ses façades en pierre de Caen, qui démontrent la capacité des architectes des années 1950 à faire lien avec le passé, le terroir et le site physique.

Ce patrimoine constitue ainsi une partie intégrante de l'identité de la CCVOO. Ses qualités architecturales et fonctionnelles sont de plus en plus reconnues, mais il fait aussi face à des défauts structurels, dû à la faiblesse d'une construction trop rapide à l'époque et à la difficulté de le faire aujourd'hui évoluer. Il y a de ce fait une réelle nécessité de réhabilitation aux normes d'aujourd'hui, tout en respectant le vocabulaire architectural qui en fait son identité.



Figure 36 : Place de la mairie d'Évrecy

## Architecture Pavillonnaire

Depuis les années 1970, un fort mouvement d'accession à la propriété individuelle s'est propagé autour de Caen, menant ainsi la CCV00 à un développement pavillonnaire particulièrement important.

D'un point de vue paysager, ces secteurs pavillonnaires ont tendance à uniformiser les paysages, en faisant abstraction de l'environnement et du mode de construction traditionnel du secteur dans lequel ils se trouvent : construction sur la ligne de crête visible de loin, uniformité du bâti (couleur claire des enduits, toits en tuiles mécaniques ou ardoises artificielles), abolition des coupures entre villages.



Figure 37 : Ville d'Évrecy

## Architecture de la Suisse Normande

Quand on regarde de plus près le sud de la Communauté de Communes, on rentre dans un modèle de village se rapprochant du hameau, devenant encore plus dispersé qu'au nord. Le bâti se fait davantage en pierre de Caen, schiste et grès et l'on retrouve des corps de fermes. Ces corps de fermes si non occupés par des exploitations agricoles, sont des candidats idéaux pour accueillir des gîtes, ce qui pourrait promouvoir du tourisme vert, car la qualité paysagère est au rendez-vous ainsi que les sentiers de randonnées.

Les escarpements rocheux et les paysages constituent une des singularités paysagères de la Suisse Normande. Cette spécificité, parce qu'elle permet un réel dépaysement à quelques kilomètres de l'agglomération caennaise et de la mer, a mérité d'être promue et valorisée dans la politique touristique de la CCVOO.



Figure 38 : Ville de Montigny

### 3 - Une dynamisation du territoire à travers des politiques publiques

Comme nous avons pu le voir, le territoire de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon est un territoire hétérogène. Cependant, des politiques à différentes échelles servent de leviers pour développer le territoire dans son ensemble et faire valoir ses points forts. Nous avons décidé d'aborder deux politiques différentes mais ayant le même objectif : développer le territoire et le dynamiser. La première politique abordée est le plan LEADER, puis la seconde est le contrat de relance et de transition écologique de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon. Le plan LEADER est un plan à l'échelle européenne et le CRTE est à l'échelle de la Communauté de Communes. Cela va nous permettre de mettre en évidence deux types de leviers à des échelles différentes pour développer des projets sur le territoire.

#### **Plan LEADER : financements européens pour le développement des territoires**

Les fonds européens distribués dans le cadre du plan LEADER sont délivrés sous forme d'enveloppe contenant un certain montant décidé au préalable au niveau européen à des territoires organisés en Pays, gérés par un groupe d'action locale (GAL).

Pour faire partie du plan LEADER il faut que les Pays déposent un dossier avec des objectifs définis à l'avance axés sur des thématiques de développement local.

L'acronyme LEADER signifie « Liaison Entre Action de Développement de l'Économie Rurale ». Il s'agit d'un soutien à des territoires ruraux, co-financé par l'Union Européenne, pour des actions relatives à la mise en œuvre de stratégies de développement définies localement par un ensemble de partenaires publics et privés. L'objectif est de favoriser un développement local équilibré qui réponde au plus près aux enjeux actuels et aux futurs défis territoriaux.<sup>14</sup> Nous pouvons donc comprendre ici tout l'intérêt de notre territoire de faire partie d'un groupe d'action locale pour pouvoir entrer dans une dynamique de développement du territoire.

---

<sup>14</sup> source : Réseau rural, *Territoire LEADER*

## II. Un territoire théâtre de transitions

La gestion des fonds européens LEADER se fait donc par les différents pays qui s'organisent en GAL (Groupe d'Action Locale). Voici une carte des différents GAL du Calvados :

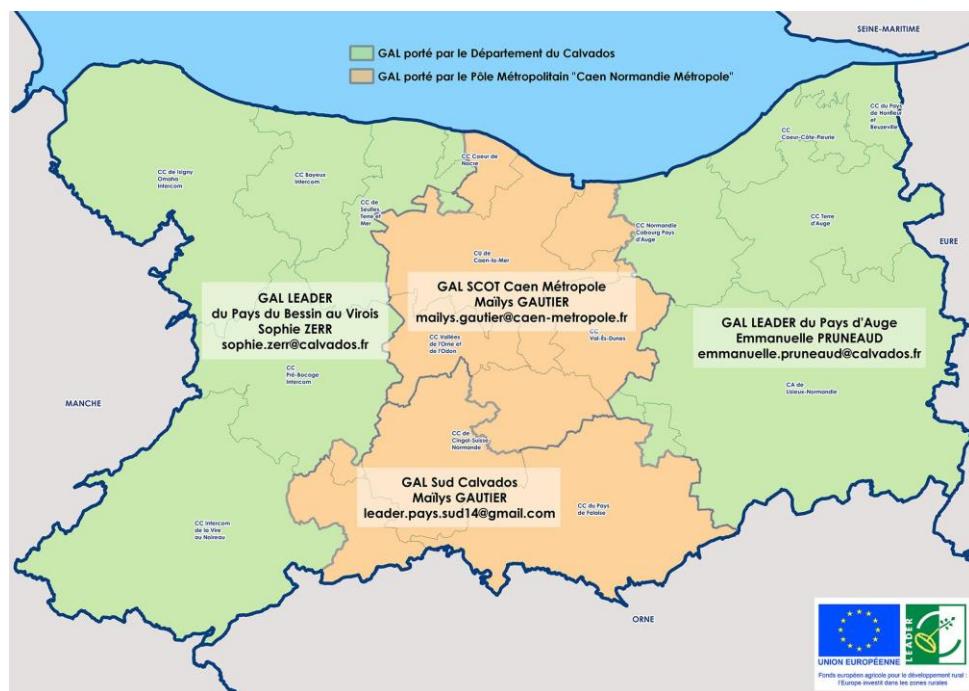


Figure 39 : Carte des Groupes d'Action locale en Normandie, source : Calvados.fr

**Les GAL définissent des axes de stratégie qui guident leurs décisions pour une durée de 6 ans.**

Voici les 4 axes de la stratégie LEADER de Caen La Mer pour 2014-2020 :

## Axe 1 : Favoriser l'attractivité du territoire à partir des potentiels touristiques

Axe 2 : Aménager l'espace rural de façon équilibrée, objectifs :

- Soutenir la création, le développement et le maintien d'activités économiques sur le territoire
  - Accompagner la valorisation des exploitations et des productions agricoles

### Axe 3 : Accompagner le territoire vers une transition énergétique

#### Axe 4 : Développer la coopération sur le territoire

Le GAL de Caen Métropole gère la répartition et la manière dont les fonds LEADER seront utilisés pour le territoire. La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon fait partie des territoires

## II. Un territoire théâtre de transitions

du GAL de Caen Métropole, ce qui signifie que les grandes stratégies LEADER de la zone sont définies par Caen. Les différents axes cités plus haut sont ceux qui étaient créés par le GAL de Caen Métropole pour une durée de 2014 à 2020. Les nouveaux axes de la stratégie LEADER du GAL sont en cours de rédaction et guideront les actions et les volontés pour la période suivante qui commencera en 2023 et finira en 2027. La nouvelle stratégie n'est pas encore accessible mais nous pouvons supposer que le GAL cherchera à continuer à soutenir des projets mettant en valeur le territoire dans la continuité des dernières années.

Les habitants et acteurs du territoire du GAL peuvent proposer des projets qui seront étudiés par un comité. Celui-ci décide de participer ou non au financement et à quelle hauteur. Le montant de l'enveloppe donnée par l'Union Européenne est strict, c'est pourquoi le comité de décision doit choisir les projets qui sont prioritaires et ceux qui ne le sont pas.

L'axe 1 des stratégies du GAL de Caen Métropole est de développer et de favoriser l'attractivité des territoires. La stratégie est de s'appuyer sur les points forts touristiques locaux et d'en faire des petits pôles attractifs au sein du territoire. Nous pouvons constater que la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon a déjà bénéficié d'aides provenant des fonds LEADER pour développer un point d'attractivité touristique sur son territoire. En effet, Le GAL a décidé de financer à hauteur de 100 000€, soit 11% du coût total du projet CAP Orne situé à Laize Clinchamps dans la partie Est du territoire. La Communauté de Communes est porteuse du projet Cap Orne qui est situé à proximité du fleuve de l'Orne et de la voie verte qui la longe. Ce projet a pour but de développer des activités de tourisme autour d'un espace naturel sensible tout en le préservant. Nous pouvons compter dans ce projet la construction de 4 logements insolites touristiques, la création et l'animation de loisirs autour du lieu (canoë, vélo etc...) et un espace de restauration.



Figure 40 : Logements insolites touristiques, source Actu.fr

Les politiques européennes visant à aider localement les régions rurales sont donc des leviers de développement locaux intéressants et permettent de mettre en valeur les potentiels des territoires. De plus, nous pouvons constater que l'aide donnée par les fonds européens a permis de développer un espace touristique qui a du potentiel et de lancer une dynamique et image positive du territoire.

### **Le contrat de relance et de transition écologique de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon**

Le CRTE (Contrat de Relance et de Transition Écologique) s'inscrit dans le plan France Relance qui a été créé à l'issue et en réponse à la crise sanitaire de la Covid-19 qui a mis en évidence les difficultés de résilience des territoires.

La Communauté de Communes a décidé de signer un CRTE en association avec le département et l'Etat dès sa fusion en 2017. Dès 2018, le contrat est mis en place, et est définitivement activé en 2020. Ce contrat est conçu pour durer le temps d'un mandat municipal, cependant la durée de ce contrat peut être rallongée suivant les actions mises en place par le territoire concerné en l'occurrence la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon. À partir de 2020, 5 axes stratégiques principaux sont décidés :

- Axe 1 : Approvisionnement local et consommation responsable.
- Axe 2 : Planifier la stratégie urbaine, énergétique et la rénovation du bâti.
- Axe 3 : La gestion et la valorisation des déchets en faveur de la transition énergétique.
- Axe 4 : Vers une mobilité rurale et durable.
- Axe 5 : Gouvernance et démarche éco responsable interne à la Communauté de Communes.

Ces axes vont servir de grands thèmes d'action pour la Communauté de Communes.

Les actions mises en place se divisent en 6 volets thématiques qui comprennent des projets spécifiques à chaque volet :

**Le volet 1** est axé sur la rénovation énergétique des bâtiments. La Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon a décidé de cibler des bâtiments publics énergivores du fait d'une mauvaise isolation par exemple. Un programme de rénovation a été mis en place sur un ensemble de bâtiments tels que sur la salle multi-activités de Fontaine-Étoupefour ou le changement du système de chauffage de l'école d'Esquay Notre Dame. La construction d'un siège de la Communauté de Communes et d'un pôle culturel sur un lieu commun et avec un système de chauffage commun et plus respectueux de l'environnement s'inscrit aussi dans ce volet.

**Le volet 2** est axé sur l'emploi mais n'est pas une priorité car différents financements nationaux existent déjà. Cependant le développement de l'informatique et de l'ouverture de la population au numérique et à la digitalisation du travail induit par la crise sanitaire sont des points importants de ce volet. Cela s'illustre avec des projets tels que celui de la création d'un tiers lieu à Baron-Sur-Odon, avec une bibliothèque et des espaces de télétravail par exemple.

**Le volet 3** est l'écomobilité et les modes de déplacements doux. Les priorités sont :

- Relier les pôles et sécuriser l'accès aux collèges,
- Desservir les points d'intérêts touristiques,
- Assurer les continuités d'itinéraires,
- Organiser des principes de continuité à plus long terme, à l'échelle supra communautaire<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Contrat de relance et de transition écologique de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon

Nous pouvons constater que ce volet cherche à créer et valoriser les relations intercommunales en s'appuyant sur les mobilités douces et notamment le vélo. En effet, un des projets est le déploiement du schéma cyclable de la Communauté de Communes.

**Le volet 4** est axé sur l'alimentation et le tourisme durable. Un des objectifs est la remise en état du patrimoine avec des projets tels que des travaux de sécurisation de l'église d'Évrecy. Un second objectif est de préserver la ressource en eau en association avec l'Agence de l'Eau. Cela passe par la signature d'un contrat de 4 ans entre le président de la Communauté de Communes et l'Agence de l'Eau ayant pour but de protéger les réserves en eau et diminuer la pollution notamment.

**Le volet 5** s'intéresse à l'offre culturelle et à l'éducation. Les principaux projets faisant partie de ce volet sont « la transformation de la bibliothèque de Fontenay le Marmiton en médiathèque et la réhabilitation des locaux existants pour une meilleure efficacité énergétique ainsi qu'une extension de 145m<sup>2</sup>.» Cet exemple de projet montre la volonté de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon de participer à redynamiser les services publics de proximité et par la même occasion de rendre les infrastructures existantes viables énergétiquement parlant.

**Le volet 6** Ce dernier volet se nomme actions spécifiques du territoire. Ce volet comprend tous les projets visant à améliorer la cohésion sociale. Il vise à répondre à l'arrivée des nouvelles populations dites périurbaines qui peuvent avoir certaines attentes en arrivant sur le territoire et un besoin d'intégration et de services dynamiques sur la Communauté de Communes. Ce volet voit naître des projets axés sur le sport et les loisirs notamment avec l'installation de city stades dans 3 communes différentes. Ce volet comprend aussi des projets d'installations de Maisons France Services. Ces Maisons France Services ont pour but de réintégrer des services publics au plus près de la population pour accompagner les habitants dans leurs démarches (CAF ou ANTS par exemple). Une maison comme celle-ci a été créée au 2 Rue d'Yverdon à Évrecy. Une autre est en projet à May-Sur-Orne.

Dans le cadre de ce contrat certaines dotations de l'État peuvent être sollicitées. Notamment le DSIL (Dotation de Soutien à l'Investissement Local) qui est une dotation qui permet de soutenir des projets locaux de travaux ou de rénovations. Une autre demande de subvention possible dans le cadre du CRTE est la DETR (Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux), qui sert à aider et à soutenir des projets de redynamisation des communes rurales. Pour être éligible, les communes doivent

## II. Un territoire théâtre de transitions

correspondre à des critères stricts justifiant leurs besoins et leurs localisations en milieu rural. Ces critères sont notamment des critères de population à ne pas excéder.

Nous avons donc pu observer que les leviers pour innover et développer le territoire pour le dynamiser et le rendre attractif malgré le fait qu'il soit un territoire spécial du fait de son rôle de transition entre la zone urbaine de Caen et la Suisse Normande. Si la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon arrive à utiliser ses leviers qui proviennent de différentes échelles, elle peut notamment réussir à contrebalancer les inégalités. En effet, comme nous avons pu le voir dans les différents projets du CRTE, les communes visées sont diverses et les projets ne sont pas seulement mis en place sur des communes déjà favorisées. Ces politiques permettent donc de limiter les inégalités au sein du territoire et de mettre en valeur ses potentiels.

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon étant un territoire de transition entre différents modes de vie, les politiques telles que le CRTE ou le plan LEADER permettent de créer du lien et développer toutes les zones de la Communauté de Communes. Cependant nous allons voir dans une troisième partie du diagnostic que le territoire est fortement impacté par les mobilités et qu'elles structurent son organisation tout autant que les politiques de développement du territoire.

## **III. Les mobilités : un enjeu structurant les modes de vie**

## 1 - Environnement rural et mode de vie urbain

### Des modes de vie différents ?

La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon est un territoire à l'interface entre la ville (Communauté de Communes Caen la Mer) et la Suisse normande (CC Pré Bocage Intercom et CC Cingal Suisse Normande). Elle a donc autant de caractéristiques de Communauté de Communes urbaines (centres villes actifs, magasins et services, commune de plus de 2000 habitants) que des caractéristiques de Communauté de Communes rurales (surface majoritairement occupée par des champs, communes de moins de 2000 habitants voire moins de 100 pour les plus petites). Mais cette particularité du territoire se reflète-t-elle jusque dans les modes de vie des habitants, à-t-on deux formes distinctes de mode de vie au sein de la Communauté de Communes ? C'est ce que nous allons voir dans cette partie.

Avant tout, faisons un tour d'horizon des différentes définitions que l'on peut trouver pour le « mode de vie ».

### Que signifie « mode de vie » ?

Le site l'Internaute nous propose la définition suivante :

Mode de vie est un « *façon de vivre d'un individu ou d'un groupe de personnes qui se définit par certaines caractéristiques économique, social et culturel.* » On voit ici que « mode » désigne différentes modalités, un ensemble de possibilité, un ensemble de « façon de vivre ». Que ce soit pour un individu seul ou un groupe, ces différentes possibilités ont toutes des spécificités rattachées aux domaines de l'économie, du social et de la culture.

Prenons une deuxième définition qui cette fois vient du site Alternatives Economiques : Mode de vie : « *La façon dont les membres d'une société ou d'un groupe social occupent leur temps libre et dépensent leurs revenus.* »

On retrouve le mot « façon » pour désigner les différentes possibilités mais cette fois-ci associé plus fortement à la notion de groupe. Cela met en avant l'idée que la comparaison aux autres est intrinsèque à la notion de mode de vie. En effet, si tout le monde vit de la même manière, il n'est alors pas question de « mode de vie » mais simplement de « vie ».

Parler de mode de vie implique donc une ouverture vers l'extérieur, vers les autres, vers la différence. La Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon étant justement une zone de transition entre deux milieux distincts, elle est à la fois urbaine et rurale. Il est donc fort probable que l'on retrouve ces deux aspects dans les modes de vie des habitants.

La suite de la définition évoque le temps libre impliquant alors des temps non libres, qui associés aux revenus, rappelle la notion de travail. Cela précise donc une part de l'aspect économique de la première définition.

Voyons maintenant une troisième définition extraite de l'article CAIRN *Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ?* de Bruno Maresca :

« *On voudrait donner à cette notion une définition univoque. En réalité, il faut retenir de sa dualité – le mode de vie/les modes de vie – le mécanisme dialectique de la différenciation entre les notions de mode et de modalités, selon le modèle qu'en offre la linguistique. On suggère donc de penser le mode de vie [au singulier] comme une structure, un cadre de référence, de la vie sociale et de regarder les modes de vie [au pluriel] comme des ensembles de pratiques de la vie quotidienne déclinables à différentes échelles (catégories sociales, territoires, individus).* » (Paragraphe 9)

Mode de vie au singulier désigne alors les différentes caractéristiques qui composent tous les modes de vie que l'on connaît. Pour être plus concret nous avons essayé d'établir une liste exhaustive de ces caractéristiques. Un mode de vie se compose d'un lieu d'habitation, d'activité(s) professionnelle(s), d'activité(s) extra professionnelle(s), d'un mode de consommation.

De chacune de ces caractéristiques en découle d'autres qui toutes ensembles définissent un mode de vie en particulier. C'est avec ces différentes caractéristiques que nous allons donner une définition d'un mode de vie urbain et d'un mode de vie rural.

#### Qu'est-ce qu'un mode de vie urbain ?

Urbain : « *Qui est de la ville, des villes (opposé à rural).* »<sup>16</sup>

Un mode de vie urbain est donc centré sur la ville. Si l'on reprend les caractéristiques de mode de vie citées plus haut, on peut définir le mode de vie urbain de la manière suivante :

---

<sup>16</sup> dictionnaire en ligne, Le Robert

#### Lieu d'habitation :

Il se trouve donc en ville ou en périphérie proche. La forme de l'habitat peut être très diversifiée, appartements de différentes tailles (du studio au loft), des maisons de formes diversifiées (très souvent mitoyenne dans les centres villes, plus souvent en lotissement dans la périphérie). Beaucoup de logements sont en location, notamment les appartements destinés aux populations les plus pauvres (HLM par exemple).

L'habitat en ville favorise l'accès à des commerces de proximité souvent plus nombreux en centre-ville, tout comme l'accès à des services publics de loisirs tels que les piscines municipales ou les patinoires. De plus, la concentration de la population favorise le développement d'association ou groupe de personnes ayant des passions communes, on y trouve donc souvent plus d'activités extra professionnelles.

Cependant l'environnement citadin est transformé et éloigné du naturel, de plus la concentration des activités amène aussi la concentration des pollutions qu'elles soient olfactives, sonores ou visuelles. De ce fait, on retrouve souvent dans le mode de vie citadin des périodes d'évasion de ce milieu si particulier. Que ce soit sous la forme de vacances ou de sorties hebdomadaires le weekend, de nombreuses personnes, voire familles, se retrouvent dans les parcs, forêts périurbaines ou autres zones considérées comme plus naturelles telles que la campagne, la plage ou la montagne. Ces zones sont alors respectivement désignées pour les deux dernières comme station balnéaire et station de montagne.

La composition du ménage est elle aussi très variable en ville. La diversité de taille de logement permet au milieu urbain d'accueillir toutes les tailles de familles, de la personne seule, aux grandes familles.

#### Activité professionnelle :

Le milieu urbain concentre les activités, les commerces, les entreprises et donc les emplois. Les secteurs d'activités y sont très diversifiés, allant de l'industrie avec des sites industriels parfois incorporés dans les villes, jusqu'à la restauration, l'hôtellerie ou le tourisme.



Figure 41 : Photo zone d'activité d'Evrecy

Le logement se trouvant déjà en ville, lorsque l'emploi se trouve dans la même ville, les déplacements domicile-travail peuvent être assurés par des transports en commun ou l'utilisation du vélo. Il arrive aussi que le travail se trouve dans une ville différente de la ville d'habitat, c'est notamment le cas avec Paris qui centralise l'emploi de nombreuses personnes habitant en province. Ces personnes sont alors susceptibles d'utiliser le train, étant donné que ce moyen de transport est particulièrement développé pour relier les grands centres urbains.

Le travail implique une rémunération et donc un pouvoir d'achat, les revenus sont très diversifiés en ville, encore une fois liés à la diversité des emplois. Allant des classes sociales les plus pauvres au plus riches, les villes regroupent tout type de population avec cependant des séparations graduelles avec les plus riches au centre et les plus pauvres en périphérie.

Les horaires de travail sont souvent le principal élément structurant du rythme de vie. En ville, du fait de la diversité des emplois, on y trouve tous les rythmes, travail de jour, travail de nuit, 3x8, etc. D'ailleurs dans les plus grandes villes, il est aussi question de vie la nuit, les bars et les boîtes de nuit étant les principaux constituant de l'activité nocturne des centres urbains.

Activité extraprofessionnelle :

Comme évoqué précédemment la densité de population caractéristiques des villes est un élément favorisant le développement de loisirs, d'association et donc d'activités extra professionnelles. On y retrouve ainsi des activités sportive (club de sport, aménagements sportifs (piscine, stades, gymnases, etc)), des activités culturelles (bibliothèque, salle de spectacle, conservatoire de musique, cinéma, musée, etc) et d'autres activités comme la restauration, les bars, billards, bowlings, casinos, boîtes de nuit, etc.



Figure 42 : Médiathèque d'Evrycay

Mode de consommation :

La proximité avec les commerces et les boutiques des centres villes favorisent la consommation. Le shopping peut être considéré comme une activité à part entière en ville, le nombre de personnes présentes dans les magasins ou les centres villes en périodes de soldes montre bien l'importance de la consommation dans le mode de vie citadin.

## Qu'est-ce qu'un mode de vie rural ?

Rural : « *Qui concerne la vie dans les campagnes.* »<sup>17</sup>

Le mode de vie rural est donc rattaché à la campagne. Selon la même structure que précédemment, voici une définition du mode de vie rural.

### Lieu d'habitation :

L'habitat en campagne est différent de la ville, la diversité des logements est bien moindre. Le patrimoine immobilier est souvent dominé soit par des bâties anciennes soit par des lotissements de pavillon plus récents. Les logements collectifs eux se font beaucoup plus rares. Cela corrèle avec un prix du foncier plus bas qu'en ville explique une proportion plus élevée de propriétaires. Par ailleurs, la campagne étant le lieu de l'agriculture, on y trouve aussi des fermes qui composent une partie des habitats du milieu.



Figure 43 : Photo d'un corps de ferme

L'habitat à la campagne est plus souvent familial, les nouveaux pavillons étant la cible de jeunes parents. Mais il y a aussi un aspect familial jusque dans la structure du village, le fait qu'il y est moins d'habitants facilitent les relations sociales avec le voisinage. Cependant c'est aussi un frein pour l'installation de commerces ou de services. Ils sont en effet bien moins nombreux qu'en ville et ont une certaine tendance à disparaître dans les communes les plus isolées.

---

<sup>17</sup> dictionnaire en ligne, Le Robert

L'espace qui n'est pas occupé par ces services ou équipement peut alors l'être par des zones naturelles et des paysages pittoresques. Il l'est aussi pour beaucoup par des champs qui en termes d'occupation du sol peuvent être majoritaires suivant les régions.

#### Activité professionnelle :

Les activités étant moins présentes et moins diversifiées qu'en ville, l'emploi l'est aussi. Par ailleurs, les déplacements domicile-travail sont presque systématiquement faits en voiture car les réseaux de transport en commun s'étendent rarement, ou de façon bien moins développée, jusque dans les campagnes. Cependant il arrive aussi que les personnes habitent sur leurs lieux de travail ou qu'elles travaillent sur leur lieu d'habitation. C'est notamment le cas des agriculteurs qui habitent dans leur ferme ou encore des gérants de certains services de proximité comme les boulangeries, les bouchers et toutes ces boutiques du centre bourg qui sont directement rattachés à un logement.

Le manque d'activité, les densités de population plus faibles ainsi que les proportions d'emplois qualifiés moins élevés qu'en ville entraînent des revenus fatalement moins élevés.

#### Activités extra professionnelles :

De la même manière que pour les villes, les activités et la densité de la population sont corrélées au développement de loisirs. Les campagnes en sont bien souvent moins riches et donc leurs habitants n'ont pas la possibilité de pratiquer certaines activités, notamment celles nécessitant des infrastructures particulières comme les patinoires par exemple. Cependant la campagne est aussi un lieu plus propice aux activités de pleines natures qui y sont alors plus développées qu'en ville, tout particulièrement la chasse et la pêche.

#### Mode de consommation :

Dans le monde rural, préserver les commerces de proximité est quelque chose d'important. Cela peut se retrancrire jusque dans le mode de vie des habitants qui entretiennent parfois des relations sociales plus développées avec leurs commerçants. Les marchés locaux occupent aussi une place importante dans la manière de consommer des habitants des zones rurales, ils constituent dans certains cas la seule source de denrées alimentaires proches de leur lieu d'habitation.



Figure 44 : Photo d'un marché local

### Un mode de vie en évolution dans la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon

Une première lecture pour étudier le mode de vie d'un territoire est d'observer la situation économique et sociale de ces populations. Analysons donc maintenant comment les catégories socioprofessionnelles ont évolué depuis 2008.

Les populations migrantes d'origine urbaine amènent avec eux leurs pratiques, car même s'ils habitent en dehors des villes, ils y travaillent, s'éduquent. Cette spécificité d'occupation d'espace périurbain par les ménages d'origine urbaine, est transformé par la transplantation de leurs modes de vie et leurs habitudes de consommation, et mène à l'uniformisation de ces espaces. Ça ne reste pas sans conséquences, dont négatives, tels que l'essor des « villages dortoirs » et la gentrification des espaces ruraux, qui soulignent et approfondissent les inégalités qui peuvent déjà exister.

Depuis 2008 certaines catégories socio-professionnelles ont évolué au sein du territoire de la Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon. Le part des ouvriers sur le territoire est en net recul, ce qui est le plus visible dans certaines communes comme : La Caine, Fontenay-le-Marmion, Avenay, Saint-Martin-de-Fontenay et Vacognes-Neuilly. Dans le même temps, il y a trois communes où nous observons une forte augmentation des cadres et professions intellectuelles supérieures : Fontaine-Étoupefour, Mondrainville et Préaux-Bocage. Toujours est-il que cela démontre une évolution des modes

### III. Les mobilités : un enjeu structurant les modes de vie

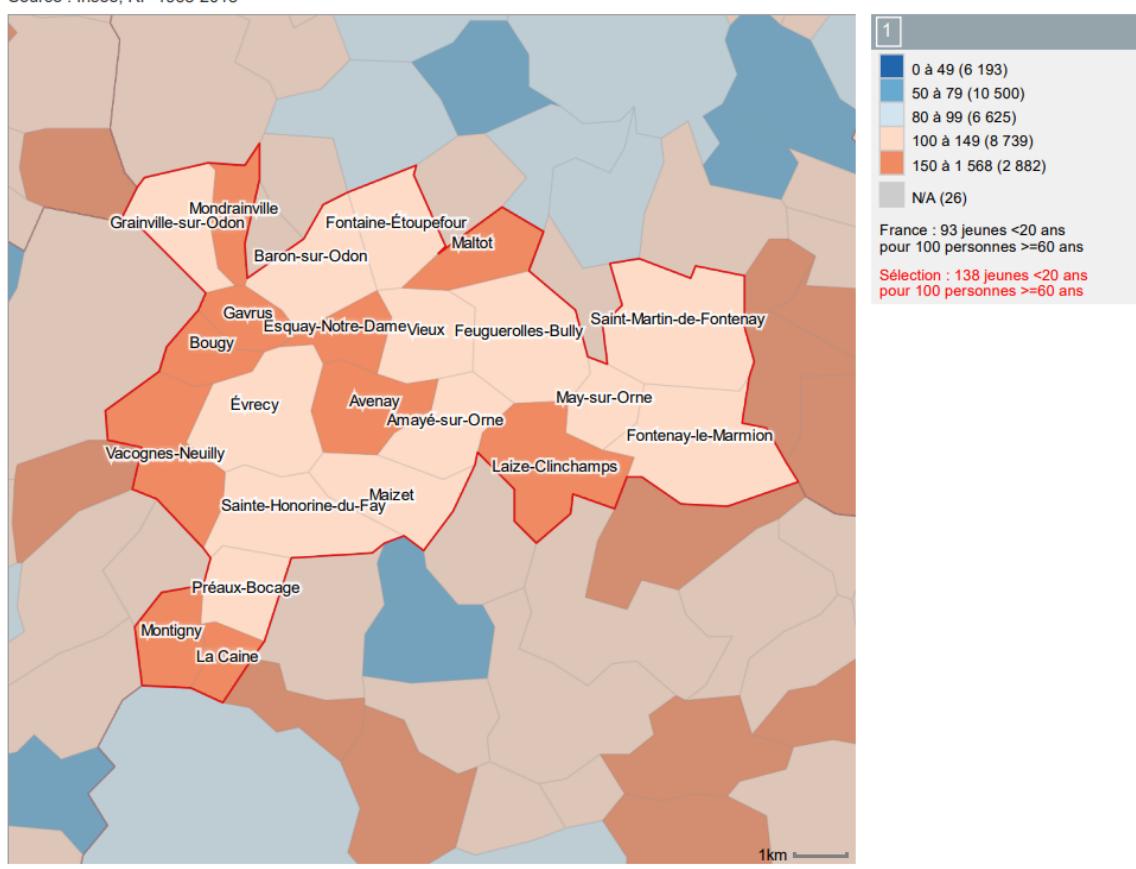
de vie sur le territoire. On peut par exemple évoquer l'augmentation du nombre de personnes vivant seul entre 2008 et 2018, leurs parts étant passées de 15,4% à 18,7%.

L'indice de vieillissement confirme cette tendance, il était de 37 personnes de 65 ans pour 100 personnes en 2008, il est passé à 53 en 2019. Malgré cela, la population de la Communauté de communes reste relativement jeune par rapport au niveau national où l'indice de vieillissement est de 82 en 2019.

Comme sur l'ensemble du territoire français, on constate un vieillissement de la population. Toutefois, la population de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon reste plus jeune qu'au niveau national. D'après l'observatoire du territoire, pour 100 personnes de plus de 60 ans il y a 138 personnes de moins de 20 ans, contre 93 au niveau national.

1 Indice de jeunesse (jeunes <20 ans pour 100 personnes >=60 ans), 2018

Source : Insee, RP 1968-2018



© Observatoire des territoires, ANCT 2021 - IGN Admin Express

Figure 45 : Carte observatoire des territoires sur l'indice de jeunesse

Plusieurs raisons expliquent cette structure de la population. Tout d'abord, il y a une très forte présence des familles avec des enfants dans ce territoire comme nous pouvons le voir avant. De plus, les résultats de notre questionnaire viennent confirmer ces données. En effet, on peut voir que le nombre

de personnes par foyer est toujours supérieur à deux pour toutes les catégories socioprofessionnelles sauf les retraités.

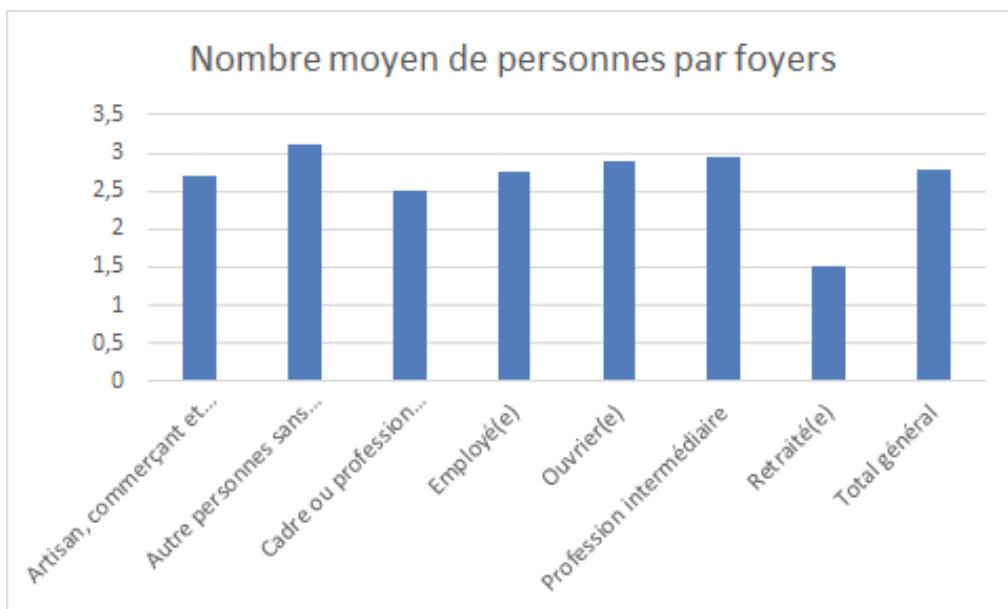


Figure 46 : Nombre de personnes par foyers dans la CCVO

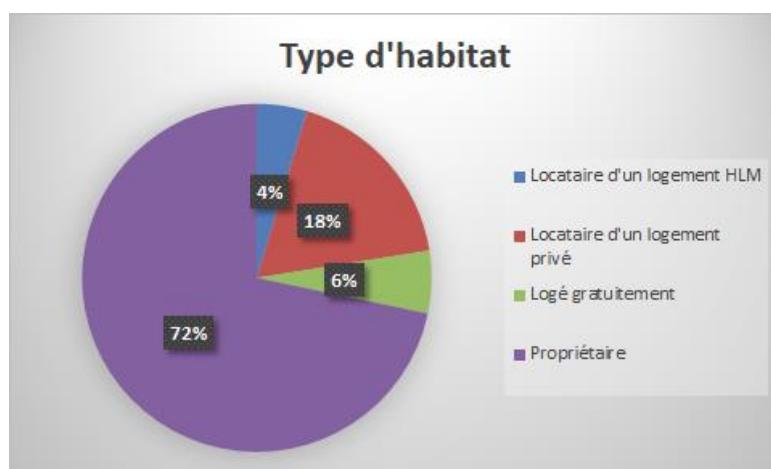


Figure 48 : Type d'habitat dans la CCVOO

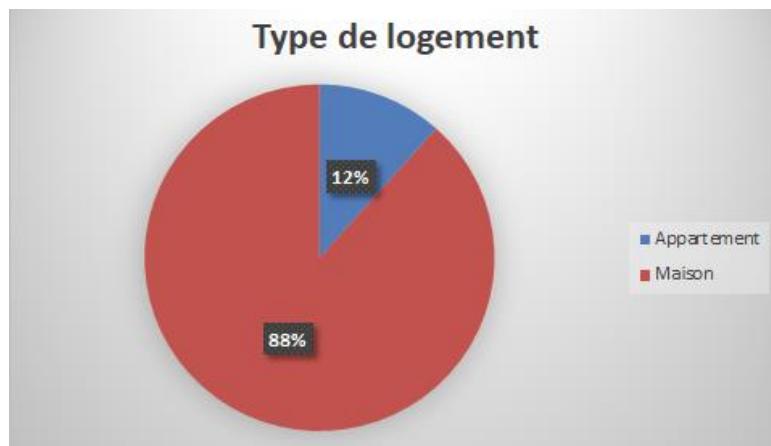


Figure 48 : Type de Logement dans la CCVOO

Une autre raison qui explique cette prédominance des familles avec au moins un enfant est l'offre de logement favorable à l'installation de ce type de ménage.

Le développement des lotissements favorise l'installation de familles souhaitant avoir un mode de vie avec un cadre rural, mais qui ne peuvent pas investir dans l'immobilier des zones urbaines. Les résultats de notre questionnaire indiquent qu'il y a une part importante de propriétaires et de personnes qui vivent dans des maisons, ce qui confirme l'attractivité de ce territoire pour les ménages avec des enfants.

Toutefois, selon les communes, ces chiffres varient, ce qui nous indiquent des différences locales sur la façon de vivre au sein de la Communauté de Communes. Le pôle de proximité qu'est Évrecy est caractérisé par une part plus importante d'appartements (28%) et de locataires de logements privés (20%).

Toujours est-il que malgré un type d'habitat propre aux espaces ruraux, plusieurs caractéristiques semblent nous indiquer que le mode de vie de ces populations est à la frontière entre l'urbain et le rural. Il y a tout d'abord une très forte dépendance à l'agglomération caennaise pour le travail mais aussi pour les loisirs. Caen est la ville la plus citée par les personnes interrogées pour se rendre à leur travail et à leurs loisirs.

#### 1 Part des déplacements domicile-travail en voiture (%), 2018

Source : Insee, RP 2008-2013-2018

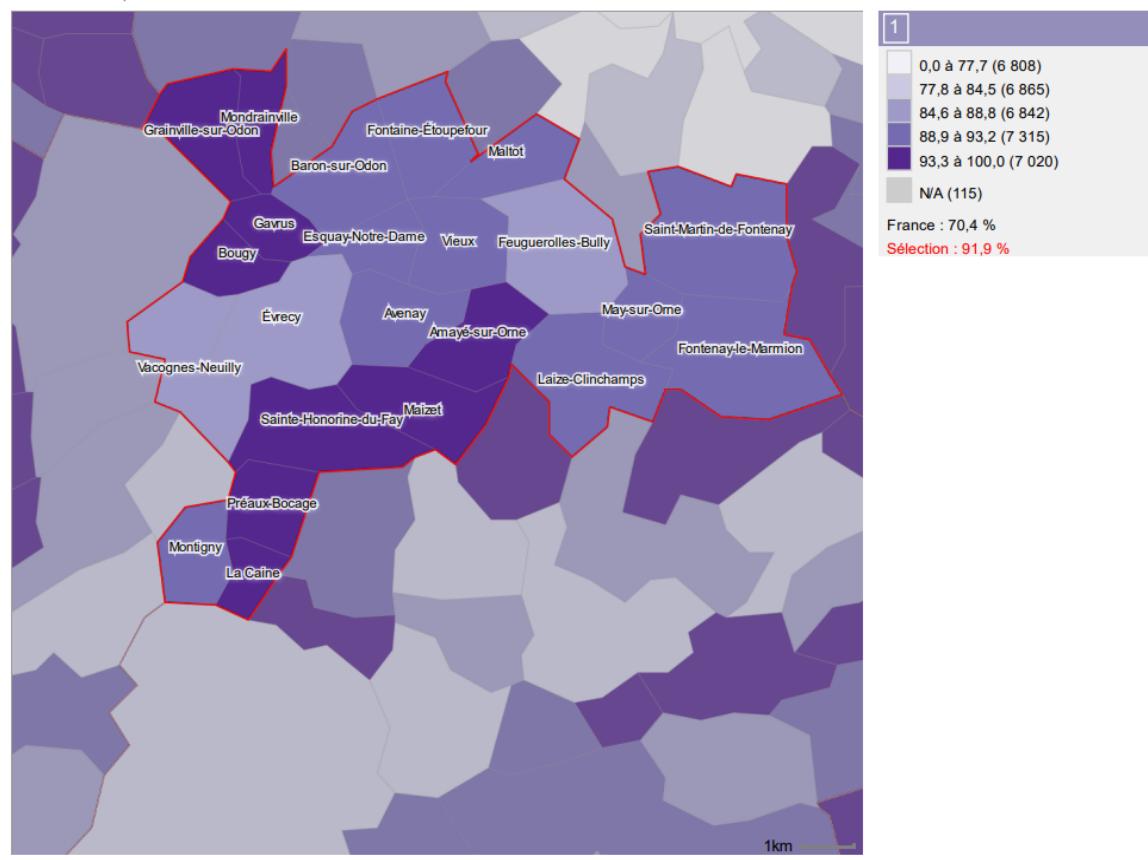


Figure 49 : Carte Observatoire des territoires déplacements domicile-travail

Cela est confirmé par des données de l'observatoire des territoires. Cette forte dépendance à l'agglomération de Caen se traduit dans les faits par une forte utilisation de la voiture. On constate, par exemple, que les habitants de la Communauté de Communes utilisent à 91,9% la voiture dans leurs déplacements pour aller au travail. Cela couplé au fait qu'une part importante des habitants va à Caen pour travailler induit que leurs modes de vie sont caractérisés par des migrations pendulaires importantes.



Figure 50 : Photo habitation CCVOO

Lors d'un entretien avec le maire d'Évrecy, celui-ci nous a fait savoir que selon lui les habitants de sa commune n'avaient plus des modes de vie que l'on peut qualifier de rural. En effet, comme notre analyse le montre la forte dépendance à Caen montre que les populations de la Communauté de Communes ne vivent pas dans une forme d'autarcie, leur vie quotidienne est influencée et tournée vers la centralité urbaine de l'agglomération caennaise. Toutefois, Évrecy apparaît comme légèrement distincte des autres communes de son territoire. Sa position de pôle de proximité est confortée par son offre de logement plus variée et une des offres commerciales les plus importantes de cet espace. Cela se traduit par une population avec moins de propriétaires que la tendance locale et par le fait qu'il s'agit de la commune qui attire le plus de population de la Communauté de Communes pour travailler après Caen. Au contraire, certaines communes peuvent être qualifiées de village dortoir par le peu d'activité économique qu'elles produisent.

En conclusion, on peut qualifier le mode de vie des habitants de la Communauté de Communes propre aux nouveaux modes de vie ruraux. Il n'est pas caractéristique du mode de vie rural traditionnel.

Une grande partie des nouvelles populations sont arrivées grâce à la construction des lotissements. Ils n'ont ainsi pas d'attache territorial, leurs consommations et leurs transports sont fortement influencés par la proximité de l'agglomération caennaise qui apparaît comme étant le pôle structurant leurs modes de vie.

### Les déplacements domicile - travail

Étant donné la multiplicité des communes de travail, nous avons regroupé les communes en quatre zones géographiques : la communauté urbaine Caen la Mer, la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, les autres communes du Calvados et les communes hors Calvados.

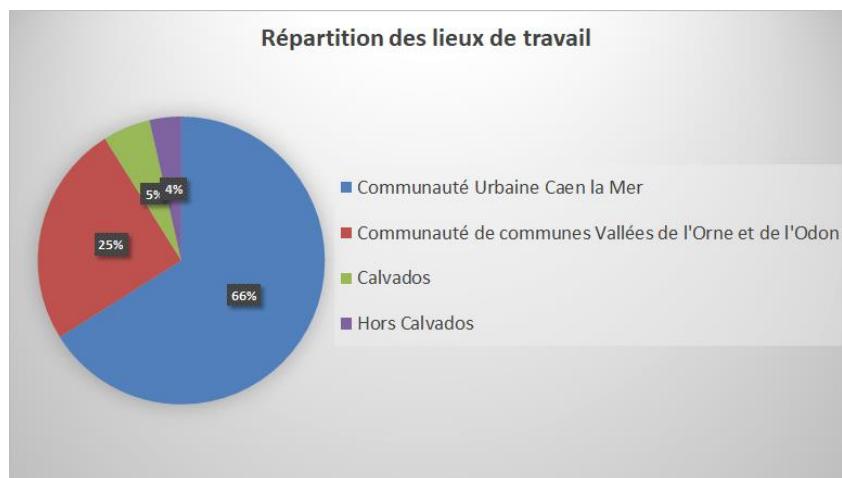


Figure 51 : Lieux de travail

Sur les 260 personnes interrogées, 168 sont en emploi. Elles travaillent majoritairement dans la communauté urbaine Caen la mer (66%) puis dans la communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon (25%). Nous pouvons ainsi constater l'attractivité de Caen la mer au niveau des emplois comme nous l'avions supposé dans la première partie.

Par exemple, la carte retrace les mobilités domicile-travail des personnes habitants à Évreux. 10 personnes interrogées ont déclaré habiter et travailler à Évreux. Cette carte illustre des déplacements conséquents vers la ville de Caen, qui montre une proximité et une attractivité. Il n'y a pas que Caen comme commune de travail, mais toutes les autres communes aux alentours. Quelques personnes travaillent à Paris, c'est pourquoi j'ai dû rapprocher le point pour plus de lisibilité de la carte. Ces analyses ont été également faites pour les activités de loisirs et les courses.

#### Les mobilités domicile-travail des habitants d'Évreux

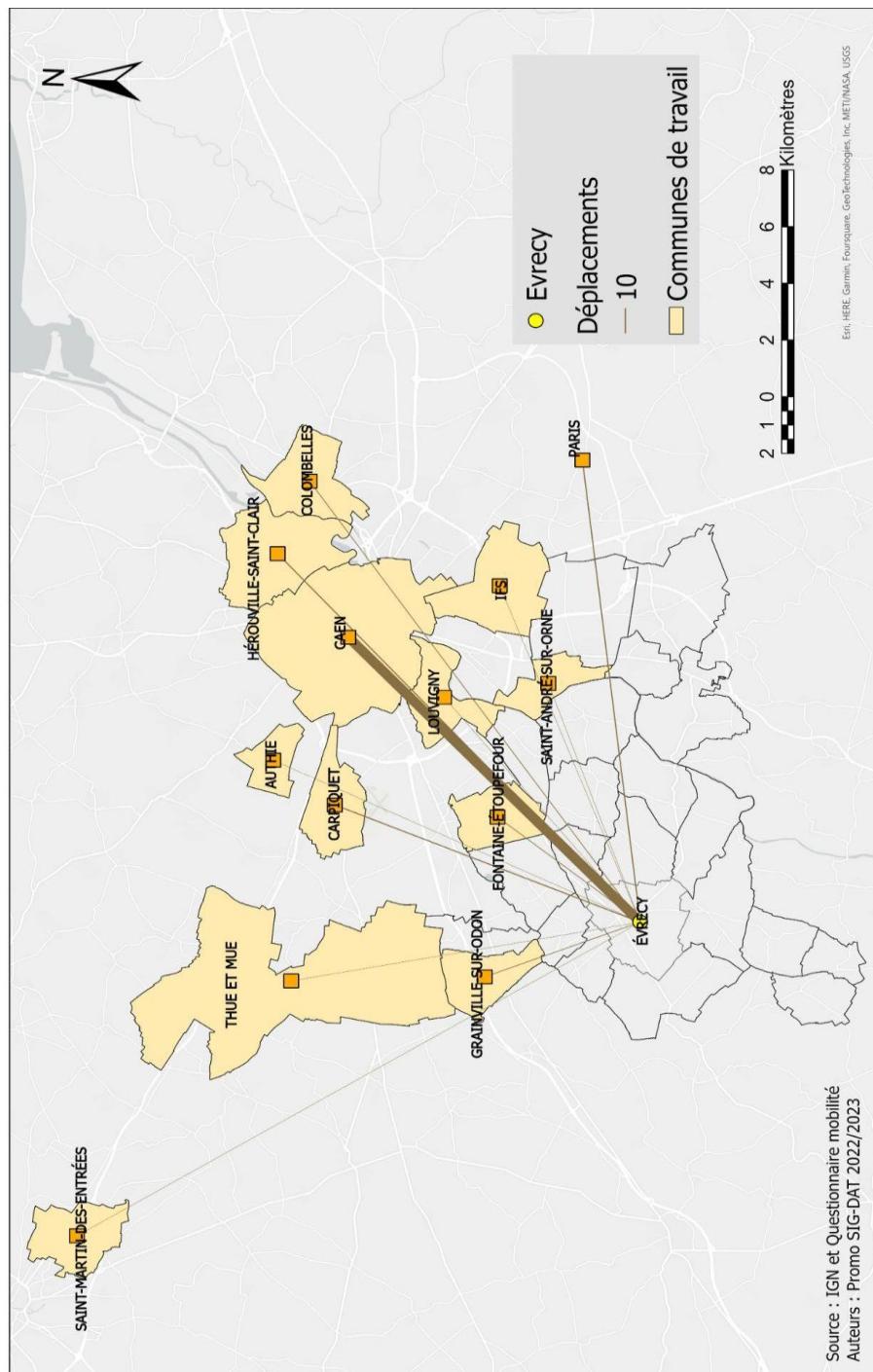


Figure 52 : Carte mobilités domicile-travail

Le principal moyen de transport utilisé dans la CCV00 pour se rendre au travail est la voiture. Comme on le voit à travers ce graphique, les habitants utilisent très peu les transports en communs, les deux-roues ou encore la marche à pied.

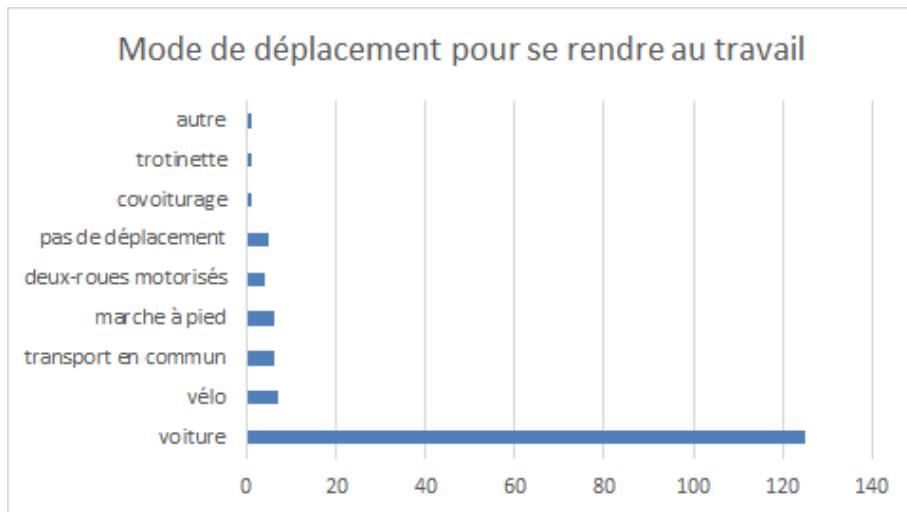


Figure 53 : Mode de déplacement travail

## 2 - Un réseau de transport en désaccord avec les nouveaux modes de vie

### Une desserte inégale des transports en commun

Les transports en commun sont devenus aujourd’hui un élément structurant en matière de développement économique et social en milieu urbain. La bonne connectivité du réseau de transport en commun est un facteur important dans la croissance économique et dans le dynamisme d’un territoire. C'est d'autant plus important pour certaines catégories de la population qui, autrement, ne pourraient pas se déplacer comme les ménages ne possédant pas de voiture, les personnes sans permis de conduire, les aînés et les jeunes en dépendent davantage. Ces transports en commun relient aujourd’hui plusieurs communes. Ils peuvent s’organiser à plusieurs échelles.

Les transports de la communauté de communes vallées de l’Orne et de l’Odon sont gérés par deux entreprises différentes. En effet, plus de 50% des communes sont reliées à Caen par au moins un bus Nomad ou un bus Twisto. Toutefois, il faut noter que la fréquence de passage des bus est très faible et il n'y a pas assez d'arrêts de bus. Pour plus de commodité pour le déplacement des habitants, un service de transport à la demande a été mis en place. Ces navettes doivent cependant être réservées la veille du trajet, empêchant les voyages spontanés. Une nouvelle ligne (106) de bus est prévue afin d'offrir des points d'arrêt à Maltot, Avenay, Feuguerolles Bully et Vieux.

Toutes ces contraintes rendent difficile une utilisation des transports en commun, dans le cadre d'un trajet quotidien domicile - travail. L'autonomie de déplacement ainsi que le confort et la facilité que la voiture apporte ne laisse pas la place aux transports en commun de devenir une vraie alternative au quotidien. Même si la CCVOO est desservie par quelques lignes de bus de la région Normandie et des bus

### III. Les mobilités : un enjeu structurant les modes de vie

de Twisto, certaines des communes restent dépourvues d'horaires de bus suffisantes notamment Montigny, La Caine, Bougy, Préaux-Bocage, Vacognes-Neuilly.

➡ Carte des communes desservies par les transports en commun

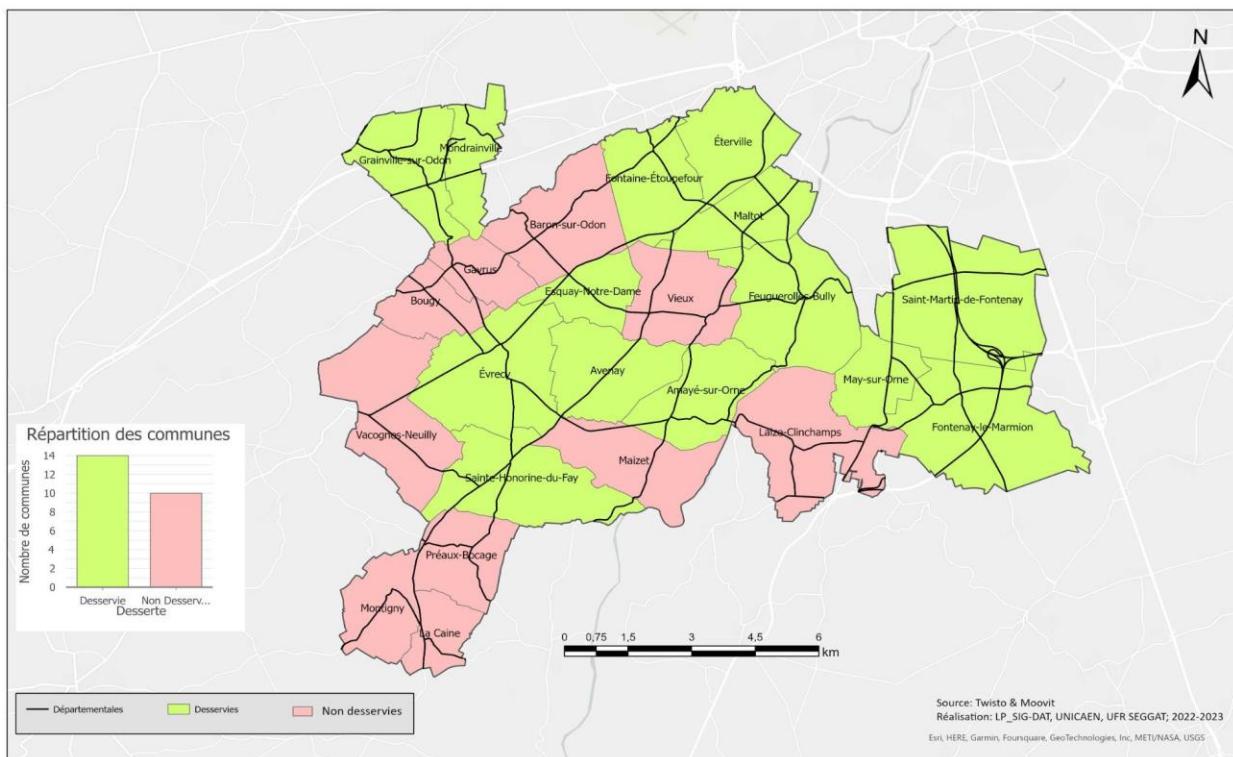


Figure 54 : Carte transports en commun

Sur la carte ci-dessus, on constate à première vue, l'ensemble des communes de la CCV00 qui sont à la frontière de Caen la mer sont desservies par des lignes de bus. Cela s'explique par le fait que l'ensemble du réseau de transport s'organise autour de Caen. À l'opposé, on voit que toutes les communes qui sont à l'extrême ouest et sud-ouest de la CCV00 sont moins desservies par les transports en commun. Cela met en avant un déséquilibre spatial.

Ce manque de mobilité au sein de la CCV00 pourrait être préjudiciable à l'attractivité de la commune tant pour des personnes que pour des acteurs économiques. Il convient de rappeler qu'à l'échelle de la communauté de communes, Evrecy est de loin la commune la plus desservie en transport en commun.

### III. Les mobilités : un enjeu structurant les modes de vie



Figure 55 : Photo horaire de ligne 105 Nomad

Par exemple, la ligne 105 du réseau Nomad qui dessert entre autres Évreux, n'a pas des horaires que l'on peut juger compatible à des horaires de bureau. D'après nos analyses, les principaux freins à l'utilisation des transports en commun sont le manque de lignes et d'arrêts de bus et la fréquence insuffisante de passage. Par ailleurs, il y a un ressenti de trajet trop long pour une part des interrogés. Toutefois, il faut noter que certaines personnes utilisent leurs véhicules personnels par habitude.

La majorité des personnes qui affirment utiliser les transports en commun habitent à Evreux. Cette part importante peut s'expliquer par le fait que la ville d'Evreux est la plus desservie du territoire. Néanmoins cela est à relativiser au vu de la surreprésentation d'Evreux dans l'échantillonnage.

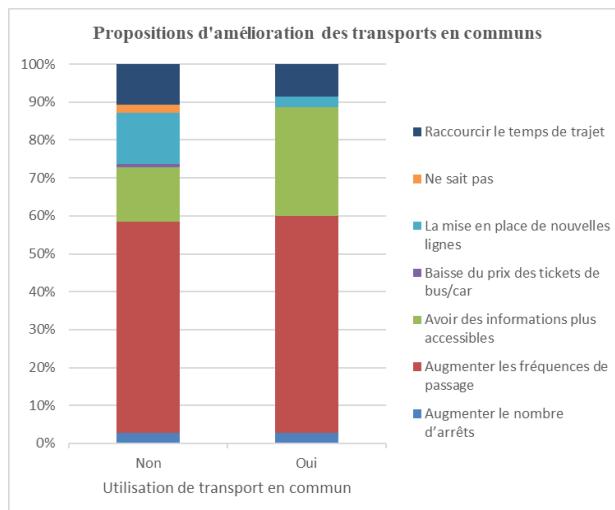
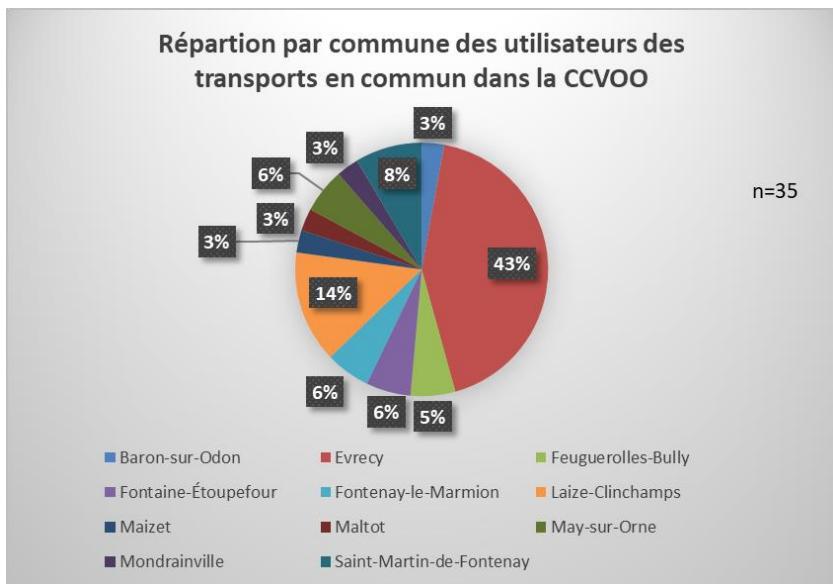


Figure 56 : Propositions transports en commun

#### Un réseau routier favorable à l'utilisation de la voiture

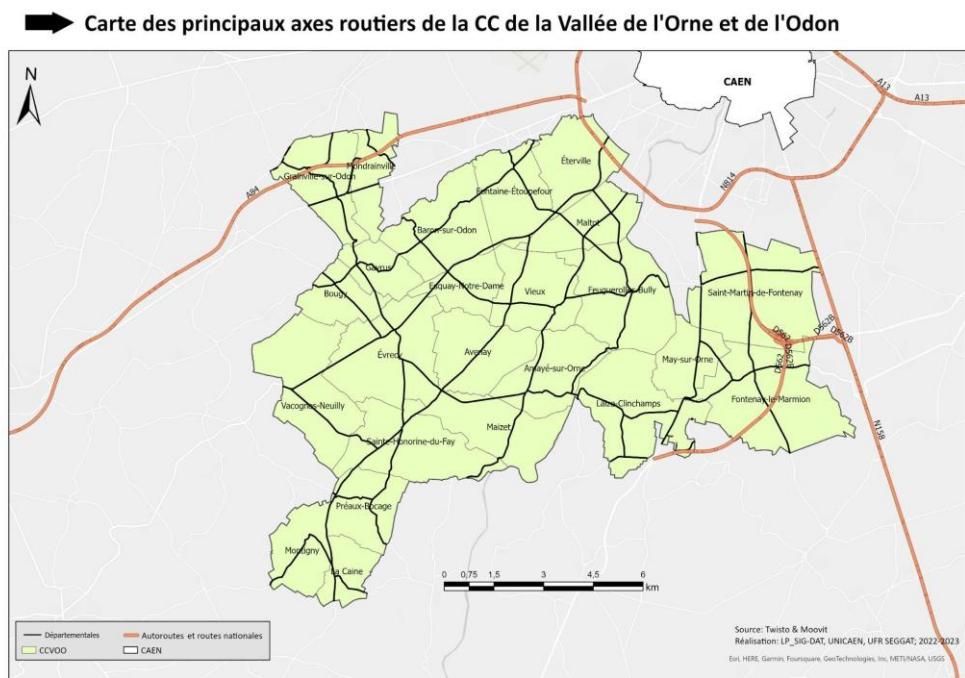
Le réseau routier occupe une part primordiale dans les réseaux de transports et flux de la communauté de commune Vallées de l'Orne et de l'Odon. Le réseau routier nécessite un entretien régulier ce qui représente un investissement considérable. En 2015, d'importants travaux de voirie ont été effectués.



*Figure 57 : Répartition utilisateurs transport en commun*

Les migrations pendulaires des habitants de la CCV00 sont favorisées par l'encadrement de la communauté de commune par la A84 au Nord et Nord-Est d'une part, et la N158 à l'Ouest. Le temps pour atteindre le pôle urbain de Caen est théoriquement plus court en partant des communes voisines de ces voies rapides. Mais il faut prendre en compte les embouteillages de Caen.

Mobilités douces



*Figure 58 : Carte principaux axes routiers*

Après sa création, la nouvelle Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon a entamé des réflexions allant dans le sens de la facilitation des déplacements de ces habitants. Dans ce cadre, la CCVOO a sollicité AUCAME (Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole) pour la mise en place d'un projet de pistes cyclables.

Le territoire, avec ce programme, tente de résoudre plusieurs problèmes sur le domaine cyclable. Les grands objectifs de ce programme étaient entre autres de faire un point global :

- Des aménagements existants
- Permettre aux habitants de pratiquer facilement le vélo tous les jours
- Faire de la voie verte un outil de valorisation
- Des atouts touristiques du territoire
- Mettre sur pied une politique cohérente d'aménagement en faveur des mobilités douces à l'échelle intercommunale

Il s'agissait de faire un point sur les pratiques cyclistes des habitants de la CCVOO et des lieux d'intérêts à l'échelle de l'espace vécu des habitants. Cela passe par une sécurisation de l'accès aux collèges, aux commerces, aux biens et aux services tout en maintenant une certaine complémentarité avec les territoires voisins.

La Communauté de Communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon est traversée par la voie verte de la Suisse normande qui longe le fleuve de l'Orne. Le succès touristique de cette voie inaugurée en 2013 est un véritable atout pour la pratique du vélo dans la CCVOO de par les flux touristiques qu'elle génère. En effet, elle est fréquentée par des habitants voisins, notamment de l'agglomération caennaise, des communes voisines mais aussi du territoire lui-même, à des fins de loisir en raison de la sécurité et du confort paysager qu'elle offre.

Le défi actuel de la Communauté de Communes est d'exploiter les différentes potentialités offertes par cette voie. Selon le schéma cyclable des Vallées de l'Orne et de l'Odon publié par l'Aucame en décembre 2018, les enjeux sont d'ordre économique, social, de santé publique par la cohésion des territoires. Ces enjeux s'inscrivent dans le cadre des objectifs pour le développement durable. Le cyclotourisme générerait 65 à 105 euros de dépense journalière pour le point de vue économique. Le développement d'un réseau cyclable pourrait être un bon moyen de lutter contre les freins à la mobilité. Pour les personnes n'ayant pas les moyens de s'acheter une voiture, la réalité semble être différente. Même si cela participerait à la promotion d'un moyen de déplacement moins polluant. Selon l'INSEE, les cadres sont la catégorie socioprofessionnelle utilisant majoritairement le vélo pour les déplacements quotidiens.

## Les pratiques du vélo des habitants

Le questionnaire que nous avons effectué sur la Communauté de Communes nous a permis de ressortir des informations importantes en ce qui concerne la pratique du vélo des résidents. Il démontre que 52% des personnes interrogées affirment ne jamais employer le vélo comme mode de déplacement dans leur quotidien. Seulement 13% de ces personnes pratiquent le vélo à raison de 1 à 2 fois toutes les semaines.

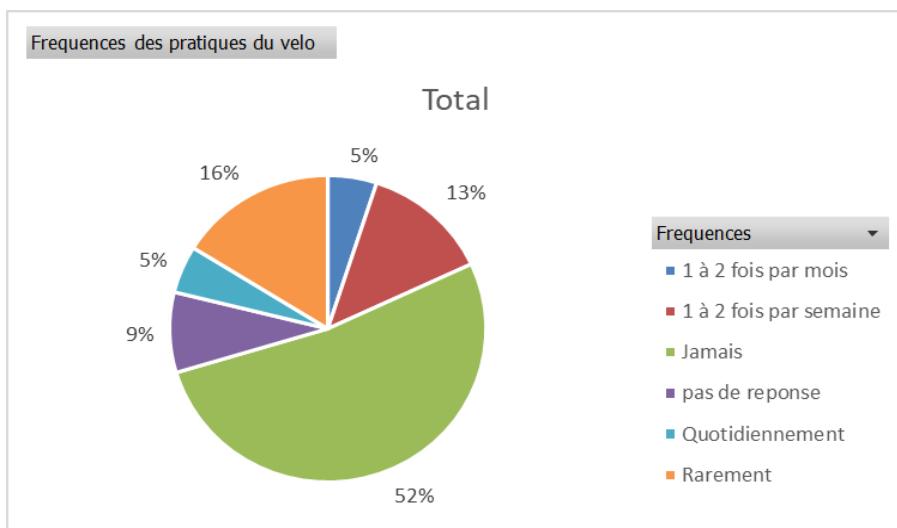


Figure 59 : Fréquences vélo

Le nombre de personnes disposant d'un vélo dans la Communauté de Communes s'élève à 63%, alors que la moyenne nationale se situe à 32% par ménages qui possèdent au moins un vélo adulte selon des statistiques faites par le gouvernement en juin 2022.

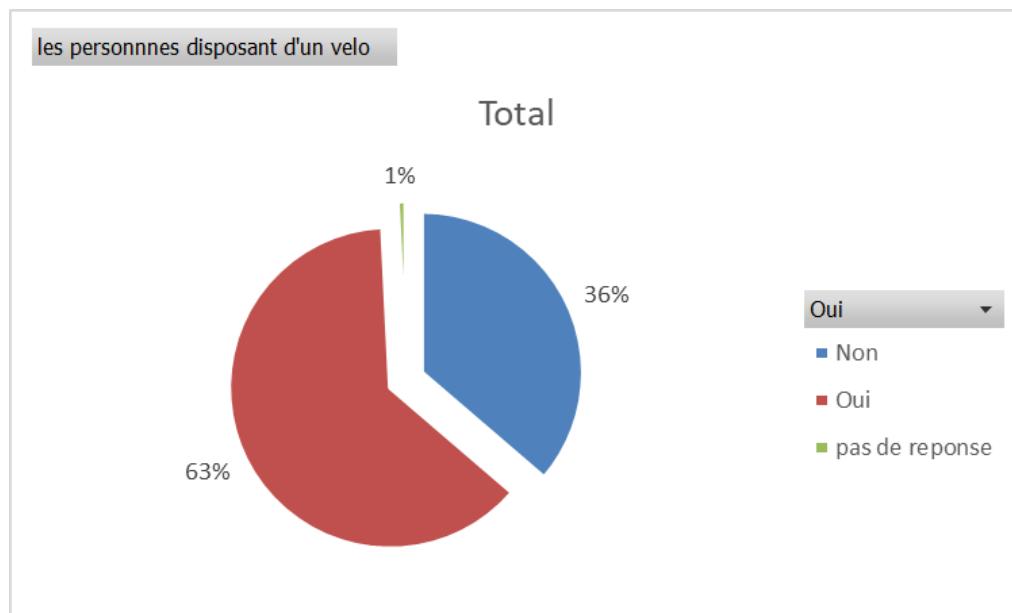


Figure 60 : Pourcentage des personnes qui possèdent un vélo

Le décalage entre le taux de disposition du vélo et le taux de pratique du vélo interpelle. Pour des raisons que nous avons cherché à comprendre, les habitants de la Communauté de Communes des Vallées de l'Orne et de l'Odon possèdent un vélo mais ne le pratiquent pas. Tandis que les pratiquants évoquent les bienfaits de la pratique du vélo tant pour la santé que pour la préservation de la planète. L'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien rencontre des obstacles conséquents. Dans certains cas, les pistes cyclables s'interrompent à la sortie des communes et ne reprennent pas. Elles ne permettent pas une continuité du tracé cyclable.



*Figure 61 : Photos pistes cyclables CCVOO*

En faisant abstraction des personnes qui ne se prononcent pas, on obtient les informations suivantes :

- Danger

Plus de 6 personnes interrogées sur 10 pensent que la pratique du vélo dans la CCVOO est trop dangereuse. Ils évoquent les pistes cyclables qui longent les routes communales et qui ne disposent pas d'aménagements sécuritaires comme l'absence de séparation réelle entre la route et la piste cyclable dans la majorité des cas, le manque d'éclairages etc...

- Distance

Entre 5 et 6 personnes sur 10 jugent les distances trop longues pour recourir au vélo. Nombreux sont les habitants de la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon travaillant ou pratiquant leurs différentes activités à l'extérieur de la CC, rendant la cyclabilité difficile.

### III. Les mobilités : un enjeu structurant les modes de vie

- Manques de pistes cyclables

En ce qui concerne les pistes cyclables les statistiques restent les même, environ 6 personnes sur 10 estime insuffisantes les pistes cyclables au sein de leur Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon.

Plusieurs autres raisons, en dehors de celles citées, font écho par les personnes questionnées. Nous pouvons entre autres citer les raisons de santé, les charges à porter, la météo ou encore le besoin de confort. Les freins retenus dans les statistiques du gouvernement sont la météo, le relief, les infrastructures cyclables mais aussi les revenus, qui eux, n'ont pas été évoqués dans les réponses à nos questionnaires.

Nous avons aussi remarqué lors de nos questionnaires que l'ensemble statistique obtenus était différent de celui promulgué par l'INSEE. Comme nous pouvons le voir ci-dessous, la catégorie socio-professionnelle cadre, est sous représenté sur notre zone d'étude, comparé aux statistiques réalisées par l'INSEE. Pour expliquer cela, nous avons plusieurs hypothèses que nous n'avons pas eu le temps d'explorer. D'abord cela pourrait s'expliquer par le nombre de cadres, qui ne résident pas majoritairement sur la CCVOO, et sont donc sous représentés. Nous pouvons aussi supposer que notre échantillon n'est pas représentatif, avec une faible part des enquêtés étant de catégories socioprofessionnelles cadre, dû probablement à nos lieux de rencontre, aux horaires, ou à d'autres facteurs que nous ne maîtrisons pas. Nous pouvons aussi supposer que les pistes cyclables ne sont pas assez développées pour être exploitées par tous.

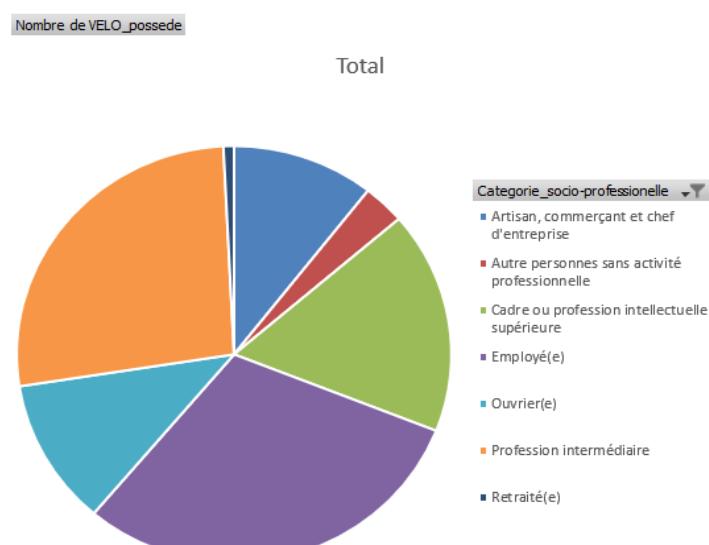


Figure 62 : Nombre de vélo

## La pratique du covoiturage

La loi d'orientation des mobilités mise en place le 24 décembre 2019 fait des communautés de communes des autorités actrices de l'organisation de la mobilité au sein de leur territoire. La Communauté de Communes projette donc une revalorisation des routes rurales et la favorisation d'une meilleure connexion entre les territoires de la communauté. Ceci passera par la mise en place des aires de covoiturage ou encore de véhicules dans des rayons proches au sein du secteur.

Le constat à l'heure actuelle est une absence totale d'aires de covoiturage au sein de la CCVOO. L'aire de covoiturage la plus proche est celle de Verson.

En ce qui concerne la pratique du covoiturage par les habitants du territoire, les résultats de notre enquête révèlent que 67% environ ne pratiquent pas le covoiturage, seulement 26% de ces personnes affirment pratiquer le covoiturage. L'échantillon n'étant pas assez satisfaisant, la répartition du covoiturage sur la CCVOO ne pourra être exhaustive. Néanmoins on peut commencer à identifier des tendances, notamment sur la commune de Laize-Clinchamps et Évreux avec respectivement 44% et 33% des répondants pratiquant le covoiturage.

D'après nos analyses, si le revenu n'influence pas la décision de pratiquer le covoiturage, ce n'est pas le cas de la CSP. En effet 1 cadre sur 2 le pratique. Nous remarquons aussi que les répondants âgés entre 18 et 29 ans pratiquent plus le covoiturage que toutes les autres classes d'âges avec une différence de 16 points.

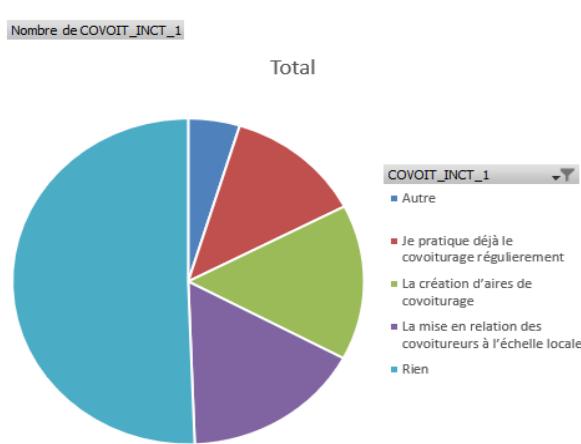


Figure 63 : Proposition amélioration covoiturage

Nous voyons d'ailleurs que la moitié des interrogés n'ont rien qui ne les inciterait à développer leurs habitudes par rapport au covoiturage. Nous pouvons donc supposer qu'il n'existe aucune volonté de faire du covoiturage.

En ce qui concerne la création d'aires de covoiturage, ils ne sont que peu nombreux à affirmer que cela les inciterait à développer leurs pratiques. Ils préféreraient la mise en relation des covoitureurs à

l'échelle locale. Pour aider cette pratique à l'échelle locale, nous pourrions imaginer la mise en place d'une application pour les habitants de la Communauté de Communes, ou même à une échelle plus importante tel que Caen la mer et ses intercommunalités limitrophes.

# Conclusion

Ainsi, la Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon (CCVOO) est un espace présentant du potentiel économique, touristique et paysager. Les communes s'auto-dynamisent à travers des initiatives locales, d'associations et de services de proximité qui structurent le développement social et économique de ce territoire. On a vu à travers les analyses qu'il y a une proximité nette avec Caen pour tous les types d'activités. De fait, la Communauté de Communes reste attractive puisque les habitants sont actifs économiquement sur le territoire. Toutefois, le potentiel paysager et architectural de la CCVOO est perdu par un ensemble d'équipement vieillissant ou insuffisant. La CCVOO au lieu de devenir un lieu d'habitation de choix, devient un lieu d'habitation par défaut, seulement désirable par sa proximité avec Caen. Cela mène à l'explosion de l'habitat pavillonnaire et banalise le paysage. C'est aussi un territoire avec les moins des inégalités sur le plan démographique et de niveau de vie parmi les intercommunalités proches de Caen La Mer.

La construction de logements individuels traduit cette attractivité, et montre un attrayant différent entre les communes situées au nord de la CCVOO et celles situées au sud. Les personnes habitant à proximité de la communauté urbaine de Caen la Mer vivent principalement comme des urbains, dans des maisons individuelles toute neuves. Alors que, les habitants à proximité de la Suisse Normande ont un mode de vie et des logements différents. Cette nuance se retrouve également à travers les paysages plus arborés au sud qu'au nord où s'est davantage artificialisé. Cette disparité se retrouve légèrement dans les mobilités puisque la voiture reste le moyen de locomotion le plus répandu. Même si, les transports en commun passent davantage sur les communes en périphérie de Ifs, Mondeville et Louvigny, leur utilisation est la même que pour tous les autres habitants, elle reste peu importante. Les principales solutions d'aménagement seraient de développer cette dynamique de transport et de l'expandre aux autres communes pour un usage plus régulier et une démarche plus environnementale.

Dans la population où la croissance démographique dépendait pendant longtemps sur le solde migratoire deux fois plus important que le solde naturel, la diminution nette d'affluence des nouveaux habitants, souvent des jeunes familles, s'observe sous la forme d'un vieillissement progressif de la population. Aujourd'hui ce n'est pas encore visible, avec la grande majorité de la population active, mais dans l'avenir la Communauté des communes Vallées de l'Orne et de l'Odon pourrait voir sa structure de population changer rapidement ce qui va sûrement influencer la structure et la gestion de ce territoire.

À proximité de Caen, cette problématique de la population très vieillissante est présente déjà dans les communes de la Côte Fleurie, mais dans la perspective de 2050, ça peut être un enjeu pour l'ensemble des communautés de communes sur ce territoire, dont la Communauté des communes Vallées de l'Orne et de l'Odon.

Un enjeu très important se voit aussi dans la réponse aux comportements et habitudes changeantes de la population, influencés entre autres par les principes de la transition écologique. De plus en plus de gens cherchent une alternative à la voiture, par le choix ou par nécessité, qui était un élément central dans le développement de ce territoire et qui reste, pour le moment, irremplaçable. Pour agir sur ce problème il faut des solutions réalistes et durables, accessibles à toutes les catégories sociales, en commençant par l'adaptation des moyens déjà existants. Même si nous observons des investissements importants dans les pistes cyclables, c'est difficile de parler d'un véritable réseau, et les solutions pour le covoiturage semblent être omises, quand elles engagent peu de coûts pour la communauté des communes, et peuvent attirer les gens avec des profils beaucoup plus variés que dans le cas d'utilisation du vélo. La Région Normandie a déjà mis en place un nouveau service avec application Karos, sous le nom de NOMAD Covoiturage. Il met en relation des gens voulant covoiturer au quotidien, à des prix bas. Pour le moment deux territoires proches de Caen se trouvent dans ce programme - CC Normandie-Cabourg-Pays d'Auge et CC Val ès Dunes. Même sans ce service, d'autres communes à proximité de Caen possèdent des aires de covoiturage, parmi d'autres à Ifs, Éterville, Bretteville-sur-Odon et Fleury-sur-Orne. Dans la réalité de la dépendance à la voiture, la transition vers des choix plus durables et économiques devrait passer par la limitation de leur volume sur les routes.

Pendant plus de 50 ans, ces 23 communes ont vécu des transitions, dont la périurbanisation, à des vitesses différentes, qui dépendaient de la spécialisation du territoire où ils se trouvaient – industriel ou agricole, urbain ou rural. Depuis leur fusion en 2017, elles créent un ensemble, qui reste contrasté, mais qui rapidement fera face aux grands changements, tant au niveau local que global. La mobilité est révélatrice de transitions comme on a pu le voir avec l'émergence de nouveaux modes de vie urbains au sein du territoire. Mais l'accès inégal à un choix de mobilité multiple enferme la population dans l'utilisation de la voiture et favorise l'individualisme au détriment du collectif. Un des plus grands enjeux de la communauté des communes de l'Orne et de l'Odon se trouve donc dans la création de l'union dans un espace fusionné, avec une direction à la fois commune et cohérente avec les ambitions de tous ses habitants.

# Bibliographie / Sitographie

## Bibliographie

ARAGAU C., « *Le périurbain : un concept à l'épreuve des pratiques* », Géoconfluences, avril 2018, URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/periurbain-concept-pratiques>

AUCAME, “*SCoT CAEN-MÉTROPOLE : Une légère accélération de la croissance de la population entre 2014 et 2020*”, 02 février 2023, URL : <https://www.aucame.fr/images/catalogue/pdf/1675412886-flash-38-demo-caen-metropole.pdf>

BERGER M., « Périurbanisation et accentuation des logiques ségrégatives en Île-de-France », *Hérodote*, vol. 122, n°3, p. 198-211, 2006, doi: [10.3917/her.122.0198](https://doi.org/10.3917/her.122.0198).

CUSIN F., LEFEBVRE H., SIGAUD T., « La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques », *Revue française de sociologie*, vol. 57, n° 4, p. 641-679, 2016, doi: [10.3917/rfs.574.0641](https://doi.org/10.3917/rfs.574.0641).

LARDELLIER R., « Essor du vélo sur les trajets domicile-travail : tous en piste ? », *Transport Reviews*, vol. 36, n° 1, p. 4, janv. 2016, doi: [10.1080/01441647.2015.1069908](https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1069908).

MADORÉ F., « Modes de vie périurbains en France », *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 193, Art. n°193, déc. 2004, doi: [10.4000/norois.789](https://doi.org/10.4000/norois.789).

MARESCA B., « Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? », *La Pensée écologique*, vol. 1, n° 1, p. 233-251, 2017, doi: [10.3917/lpe.001.0233](https://doi.org/10.3917/lpe.001.0233).

TANNEVET C., « La diversité du développement périurbain des trois grandes aires urbaines normandes: la manière dont celui ci “fait avec” les histoires sociales, économiques et politiques locales ».

ROUGE L et COLLETTE L, 2021 : « *Les dynamiques sociales des espaces périurbains caennais* », in *Atlas Social de Caen* [En ligne], ISSN : 2779-654X, mis à jour le : 01/06/2021  
URL : <https://atlas-social-de-caen.fr:443/index.php?id=775>, DOI : en attente.

ROUGE L et COLLETTE L, 2021 : « *Plusieurs générations d'espaces périurbains* », in *Atlas Social de Caen* [En ligne], ISSN : 2779-654X, mis à jour le : 17/05/2021  
URL : <https://atlas-social-de-caen.fr:443/index.php?id=750>, DOI : en attente.

ROUGE L et COLLETTE L, 2021 : « *Maturations périurbaines et amorce d'un système urbain* », in *Atlas Social de Caen* [En ligne], ISSN : 2779-654X, mis à jour le : 15/06/2021  
URL : <https://atlas-social-de-caen.fr:443/index.php?id=803>, DOI : <https://doi.org/10.48649/asdc.803>.

TANNEVET C., La diversité du développement périurbain des trois grandes aires urbaines normandes : la manière dont celui ci “ fait avec ” les histoires sociales, économiques et politiques locales. Géographie. 2018. ffdumas-0207962  
URL : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02079626/document>

WALKER E, 2022 : « *Se déplacer pour travailler dans l'aire urbaine: des flux multiples* », in *Atlas Social de Caen* [En ligne], ISSN : 2779-654X, mis à jour le : 25/03/2022, URL : <https://atlas-social-de-caen.fr:443/index.php?id=1062>, DOI : <https://doi.org/10.48649/asdc.1062>.

## Sitographie

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE , “ *Combien de vélos les Français possèdent-ils ? ... et pour quoi faire ?* ”, 3 juin 2022, [En ligne], URL :  
<https://www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/breves/article/combien-de-velos-les-francais-possedent-ils-et-pour-quoi-faire>

Communauté de Communes VALLÉES DE L'ORNE ET DE L'ODON, URL :  
[Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon - Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon \(vallees-orne-odon.fr\)](http://Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon - Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon (vallees-orne-odon.fr))

DREAL Normandie - Aménagement de la zone d'activités de La Croix Boucher sur la commune d'Évreux  
- "Dossier : 2022-004422" <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-de-la-zone-d-activites-de-la-croix-a4622.html>

LARDELLIER R., "Essor du vélo sur les trajets domicile-travail : tous en piste ?", INSEE, consulté en 2023, [En ligne], URL: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5400972>

OBSERVATOIRES DES TERRITOIRES, D'une France rurale à une France urbaine : les conséquences de l'exode rural, [En ligne], URL:  
<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/kiosque/2021-2022-rapport-cahier-1-demo-chap-01-03-dune-france-rurale-une-france-urbaine-les>

QUEST FRANCE, "Le projet de pôle culturel à Évreux sur les rails", Ouest France 20/12/2022

AC-NORMANDIE,

URL : [Accueil | Académie de Normandie \(ac-normandie.fr\)](https://www.ac-normandie.fr/)

« ALTERNATIVES ECONOMIQUES, Mode de vie » consulté en 2023 [En ligne],  
URL: <https://www.alternatives-economiques.fr/dictionnaire/definition/97522>

« Z.A.C. DE LA CROIX BOUCHER Zone commercial ÉVRECY (14210) - Simplanter.fr ».  
<https://simplanter.fr/zone-activites/z-a-c-de-la-croix-boucher-evrecy>

« urbain - Définitions, synonymes, conjugaison, exemples | Dico en ligne Le Robert ».  
<https://dictionnaire.lerobert.com/definition/urbain>

« Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations – La France et ses territoires | Insee ».  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5039991?sommaire=5040030&q=periurbain#encadre1>

« Une concentration des espaces gagnants de la croissance dans les grands pôles urbains et leurs couronnes au cours de la dernière décennie | L'Observatoire des Territoires ».  
<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/kiosque/2021-2022-rapport-cahier-1-demo-chap-02-06-une-concentration-des-espaces-gagnants-de-la>

« Taux d'évolution annuel de la population due au solde naturel | L'Observatoire des Territoires ». <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/taux-devolution-annuel-de-la-population-due-au-solde-naturel>

« Se déplacer pour travailler dans l'aire urbaine : des flux multiples ». <https://atlas-social-de-caen.fr/index.php?id=1062>

« Rouen-Louviers, Caen-Flers... Voici les nouvelles lignes de trains en projet en Normandie », *actu.fr*, 24 septembre 2021. [https://actu.fr/normandie/sotteville-les-rouen\\_76681/rouen-louviers-caen-flers-voici-les-nouvelles-lignes-de-trains-en-projet-en-normandie\\_45137676.html](https://actu.fr/normandie/sotteville-les-rouen_76681/rouen-louviers-caen-flers-voici-les-nouvelles-lignes-de-trains-en-projet-en-normandie_45137676.html)

« Présentation | Aucame - Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole ». <https://www.aucame.fr/l-agence/presentation-1-2.html>

Netskiss.fr, « Portrait des habitants de Caen-métropole : analyse des évolutions 1999-2014 ». <http://www.aucame.fr/catalogue/observatoire-modes-de-vie/portrait-des-habitants-de-caen-metropole---analyse-des-evolutions-1999-2014-310.html>

« Page d'accueil | L'Observatoire des Territoires ». <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/>

« NOS PARTENAIRES - Initiative Calvados, membre d'INITIATIVE FRANCE, 1er réseau associatif de financement des créateurs d'entreprise ». <https://www.initiative-calvados.fr/nos-partenaires.html>

« Normandie – La France et ses territoires | Insee ». <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5039925?sommaire=5040030>

« Nomad, c'est quoi ? | Région Normandie ». <https://www.normandie.fr/nomad-cest-quoi>

« Niveaux de vie et précarité : où en est ma commune ? » <http://www.comparateur-territoires.fr/niveaux-vie/>

« Mode de vie, définition », *Alternatives Économiques*, 10 février 2014. <https://www.alternatives-economiques.fr/dictionnaire/definition/97522>

« Mode de vie : Définition simple et facile du dictionnaire », 1 janvier 2021. <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/mode-de-vie/>

« Les nouveaux indicateurs de richesse | L'Observatoire des Territoires ». <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/kiosque/les-nouveaux-indicateurs-de-richesse>

« Les dynamiques sociales des espaces périurbains caennais ». <https://atlas-social-de-caen.fr/index.php?id=775>

Ouest-France, « Le projet de pôle culturel à Évreux sur les rails », *Ouest-France.fr*, 20 décembre 2022.  
<https://www.ouest-france.fr/normandie/vacognes-neuilly-14210/le-projet-de-pole-culturel-a-evreux-sur-les-rails-b7c2379a-7ff4-11ed-8f88-30cd959a66a5>

« Le programme LEADER ». <https://www.calvados.fr/cms/render/live/fr/sites/calvados/accueil/le-departement/routes-environnement--territoire/aides-aux-territoires-economie-i/le-programme-leader.html>

« Le périurbain : un concept à l'épreuve des pratiques — Géoconfluences ». <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/periurban-concept-pratiques>

« L'habitat périurbain poursuit son essor – Centre d'observation de la société ». <https://www.observationsociete.fr/population/donneesgeneralespopulation/evolution-de-la-periurbanisation-en-france/>

« L'Observatoire des Territoires ». [https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/donnees\\_ouvertes](https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/donnees_ouvertes)

« L'avenir des espaces périurbains ». <https://www.senat.fr/rap/r98-292/r98-2922.html> (consulté le 17 janvier 2023).

« Insee - Tableau de bord de l'économie française ». [https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/territoires/30\\_RPC/31\\_RNP](https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/territoires/30_RPC/31_RNP)

« Fiche SCoT, EPCI et communes - Recensement de la population 2018 INSEE - Fiche territoire - Lizmap ». [https://lizmap.aucame.fr/index.php/view/map/?repository=ficheterritoire&project=fiche\\_territoire\\_commune](https://lizmap.aucame.fr/index.php/view/map/?repository=ficheterritoire&project=fiche_territoire_commune)

« Études, statistiques et outils locaux — Open Collectivités ». <https://www.open-collectivites.fr/publications/?topic=9>

« Dossier complet – Intercommunalité-Métropole de 7346 Vallées de l'Orne et de l'Odon (200066728) | Insee ». [https://www.insee.fr/fr/statistiques/201101?geo=EPCI-200066728#tableau-SAL\\_G1](https://www.insee.fr/fr/statistiques/201101?geo=EPCI-200066728#tableau-SAL_G1)

« Dossier complet – Département du Calvados (14) | Insee ».  
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/201101?geo=DEP-14#chiffre-cle-8>

« D'une France rurale à une France urbaine : les conséquences de l'exode rural | L'Observatoire des Territoires »<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/kiosque/2021-2022-rapport-cahier-1-demo-chap-01-03-dune-france-rurale-une-france-urbaine-les>

« Covoiturage domicile travail en Normandie ». <http://www.karos.fr>

« Covoiturage : on a testé deux applications pour se déplacer gratuitement (ou presque) », *France 3 Normandie*, 23 juin 2022. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/normandie/seine-maritime/rouen/covoiturage-on-a-teste-deux-applications-pour-se-deplacer-gratuitement-ou-presque-2568524.html>

« Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l'Odon », *Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon*. <https://cdc.vallees-orne-odon.fr/>

« Combien de vélos les Français possèdent-ils ? ... et pour quoi faire ? », *notre-environnement*, 3 juin 2022. <https://www.notre-environnement.gouv.fr/actualites/breves/article/combien-de-velos-les-francais-possedent-ils-et-pour-quoi-faire>

S. C. Gouvernement du Canada, « Collecte et traitement des données », 2 septembre 2021.  
<https://www150.statcan.gc.ca/n1/edu/power-pouvoir/ch15/5200003-fra.htm>

« Chiffres clés et publications statistiques locales - Open Collectivités ». <https://www.open-collectivites.fr/>

« Campagne NOMAD covoiturage ».  
<http://landings.sbc28.com/5b72906bb85b536066d94a7a/5laLKNILQ6GbWp1KPs8jlg/landing.html>

Normandie, « Aménagement de la zone d'activités de La Croix Boucher sur la commune d'Evrecy (14) », *DREAL Normandie*, 2 mai 2022. <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/amenagement-de-la-zone-d-activites-de-la-croix-a4622.html>

« Actualités Emploi - Emploi.orne-odon.fr ». <https://emploi.orne-odon.fr/posts>

« Codes culture PAC - Data.gouv.fr » 25 mai 2022

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/codes-cultures-pac/#resources>

Patrick Birée «Le moulin à grain hydraulique dans sa chaîne économique, technique et sociale : l'exemple de l'Alençonnais XVIIe-XXe siècles » *Réseaux politiques et économiques*, 13 novembre 2018.  
<https://www.guichetdusavoir.org/upload/mediatheque/document/le-moulin-a-grain-hydraulique-6308af5432475953034025.pdf>

Sylvie Mercier-Poirier, Jean-Pierre Cassagne « Pratiques Culturales » *Agreste les dossiers, numéro 8*, juillet 2010

<https://agreste.agriculture.gouv.fr/agreste-web/download/publication/publie/Dos8/Dos8.pdf>

Michel Sieper « L'agriculture bas-normande : stabilité et mutations » *Norois, n°169*, La Basse-Normandie Janvier-Mars 1996

[https://www.persee.fr/doc/noroi\\_0029-182x\\_1996\\_num\\_169\\_1\\_6688](https://www.persee.fr/doc/noroi_0029-182x_1996_num_169_1_6688)

Marc-André Philippe, Nadine Polombo « Soixante années de remembrement : Essai de bilan critique de l'aménagement foncier en France» *Etudes foncières, 140, pp.43-49.* 2009

<https://shs.hal.science/halshs-00433025/>

Pierre Brunet «Les granges de Normandie. Essai d'architecture et d'économie rurale» *Hors-série des Annales de Normandie. Recueil d'études offert en hommage au doyen Michel de Boüard - Volume I.* 1982.

[https://www.persee.fr/doc/annor\\_0000-0003\\_1982\\_hos\\_1\\_1\\_4165](https://www.persee.fr/doc/annor_0000-0003_1982_hos_1_1_4165)

Marie-Anne Germaine, « Politiques sectorielles, sanctuarisation ou laisser-faire : quelle gestion de l'environnement dans les territoires ordinaires ? Exemples bas-normands », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 2014, mis en ligne le 22 janvier 2018,

URL : <http://journals.openedition.org/bagf/1929> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/bagf.1929>

Gaël Louesdon «Intercommunalité et forces politiques : le cas de la Basse-Normandie» *Études Normandes, 51e année, n°4. La Normandie recomposée - I. Pays et Agglomérations en région.* 2002

[https://www.persee.fr/doc/etnor\\_0014-2158\\_2002\\_num\\_51\\_4\\_2860](https://www.persee.fr/doc/etnor_0014-2158_2002_num_51_4_2860)

Bernard Langellier «Géologie et paysages de la Suisse Normande » 03 janvier 2023

<http://bernard.langellier.pagesperso-orange.fr/bnorm/suisse-normande.htm>

# Annexes

## Annexe 1

### **Questionnaire sur les déplacements des habitants de la CC Vallées de l'Orne et de l'Odon**

Étudiants en Licence Professionnelle système d'information géographique, diagnostic et aménagement du territoire de l'année 2022/2023 au sein de l'université de Caen Normandie, nous travaillons sur les questions de mobilités de votre communauté de communes Vallée de l'Orne et de l'Odon. Nous souhaiterions recueillir votre témoignage et votre expérience sur vos mobilités. Les données sont traitées de façon anonyme, uniquement dans le cadre universitaire et ne seront ni vendues, ni utilisées à d'autres fins que notre étude.

#### **Question n°1**

**Quel est votre commune de résidence ?**

#### **1. Déplacement quotidien**

#### **Question n°2**

**Quel moyen de transport utilisez-vous pour :**

	Pas de déplacement	Marche à pied	Vélo / trottinette	Deux-roues motorisés	Voiture	Transport en commun	Covoiturage	Pas concerné
Le travail / l'école	<input type="radio"/>							
Les services de santé	<input type="radio"/>							
Les courses quotidiennes	<input type="radio"/>							
Les loisirs	<input type="radio"/>							
L'accompagnement d'enfant(s)	<input type="radio"/>							

#### **Question n°3**

**Quelle est la durée de vos trajets pour : (aller-retour)**

	- de 30 min	30 min à 1h	1h à 1h30	1h30 à 2h	2h et +	Non concerné
Le travail / l'école	<input type="radio"/>					
Les services de santé	<input type="radio"/>					
Les courses quotidiennes	<input type="radio"/>					
Les loisirs	<input type="radio"/>					
L'accompagnement d'enfant(s)	<input type="radio"/>					

#### **Question n°4**

**Où se trouvent :**

votre travail / école	<input type="text"/>
vos services de santé	<input type="text"/>
vos loisirs	<input type="text"/>
vos magasins (alimentaire ou autre)	<input type="text"/>
l'école de votre enfant	<input type="text"/>
les loisirs de votre enfant	<input type="text"/>

**Question n°5**

A quelle fréquence utilisez-vous ces différents modes de transport?

	Marche à pied	Vélo / trottinette	Deux-roues motorisés	Voiture	Covoiturage	Transport en commun
Quotidiennement	<input type="radio"/>					
1 à 2 fois par semaine	<input type="radio"/>					
1 à 2 fois par mois	<input type="radio"/>					
Rarement	<input type="radio"/>					
Jamais	<input type="radio"/>					

**Question n°6**

La part de votre budget consacrée aux mobilités est elle :

Sans importance  Peu importante  Assez importante  Très importante

**Question n°7**

Combien dépensez vous par mois pour vos mobilités ?

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Entre 0 et 50 €    | <input type="checkbox"/> Entre 300 et 400 €               |
| <input type="checkbox"/> Entre 50 et 100 €  | <input type="checkbox"/> plus que 400 €                   |
| <input type="checkbox"/> Entre 100 et 200 € | <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas / Ne sais pas |
| <input type="checkbox"/> Entre 200 et 300 € |   |

## 2. Voiture, Moto, Scooter, ...

### 2.a. Véhicule personnel

**Question n°8**

Avez-vous un permis de conduire

Non  Oui

Si oui précisez :

**Question n°9**

Combien y a-t-il de ... dans votre ménage ?

Nombre de voiture

Nombre de moto

Nombre de scooter

**Question n°10**

Qu'est ce qui vous incite à utiliser ce type de véhicules au sein de la CC ? (3 réponses max)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Autonomie de déplacement                     | <input type="checkbox"/> Habitude           |
| <input type="checkbox"/> Facilité de déplacement                      | <input type="checkbox"/> J'aime la conduite |
| <input type="checkbox"/> Confort                                      | <input type="checkbox"/> Autre              |
| <input type="checkbox"/> Transport en commun difficilement accessible |   |

Si 'Autre' précisez :

**Question n°11****Souhaiteriez vous réduire votre usage de ce type de véhicule ?**

- Oui       Non       Ne se prononce pas

**Question n°12****Comment est motorisé votre véhicule ? (plusieurs réponses possibles)**

- Électrique       Hybride, passez à la question n°14       Thermique, passez à la question n°14

**Question n°13****Comment noteriez-vous l'accessibilité aux bornes de recharge ?**

- |                          |                          |                          |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Très accessible          | Facilement accessible    | Moyennement accessible   | Difficilement accessible | Pas du tout accessible   |
| <input type="checkbox"/> |

**2.b. Le covoitfrage****Question n°14****Pratiquez-vous le covoitfrage ?**

- Non, passez à la question n°16       Oui

Si 'Oui' depuis combien de temps ?

**Question n°15****Pour quelles raisons faites-vous du covoitfrage ?**

- pour réduire les frais (essence, péages, ... )       pour voyager dans une atmosphère conviviale  
 pour réduire mon empreinte carbone       Autre

Si 'Autre' précisez :

**Question n°16****Qu'est-ce qui vous incite / inciterait à pratiquer le covoitfrage ? (2 réponses possibles)**

- La création d'aires de covoitfrage       Rien  
 La mise en relation des covoitureurs à l'échelle locale       Autre  
 Je pratique déjà le covoitfrage régulièrement

Si 'Autre' précisez :

**3. Les transports en commun et vous****Question n°17****Utilisez vous les transports en commun au sein de la communauté de commune de la Vallée de l'Orne et de l'Odon ?**

- Non, passez à la question n°19       Oui

Si 'Oui' précisez lesquelles :

### Question n°18

Qu'est ce qui vous incite à prendre les transports en commun au sein de la CC ? (3 réponses possibles, ordonnées)

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Vous n'avez pas de véhicule               | <input type="checkbox"/> Tarifs                           |
| <input type="checkbox"/> Vous n'avez pas le permis de conduire     | <input type="checkbox"/> Confort                          |
| <input type="checkbox"/> Transport en commun facilement accessible | <input type="checkbox"/> Réduction de l'impact écologique |
| <input type="checkbox"/> Temps de trajets importants               | <input type="checkbox"/> Autre                            |
| <input type="checkbox"/> Habitudes                                 |   |

Si 'Autre' précisez :

### Question n°19

Utilisez vous les transports en commun sur Caen ?

- Non                            Oui

Si 'Oui' précisez lesquelles :

### Question n°20

Avez-vous un/des abonnement(s) au(x) réseau(x) de transports en commun ?

- |                                 |                                |
|---------------------------------|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Twisto | <input type="checkbox"/> Aucun |
| <input type="checkbox"/> Nomad  | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> SNCF   |                                |

Si 'Autre' précisez :

### Question n°21

Estimez vous que la communauté de commune soit suffisamment desservie par les transports en commun ?

- Oui                            Non

### Question n°22

Qu'amélioreriez-vous sur le réseau de bus ? (3 réponses possibles)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Avoir des informations plus accessibles | <input type="checkbox"/> La mise en place de nouvelles lignes  |
| <input type="checkbox"/> Augmenter les fréquences de passage     | <input type="checkbox"/> Baisse du prix des tickets de bus/car |
| <input type="checkbox"/> Raccourcir le temps de trajet           | <input type="checkbox"/> Ne sait pas                           |
| <input type="checkbox"/> Augmenter le nombre d'arrêts            | <input type="checkbox"/> Autre                                 |

Si 'Autre' précisez :

## 4. Le vélo et vous

### Question n°23

Possédez-vous un vélo ?

- Oui                            Non, passez à la question n°25

**Question n°24****Est-t-il équipé d'une assistance électrique ?**

- Oui       Non

**Question n°25****Utilisez-vous le vélo comme mode de déplacement quotidien ?**

- Oui       Non

**Question n°26****Pourquoi utilisez-vous le vélo comme mode de déplacement ? (2 réponses possibles)**

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> C'est bon pour la santé                | <input type="checkbox"/> C'est un mode de déplacement économique |
| <input type="checkbox"/> C'est un moyen de transport écologique | <input type="checkbox"/> Pour faire du sport                     |
| <input type="checkbox"/> C'est rapide                           | <input type="checkbox"/> Autre                                   |

Si 'Autre' précisez :

**Question n°27****Généralement, quelle est la distance parcourue ? (aller-retour)**

- |                                     |                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1 à 5 km   | <input type="checkbox"/> 15 à 25 km |
| <input type="checkbox"/> 5 à 10 km  | <input type="checkbox"/> + de 25 km |
| <input type="checkbox"/> 10 à 15 km |                                     |

**Question n°28****Etes vous satisfait par le nombre et la qualité des pistes cyclables**

- Pas du tout      Plutôt non      Plutôt oui      Tout à fait

**Question n°29****Quels sont les principaux freins à l'utilisation d'un vélo pour vos déplacements quotidiens ?**

réponse 2

réponse 3

## 5. En savoir plus sur vous

**Question n°30****Vous êtes :**

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Une femme | <input type="checkbox"/> Non genre          |
| <input type="checkbox"/> Un homme  | <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas |

**Question n°31****Quelle est votre année de naissance ?**

**Question n° 32****Êtes-vous une personne à mobilité réduite?** Oui Non, passez à la question n°34**Question n°33****Est-ce une contrainte pour le choix de vos moyens de transport ?** Non Ouisi 'Oui' précisez lesquelles : **Question n°34****Quelle est votre situation maritale?**

- célibataire(e)
- marié(e)
- pacsé(e)
- en concubinage

- divorcé(e)
- veuf / veuve
- Autre

Si 'Autre' précisez : **Question n°35****Quel est le type de votre logement ?** maison appartement**Question n°36****Quelle est votre statut d'occupation de logement ?**

- propriétaire
- locataire d'un logement privé
- locataire d'un logement HLM

- logé gratuitement
- Autre

Si 'Autre' précisez : **Question n°37****Avez-vous des enfants?** Oui Non, passez à la question n°40**Question n°38****Combien d'enfants de moins de 25 ans avez-vous?****Question n°39****Vivent-ils/elles dans votre foyer?** Oui Non**Question n°40****Combien de personnes vivent dans votre foyer (vous inclus) ?**

**Question n°41****Quel est votre statut ?**

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Élève / étudiant | <input type="checkbox"/> Au chômage |
| <input type="checkbox"/> En emploi        | <input type="checkbox"/> Retraité   |
| <input type="checkbox"/> Sans emploi      | <input type="checkbox"/> Autre      |

Si 'Autre' précisez :

**Question n°42****Quel est votre niveau de diplôme le plus élevé ?**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Aucun diplôme, brevet des collèges | <input type="checkbox"/> Bac +4             |
| <input type="checkbox"/> Baccalauréat ou équivalent         | <input type="checkbox"/> Bac +5             |
| <input type="checkbox"/> CAP, BEP ou équivalent             | <input type="checkbox"/> Supérieur à Bac +5 |
| <input type="checkbox"/> Bac +2                             | <input type="checkbox"/> Autre              |
| <input type="checkbox"/> Bac +3                             |   |

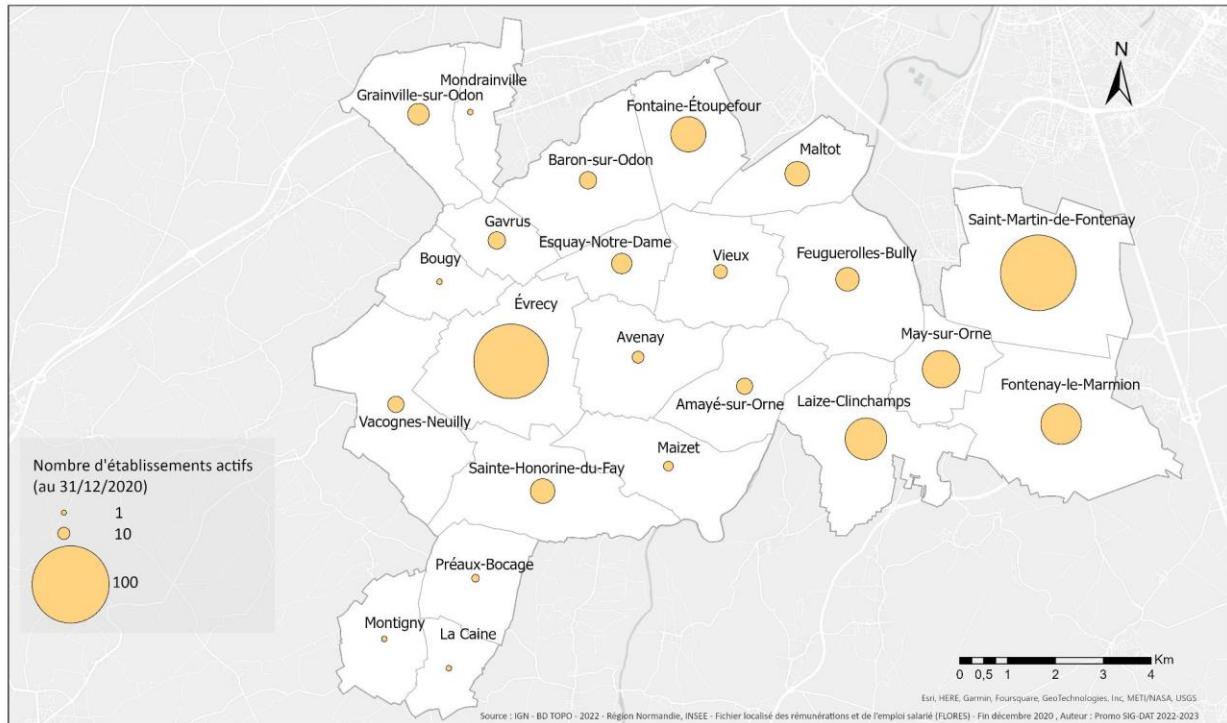
Si 'Autre' précisez :

**Question n°43****Quelle est ou quelle a été votre profession ?****Question n°44****Quel est votre tranche de revenu ? (annuel)**

- |  |
|--|
| <input type="checkbox"/> - de 10 000€          |
| <input type="checkbox"/> ] 10 000 - 20 000€ ]  |
| <input type="checkbox"/> ] 20 000€ - 30 000€ ] |
| <input type="checkbox"/> ] 30 000€ - 40 000 ]  |
| <input type="checkbox"/> ] 40 000€ - 50 000 ]  |
| <input type="checkbox"/> 50 000€ et +          |

### Annexe 2

▶ Nombre d'établissements actifs par commune  
Communauté de communes Vallées de l'Orne et de l' Odon



Annexe 3**Nombre d'établissements actifs fin décembre 2020 selon le regroupement en 5 grands secteurs**

Ensemble des établissements

Mise en ligne le 31/12/2022 Géographie au 01/01/2022

CODGEO	Libellé commune ou ARM	Département	Région	Total Ets actifs au 31/12/2020	Agriculture, sylviculture, pêche	Industrie	Construction	Commerce, transports et services divers	Administration publique, enseignement, santé et action sociale
14006	Amayé-sur-Orne	14	28	13	2	0	1	8	2
14034	Avenay	14	28	9	1	0	4	2	2
14042	Baron-sur-Odon	14	28	14	2	0	0	9	3
14089	Bougy	14	28	3	1	0	1	0	1
14122	La Caine	14	28	3	2	0	0	0	1
14249	Esquay-Notre-Dame	14	28	17	1	0	7	7	2
14257	Évrecy	14	28	68	2	7	7	35	17
14266	Feuguerolles-Bully	14	28	20	0	3	3	10	4
14274	Fontaine-Étoupefour	14	28	31	0	4	5	19	3
14277	Fontenay-le-Marmion	14	28	36	5	3	10	15	3
14297	Gavrus	14	28	14	0	0	1	8	5
14311	Grainville-sur-Odon	14	28	18	2	2	4	7	3
14349	Laize-Clinchamps	14	28	37	4	1	10	19	3
14393	Maizet	14	28	7	2	0	2	2	1
14396	Maltot	14	28	21	4	0	1	10	6
14408	May-sur-Orne	14	28	33	1	3	11	14	4
14438	Mondrainville	14	28	3	0	0	0	1	2
14446	Montigny	14	28	3	0	1	0	1	1
14519	Préaux-Bocage	14	28	5	2	0	0	2	1
14592	Sainte-Honorine-du-Fay	14	28	21	1	1	4	11	4
14623	Saint-Martin-de-Fontenay	14	28	69	5	1	14	37	12
14721	Vacognes-Neuilly	14	28	13	2	1	5	3	2
14747	Vieux	14	28	11	1	0	2	7	1

©Insee Source(s) : Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (FLORES)

**Caractéristiques des établissements fin 2020**

Intercommunalité-Métropole de 7346 Vallées de l'Orne et de l'Odon (200066728)

RES T1P - Établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé et taille fin 2020

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 salariés ou plus
<b>Ensemble</b>	<b>469</b>	<b>100</b>	<b>46</b>	<b>352</b>	<b>71</b>
<b>Agriculture, sylviculture et pêche</b>	<b>40</b>	<b>8,5</b>	<b>6</b>	<b>31</b>	<b>3</b>
<b>Industrie</b>	<b>27</b>	<b>5,8</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>4</b>
<b>Construction</b>	<b>92</b>	<b>19,6</b>	<b>7</b>	<b>79</b>	<b>6</b>
<b>Commerce, transports, services divers</b>	<b>227</b>	<b>48,4</b>	<b>28</b>	<b>173</b>	<b>26</b>
<b>dont commerce et réparation automobile</b>	<b>57</b>	<b>12,2</b>	<b>4</b>	<b>45</b>	<b>8</b>
<b>Administration publique, enseignement, santé, action sociale</b>	<b>83</b>	<b>17,7</b>	<b>5</b>	<b>46</b>	<b>32</b>

Champ : hors secteur de la défense et hors particuliers employeurs.

Source : Insee, Flores (Fichier Localisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarié) en géographie au 01/01/2022.

Annexe 4:



Annexe 5:



Annexe 6:



Annexe 7:



Figure 1 : Communauté de commune Vallées de l'Orne et de l'Odon , Saint-Martin-de-Fontenay ..	Erreur ! Signet non défini.
Figure 2 : Carte des Pôles extérieurs influents.....	9
Figure 3 : Cartes des axes routiers majeurs.....	11
Figure 4 : Dynamiques démographiques de Caen Métropole.....	12
Figure 5 : Carte d'occupation de sol CCVOO.....	17
Figure 6 : Répartition en hectares de l'usage au sol CCVOO - Aucame 2020.....	18
Figure 7 : Communauté de commune Vallées de l'Orne et de l'Odon, Évreux.....	19
Figure 8 : Vélo rail situé au Cap Orne - Laize-Clinchamps .....	20
Figure 9 : Évreux, juin/juillet 1944, ville d'Évreux.....	22
Figure 10 : Mémorial Esquay-Notre-Dame.....	23
Figure 11 : Affiche du marché bio à Vieux .....	25
Figure 12 : Affiche "France services" pour la CCVOO .....	25
Figure 13 : Carte des écoles de la CCVOO.....	26
Figure 14 : Carte des communes de rattachements des collèges CCVOO .....	26
Figure 15 Champ photovoltaïque à Maltot .....	29
Figure 16 : Z.A.C. DE LA CROIX BOUCHER, source : S'implanter.fr .....	30
Figure 17 : Aménagement de la zone d'activités de La Croix Boucher sur la commune d'Évreux, Source DREAL Normandie .....	31
Figure 18 : Plan d'aménagement de la zone d'activités de La Croix Boucher sur la commune d'Évreux, source : DREAL Normandie - .....	31
Figure 19 : Caractéristiques des établissements fin 2020, source Insee, Flores.....	34
Figure 20 : Carte du taux de concentration de l'emploi des communes de la Communauté Urbaine de Caen la Mer.....	35
Figure 21 : Évolution de taux de croissance de la population de 1876 à 2019, source Insee, Historique des populations depuis 1876 .....	37
Figure 22 : Taux d'évolution annuel de la population, source Insee.....	38
Figure 23 : Les dynamiques sociales de Caen Métropole, source Aucame .....	40
Figure 24 : évolution de la population par groupes d'âge 1968-2019, source Insee, RP DE 1968 à 2019 ....	41
Figure 25 : évolution des types d'activité de 1999 à 2019 dans CCVOO, source Insee, RP de 1968 à 2019 .	42
Figure 26 : Carte de la densité des haies de la CCVOO .....	48
Figure 27 : Schéma illustrant les dynamiques de la CCVOO.....	49

Figure 28 : Carte du parcellaire de la CCV00 .....	49
Figure 29 : Zoom sur le parcellaire en lames de parquet de la CCV00 .....	50
Figure 30 : Parcelles régulières openfield.....	50
Figure 31 : Carte de la superficie des parcelles de la CCV00 en hectare .....	51
Figure 32 : Carte des types de culture de la CCV00 .....	52
Figure 33 : Parcelles de bocages de la CCV00.....	52
Figure 34 : Vaches normandes – Laize Clinchamps .....	53
Figure 35 : Paysage issu du remembrement, Evrecy .....	54
Figure 36 : Place de la mairie d'Évrecy.....	55
Figure 37 : Ville d'Évrecy.....	56
Figure 38 : Ville de Montigny .....	57
Figure 39 : Carte des Groupes d'Action locale en Normandie, source : Calvados.fr .....	59
Figure 40 : Logements insolites touristiques, source Actu.fr .....	61
Figure 41 : Photo zone d'activité d'Evrecy .....	69
Figure 42 : Médiathèque d'Evrecy .....	70
Figure 43 : Photo d'un corps de ferme .....	71
Figure 44 : Photo d'un marché local .....	73
Figure 45 : Carte observatoire des territoires sur l'indice de jeunesse .....	74
Figure 46 : Nombre de personnes par foyers dans la CCV0.....	75
Figure 48 : Type d'habitat dans la CCV00.....	75
Figure 48 : Type de Logement dans la CCV00 .....	75
Figure 49 : Carte Observatoire des territoires déplacements domicile-travail.....	76
Figure 50 : Photo habitation CCV00 .....	77
Figure 51 : Lieux de travail .....	78
Figure 52 : Carte mobilités domicile-travail .....	79
Figure 53 : Mode de déplacement travail .....	80
Figure 54 : Carte transports en commun .....	81
Figure 55 : Photo horaire de ligne 105 Nomad .....	82
Figure 56 : Propositions transports en commun .....	82
Figure 57 : Répartition utilisateurs transport en commun .....	83
Figure 58 : Carte principaux axes routiers .....	83
Figure 59 : Fréquences vélo .....	85
Figure 60 : Pourcentage des personnes qui possèdent un vélo.....	85
Figure 61 : Photos pistes cyclables CCV00.....	86

Figure 62 : Nombre de vélo.....	87
Figure 63 : Proposition amélioration covoiturage .....	88