



PAYS
DE
FALAISE
NORMANDIE

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Pays de Falaise – 2019



Communauté de Communes du Pays de Falaise
Zone d'activités de Guibray, Rue de l'Industrie 14700 Falaise
02 31 90 42 18

Table des matières

Introduction	5
1. L'élaboration du schéma cyclable	6
a. Contexte	6
b. Enjeux	11
c. Gouvernance	12
2. La pratique du vélo : données de cadrage	13
a. Les types de pratique cyclable	13
b. Les besoins des cyclistes	14
c. Qu'est-ce qui fait qu'un itinéraire est utilisé ?	14
d. Les types d'aménagements cyclables :	15
e. L'usage du vélo en chiffres	16
3. La pratique du vélo sur le territoire	16
a. Les données collectées	16
b. Baromètre Vélo sur le territoire – Enquête sur la pratique 2018	19
4. Diagnostic des aménagements et des équipements	23
a. Etat des lieux des aménagements existants ou en projet	23
b. La desserte en transport collectif	29
c. Equipements scolaires	31
d. Equipements commerciaux, sportifs et culturels :	33
e. Les sites et activités touristiques	35
5. Objectifs et méthodologie des tracés	37
a. Objectifs	37
b. Méthodologie des tracés	38
6. Cartographie des traces de principe du schéma cyclable	41

a. Le maillage global	42
b. Liaisons utilitaires de principe	42
c. Le Schéma de la commune de Falaise	45
d. Axes structurants	46
e. Boucles locales cyclables	46
7. Les recommandations d'aménagement du CEREMA	48
a. Pour les trajets scolaires	48
b. Les parcours du quotidien	48
c. Pour les aménagements touristiques et de loisirs	50
d. Pour les itinéraires de liaisons	50
e. Pour le stationnement	50
8. Sources bibliographiques et sites internet	52



Introduction

Les changements climatiques nous imposent de modifier nos modes de vie et nos comportements en matière de mobilité. Pour cela, il faut créer les meilleures conditions permettant d'accompagner les collectivités et les habitants dans le but de donner une place majeure aux mobilités actives. Dans de nombreux cas, **le vélo est la solution alternative efficace aux mobilités motorisées**.

Ce mode de déplacement a une image positive sur la population. Ainsi 59 % de la population française (Source : *Observatoire du tourisme à vélo – Fédération Française de Cyclotourisme - 2018*) déclare pratiquer le vélo. Mais il s'agit d'une pratique ponctuelle (hebdomadaire ou mensuelle) essentiellement dans un cadre touristique, de loisir ou sportif. La première motivation pour pratiquer le vélo est liée à ses bienfaits sur la santé et sa notion de bien-être. A contrario seul 2,7 % des Français déclarent utiliser la bicyclette comme mode de déplacement quotidien. Pour les trajets inférieurs à 5 km, représentant près de 60 % des déplacements, la part de la voiture est d'environ 50 %. Pourtant l'utilisation du vélo serait, dans beaucoup de situations, plus pertinente parce que rapide et fiable en terme de temps de trajet. Son développement concerne actuellement principalement les aires urbaines, le recours à la voiture en milieu rural rencontrant moins de problèmes de stationnement, de circulation. Mais les territoires ruraux peuvent développer le vélo utilitaire et favoriser leur transition écologique également via la mobilité. L'essor des VAE (Vélo à Assistance Electrique) permet d'aplanir les dénivelés et de raccourcir les distances. En complément et en articulation avec d'autres solutions comme le covoiturage, l'autostop organisé et le transport à la demande, le vélo est un levier de poids et participe grandement au développement de l'intermodalité.

Afin de répondre à ce formidable enjeu qu'est la transition écologique des mobilités, la communauté de communes s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma cyclable. Il est le document indispensable permettant de mieux appréhender l'existant ou les projets en cours et de prioriser les actions.

Le **Schéma Cyclable** de la Communauté de Communes du Pays de Falaise est l'outil permettant de donner un cadre au développement de la pratique Vélo sur le territoire et de coordonner les différentes démarches communales.

1. L'élaboration du schéma cyclable

a. Contexte

La réalisation de ce schéma fait partie des multiples actions en faveur d'une mobilité plus durable. La démarche de l'élaboration du schéma cyclable s'intègre dans ce mouvement général ayant pour ambition de trouver des alternatives au transport routier motorisé. L'urgence climatique nous impose de concevoir l'aménagement urbain et la mobilité selon de nouveaux paradigmes où les modes doux devront être représentés de façon équivalente aux modes motorisés. C'est pourquoi cet impératif apparaît dans les différentes démarches locales et nationales. Le transport génère de la pollution et constitue l'un des postes de dépenses les plus importants pour les ménages.

Au niveau national, des résultats contrastés

Le secteur du transport est le 1^{er} contributeur d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, avec 28,9 % du total des émissions en 2015 (*Source : Compte de Transports, Ministère de la Transition écologique*). **Non polluant, bon pour la santé, peu coûteux et accessible à tous, le vélo est une formidable alternative** aux transports motorisés. La part du vélo reste néanmoins très faible au niveau national avec moins de 3 %.

Tout en s'appuyant sur certaines dynamiques locales (Strasbourg, Bordeaux, Grenoble...), le Gouvernement a présenté le 14 septembre 2018 son « **Plan vélo et mobilité actives** ». L'objectif est **de tripler la part modale** du vélo en France à l'horizon 2024.

Le plan vélo national repose sur quatre axes ayant pour but de répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français :

1. **Le développement d'aménagements cyclables de qualité afin de rompre les discontinuités et sécuriser les parcours**
 - Fond National Mobilités Actives de 50M€ par an (350 M€ sur 7 ans)
 - 500 M€ sont réservés sur la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)
 - Renforcement de la place des mobilités actives dans les documents de planification
 - Quelques propositions dans les aménagements de voirie : généralisation du sas vélo et du double sens vélo en ville (y compris à 50 km/h sauf arrêté municipal contraire)
2. **La lutte contre le vol**
 - Généralisation du marquage vélo sur tous les vélos neufs (3 millions de vélos vendus/an)
 - Stationnement sécurisé en gare
 - Obligation de stationnement vélo dans les bâtiments rénovés disposant d'un parking auto
3. **La mise en place d'un cadre incitatif, notamment fiscal**
 - Forfait mobilité sur la base du volontariat / exonéré de cotisation jusqu'à 400€/an.
 - Frais de location longue durée de flottes de vélos mises à disposition des salariés déductibles de l'impôt sur les sociétés.
 - Le vélo est introduit dans le barème kilométrique fiscal pour les déplacements professionnels

4. La promotion d'une véritable culture du vélo

- Généralisation du « Savoir rouler » à l'école primaire
- Maîtrise de la pratique cyclable pour tous les jeunes rentrants en 6^{ème} (2022)

Dans le premier axe, le Gouvernement prévoit la création d'un Fonds national des mobilités actives de 350 millions d'euros. Ce fond a pour objectif d'accompagner les territoires afin de permettre le soutien, l'accélération et l'amplification des projets d'itinéraires cyclables structurants et continus.

La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) qui accompagne la transformation des territoires peut être utilisée par les collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables ». Ils pourront notamment financer des aménagements permettant de développer les mobilités actives, en portant une attention particulière aux installations facilitant l'intermodalité.

L'accent est mis sur la restauration des continuités urbaines, périurbaines et rurales pour un usage quotidien du vélo. Ce point peut intéresser la Communauté de Communes du Pays de Falaise pour la mise en œuvre de sa politique cyclable :

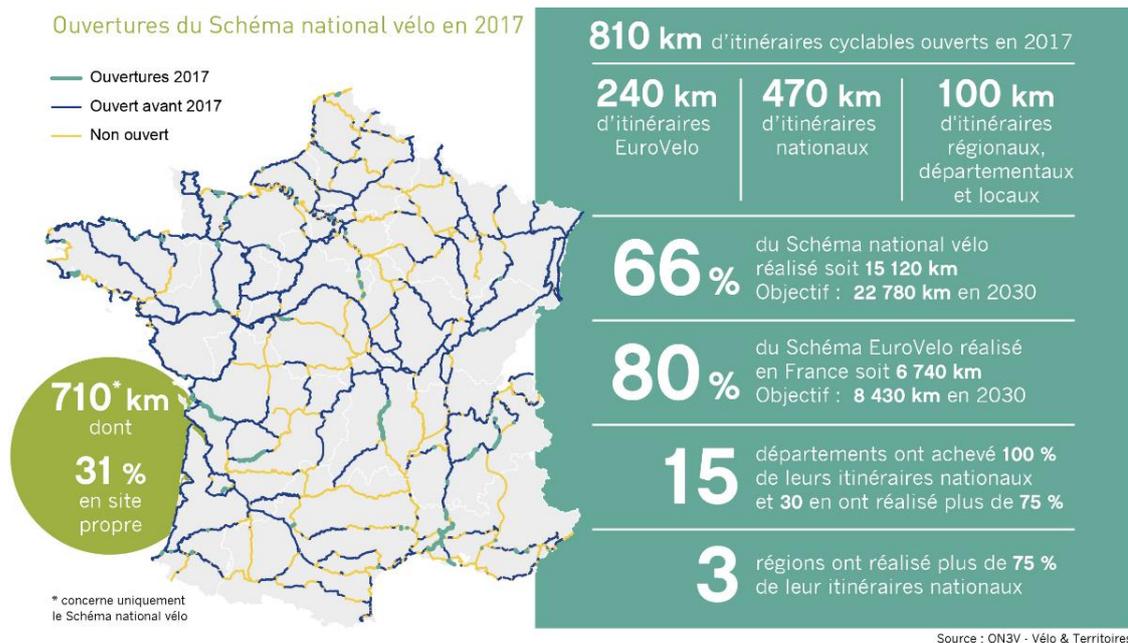
Un schéma National des grands itinéraires très dynamiques

Alors que dans le cadre d'un usage quotidien du vélo la France connaît un retard important, il existe une véritable dynamique de développement de la pratique touristique et de loisir. Ainsi en quelques années, le tourisme à vélo est devenu la première pratique d'itinérance des touristes sur le territoire, ce qui positionne aujourd'hui la France comme la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo. Elle est particulièrement bien organisée pour l'accueil des cyclotouristes.

A l'image du réseau routier pour les véhicules motorisés, il existe une hiérarchie du réseau des véloroutes. Ces grands itinéraires à vocation principalement touristique permettent de découvrir la richesse, la diversité du territoire. Le schéma national intègre ainsi les liaisons européennes de l'Euro Vélo. La Normandie est parcourue sur sa frange littorale par la vélo Maritime (Euro Vélo 4) qui va de Kiev (Ukraine) à Roscoff en Bretagne sur 4000 km. La France s'est dotée d'un schéma national des véloroutes et voies vertes prévoyant la réalisation de 22 780 km d'itinéraires d'ici 2030. La Vélo Francette est intégrée au schéma national des véloroutes. Elle passe par Pont-d'Ouille et est un axe structurant très attractif.



Carte des itinéraires EuroVelo



Le vélo présent dans les grands schémas de la Région Normandie

Sur l'ensemble de la Normandie, seulement **1,2% des actifs va travailler à vélo** alors que la moyenne nationale est établie à 2%. Au regard de ce constat, la région Normandie s'est engagée dans une politique d'accompagnement permettant le développement de la pratique vélo principalement quotidienne.

La Région Normandie accompagne les territoires dans leur transition énergétique et coordonne de nombreuses actions. Elle définit sa politique stratégique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie sur son territoire. Dans le cadre de sa compétence transport, elle a vocation à assurer une meilleure continuité de service entre les réseaux et systèmes publics de transports (urbain, interurbain, ferroviaire...). L'objectif est de faciliter les déplacements sur tout le territoire en combinant l'ensemble des modes et services de transports. Le vélo est ainsi présent dans les grands schémas régionaux : le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), le Plan Régional Santé Environnement (PRSE 3), le Schéma véloroutes et voies vertes (SR3V).

La Région Normandie propose différents dispositifs et actions permettant d'accompagner les porteurs de projets et de développer l'usage du vélo en Normandie :

- **Soutien à l'acquisition de vélos électriques (auprès des lycées notamment),**
- **Financement des études préalables aux aménagements cyclables,**
- **Aide à la réalisation d'aménagements cyclables,**
- **Soutien aux structures qui encouragent et accompagnent la pratique du vélo.**

Le nouveau plan départemental : vers une prise en compte des déplacements quotidiens des cyclistes

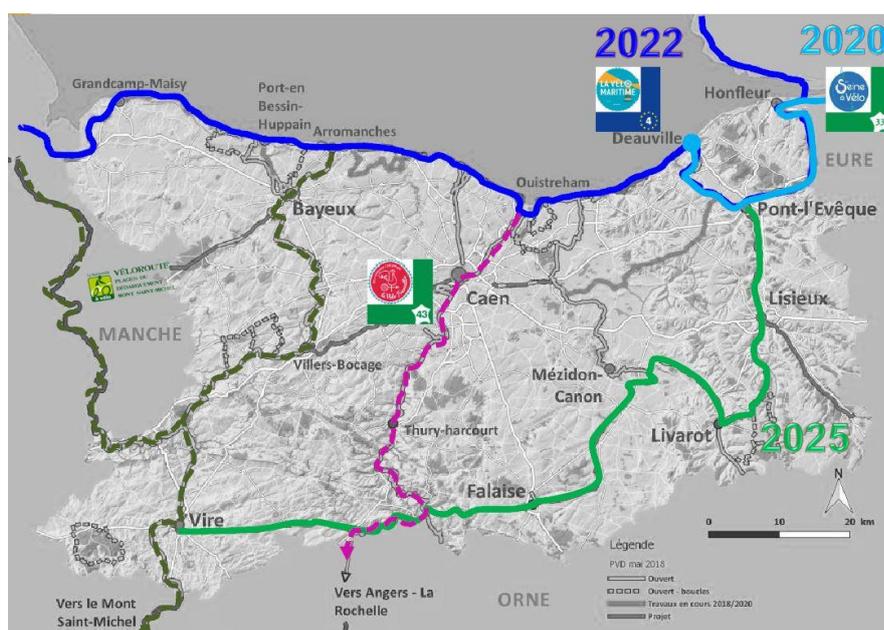
Lors de son 1^{er} plan vélo 2004-2016, le Département du Calvados s'est fixé comme objectif la réalisation d'itinéraires structurants irrigant l'ensemble de son territoire. Ce plan avait une vocation première de loisirs et de tourisme. Ces aménagements cyclables envisagés prennent en compte les itinéraires nationaux ou européens.

Un itinéraire Est /Ouest de Pont d'Ouille à Morteaux Couliboeuf était alors envisagé. Au cours du premier plan, les efforts du Département se sont concentrés sur le littoral et un itinéraire Nord/Sud constitué par la Vélo Francette formant le fameux « T » départemental. 500 km de véloroutes ont été réalisés sur les 700 prévus.



Carte des réalisations à l'issue du plan 2004 - 2016

Dans son nouveau plan 2019-2025, le Conseil Départemental du Calvados, en plus de poursuivre la réalisation du maillage du territoire, annonce un nouvel objectif : développer les pratiques du vélo au quotidien des habitants



Cartes des nouveaux grands itinéraires Plan Vélo CD 14 2019 – 2025

Pour le Pays de Falaise, un itinéraire structurant provisoirement dénommé « Sud Calvados » entre Pont l'Evêque et Vire est programmé pour 2025. Son tracé dans le Pays de Falaise reprend le parcours envisagé dès 2004. Il s'agit d'un itinéraire délégué permettant de relier l'EuroVélo 4 ou la Seine à vélo avec la Vélo Francette. La maîtrise d'ouvrage est confiée aux collectivités.

Ainsi le département consacrera 3,5 M€ à son nouveau plan avec l'ambition de réaliser 491 km de voies cyclables. La nouveauté de ce plan est qu'il prend en compte des déplacements utilitaires permettant la desserte des services.

Sont programmés :

- La poursuite du développement des axes structurants,
- La création de 17 boucles touristiques d'intérêt départemental,
- Le soutien aux collectivités pour la création de boucles locales,
- Une aide pour l'aménagement de trajets utilitaires
- Un appui pour la mise en place de services et d'équipements locaux.

Le Pays de Falaise et la politique Vélo : à l'origine, un projet avec une orientation essentiellement touristique et de loisir

La Communauté de Communes du Pays de Falaise s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma cyclable en 2017. A l'origine, le projet d'aménagement cyclable avait une orientation principalement touristique et de loisir. Tout en s'appuyant sur la dorsale Est / Ouest (Pont d'Ouille – Falaise – Morteaux-Couliboeuf), prévue dès 2004 dans le 1^{er} plan départemental, la volonté était de créer des boucles locales permettant de compléter l'offre d'activités de loisirs de pleine nature du Pays de Falaise. Mais la réalisation de tracés nécessite de bien maîtriser l'existant et les projets en cours. Il est également indispensable de prendre en compte toutes les pratiques (touristiques, loisirs, utilitaires). Une politique cyclable est **indissociable d'une réflexion globale sur les déplacements**. Le développement du vélotourisme est un sujet transversal dont les aménagements envisagés ou existants doivent répondre aux attentes de plusieurs catégories d'utilisateurs : Promeneurs, Touristes, Habitants, Itinérants, Sportifs, Collégiens... La pratique doit être prise dans sa globalité. Les différents usages sont interconnectés. La réalisation d'un état des lieux des aménagements cyclables existants fut alors envisagée.

Les déplacements croisent de multiples enjeux qui ont des répercussions sur la mobilité, la santé publique et l'aménagement général du territoire. Ainsi la mobilité est prise en compte dans le pilier n°4 du projet de territoire de la Communauté de communes du Pays de Falaise : « Agir pour un aménagement équilibré et durable dont l'objectif est de renforcer la mobilité de tous et l'accessibilité à tous ». Naturellement, le vélo s'inscrit dans la mise en place des différents plans en cours : le Plan Climat Air Energie du Territorial (PCAET) et le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – Habitat (PLUI-H).

Le Pays de Falaise s'est engagé dans l'élaboration d'un PCAET par délibération du 21 décembre 2017. Les premiers résultats montrent que 34 % des dépenses sont consacrées aux transports routiers et 38 % pour l'Habitat. Représentant à eux seuls près de 72 % de l'énergie consommée en Pays de Falaise, il a été décidé travailler sur ces 2 axes stratégiques : l'habitat et les déplacements (éco-mobilité).

Dans le respect du développement durable, le schéma directeur cyclable servira également d'outil de référence du volet Déplacement dans le cadre de l'élaboration du prochain PLUI-H.

Une politique volontariste en faveur du développement des aménagements cyclables implique de prendre en compte les autres modes de déplacement et l'intermodalité (offres combinées de transport : vélo / train ou Vélo / bus). Une politique cyclable est donc indissociable d'une réflexion globale sur les déplacements et le stationnement.

b. Enjeux

Les enjeux sont nombreux pour le développement de la pratique cyclable sur le territoire du Pays de Falaise.

► **Enjeu économique et touristique** : le tourisme à vélo représente un réel potentiel de retombées économiques pour le territoire. On estime de 65 à 105 € par jour les dépenses moyennes d'un cyclotouriste (contre 55 € pour un touriste habituel), et les retombées économiques pour les territoires entre 17 000 et 30 000 € par kilomètre par an aménagé. Pour le Pays de Falaise, il est primordial de s'appuyer sur la dynamique actuelle du développement du tourisme à vélo et de créer les bases d'aménagement permettant aux touristes de rester et de consommer. Le schéma cyclable s'inscrit dans la stratégie de développement touristique du territoire notamment dans le domaine des Activités Pleine Nature.

► **Enjeu social pour les habitants** : dans les territoires périurbains, les déplacements se font très majoritairement en voiture. Mais la voiture présente un coût de plus en plus important pour les usagers et certains d'entre eux ne peuvent y avoir accès. Ainsi une voiture représente un coût de plus de 5000 € par an en moyenne (*Source ADEME*), soit 10 à 12 % du budget des ménages (*Source INSEE*). Le vélo constitue un mode de transport économique (*Coût annuel d'un vélo personnel : 150 à 200€ - Source : Spécial économie du vélo, Atout France, Réalisation Inddigo*). Le vélo est une alternative au tout-voiture permettant d'anticiper les évolutions des modes de déplacement, notamment pour les ménages éloignés géographiquement et précarisés géographiquement. Le développement du vélo électrique permet d'étendre le rayon d'action du vélo, notamment pour les personnes peu sportives ou lorsque le relief est marqué.

► **Enjeu de développement durable** : le vélo permet de répondre aux engagements de la collectivité en matière de développement durable et d'économie d'énergie. Le secteur du transport est le 1^{er} contributeur d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) avec 28,9 % du total des émissions en 2015 (*source Ministère de la transition écologique*). En 2014, 84,4 % des habitants du Pays de Falaise privilégient les modes de transports motorisés (voiture, camion ou fourgonnette) (*Source INSEE RP 2014*). Le vélo s'avère particulièrement adapté aux courtes et moyennes distances, jusqu'à 5 km, il est non polluant et consomme aussi, pour se déplacer comme pour se stationner, beaucoup moins d'espace que l'automobile.

► **Enjeu de santé publique** : Tout en luttant contre la sédentarité, 30 minutes d'activités physiques modérée (vélo, marche) quotidienne réduisent le risque de maladie de 30 % (*Source* l'Organisation Mondiale de la Santé *OMS*). L'ensemble des études montre que la pratique régulière du vélo pour des déplacements du quotidien constitue un facteur de prévention des maladies cardio-vasculaires du cancer, du diabète et de l'obésité. En effet, elles font toutes le même constat : nous ne bougeons pas assez.

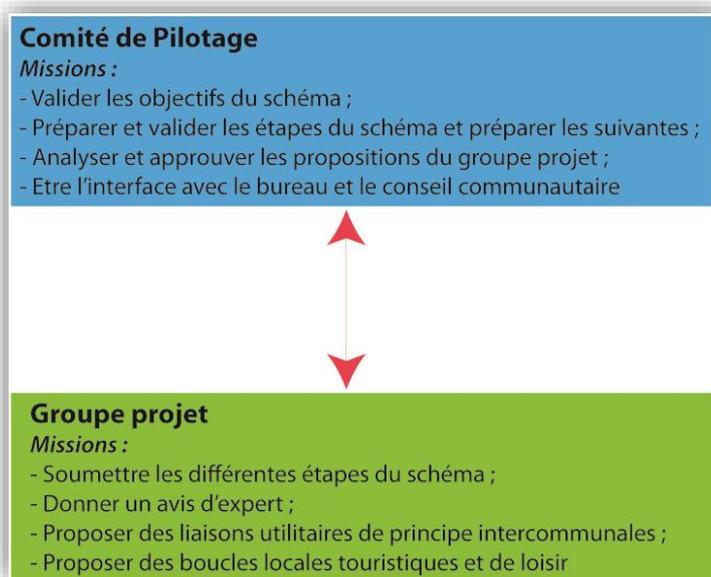
c. Gouvernance

La méthodologie du schéma repose principalement sur un travail en concertation.

Pour la constitution de l'équipe Projet, nous nous sommes tout d'abord appuyés sur l'ossature du groupe de travail Activités Pleine Nature. Il est constitué d'élus. Il est complété ponctuellement par les référents Randonnée. Ce groupe de travail fait office de **comité de pilotage (COPIL)**. Il s'est réuni pour la première fois le 14 novembre 2017. Ce COPIL a validé lors de cette première réunion les deux phases principales du projet :

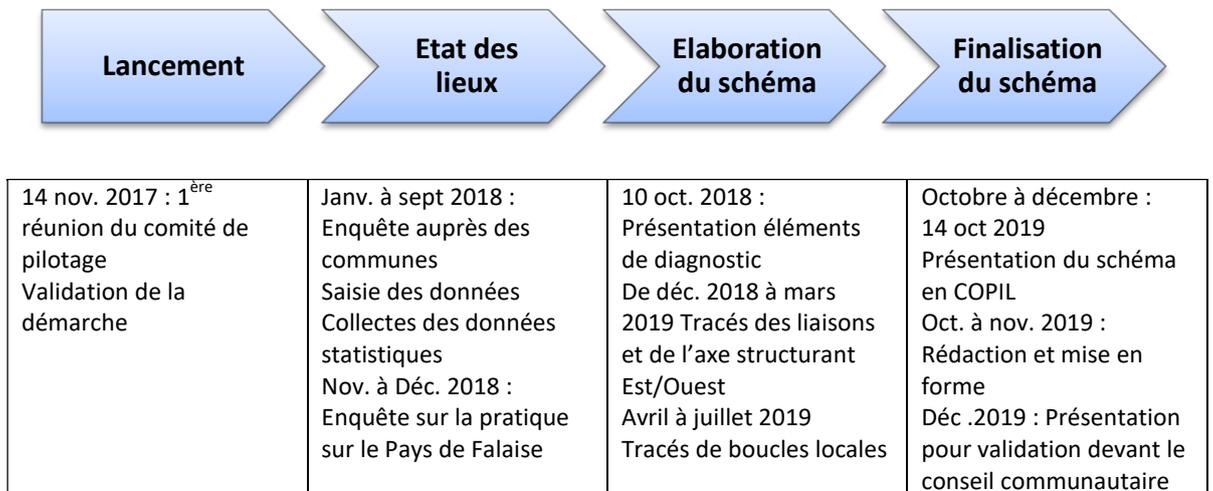
1. **Phase Etat des lieux**
2. **Phase élaboration du schéma**

Au cours de cette réunion, le groupe a également émis le souhait d'enrichir la composition du COPIL de la présence du Président de la Communauté de Communes, de deux vice-présidents et de la Directrice Générale des Services.



À l'issue de l'état des lieux, une réunion de présentation de cette première phase a été programmée le 10 octobre 2018. Il s'agissait d'un point d'étape du projet et il nous a semblé essentiel d'inviter les membres du COPIL, les élus des communes concernés par des projets Vélo en cours ou en projet, les associations de pratiquants, des techniciens. Cette réunion fut également l'occasion de solliciter, sur la base du volontariat, des personnes souhaitant s'impliquer dans le groupe projet. Ainsi ce groupe fut complété de pratiquants, d'élus impliqués dans la démarche, de représentants de clubs ou associations, de techniciens spécialisés. 15 personnes constituent cet organe opérationnel chargé de proposer des traces pour les liaisons utilitaires intercommunales pour les axes structurants et les boucles locales. Il s'agit de l'organe chargé de préparer, soumettre, vérifier ou corriger les différentes étapes du schéma. Son rôle est également de donner un avis d'expert.

► Les grandes étapes du schéma



2. La pratique du vélo : données de cadrage

a. Les types de pratique cyclable

UTILITAIRE



Domicile /travail-école, achats et loisirs
De 0.5 à 5km /trajet
Court, rapide, quotidien

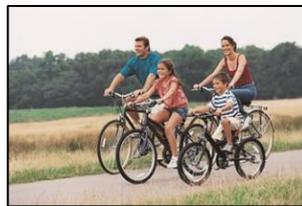
Besoins :

- sécurité en urbain
- stationnements
- intermodalité TC

Aménagements type :

Bandes et pistes cyclables

LOISIR et TOURISME



Résidents, familles
80% des utilisateurs vélo
5 à 30km /sortie
lent, week-end, vacances

Besoins :

- Sécurité partout
- Parcours facile
- agrément, cartes
- jalonnement
- services (RIS...)

Aménagements type :

Piste, voie verte...

ITINERANTS



≈ 300km /voyage
Sur plusieurs jours
Étrangers
Retombées économiques

Besoins :

- Services spécialisés
- Hébergement
- Topoguides
- Jalonnement
- Intermodalité

Aménagements type :

Mixité d'aménagements (Piste, voie verte, partage de la voie...)

SPORTIF et CYCLOS



Clubs FFC, FFCT...pratique en groupe, sur route
Distance parcourue et vitesse importante de 50 à 150km /sortie
Rapide, week-end, soirée

Besoins :

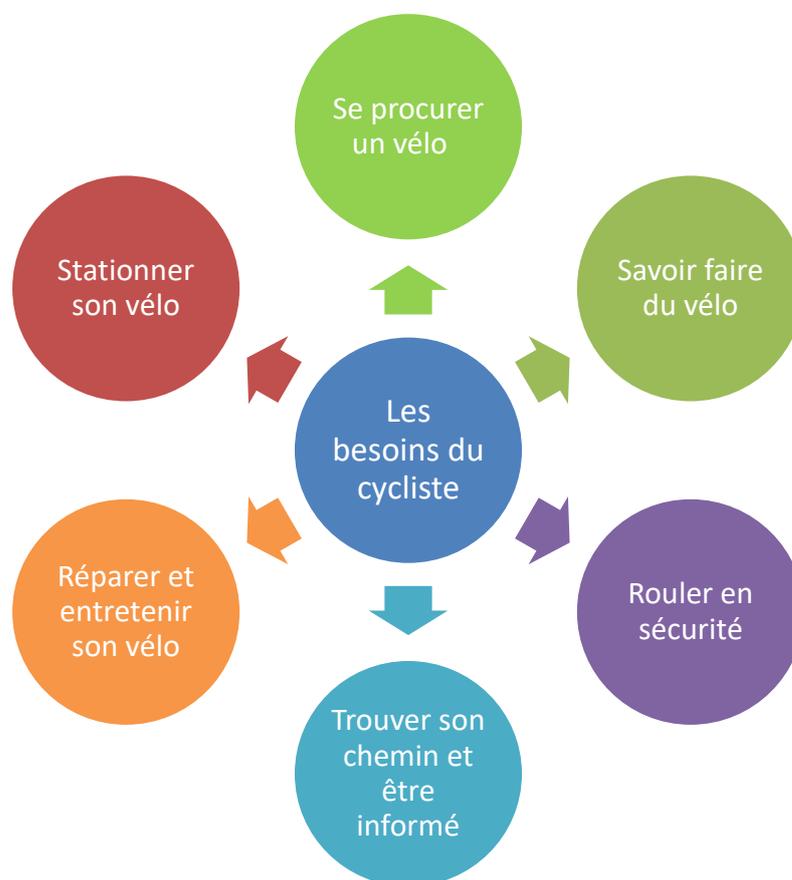
- sécurité sur les grands axes et en sortie de ville
- entretien aménagement cyclable

Aménagement type :

Bandes cyclables
Peu intéressés par les aménagements type « voie verte »
Pour **VTTISTES**, les aménagements type « voie verte » peuvent servir de base à des boucles VTT

b. Les besoins des cyclistes

Au regard de la faiblesse de la part modale du vélo dans le Pays de Falaise, la stratégie cyclable du territoire devra se concentrer prioritairement sur la création d'aménagements cyclables. Toutefois, bien qu'elle constitue la partie principale du plan vélo, l'infrastructure cyclable n'est pas le seul outil à mettre en place dans la définition d'une politique cyclable. Des actions complémentaires ont pour ambition de satisfaire les besoins des cyclistes. Ils se déclinent de la manière suivante :



c. Qu'est ce qui fait qu'un itinéraire est utilisé ?

Un itinéraire SÉCURISÉ

- Plus le trafic et les vitesses sont importants, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voie

Un itinéraire COHÉRENT

- Continuité du réseau cyclable,
- Pas de maillon manquant sous prétexte que sur une voie un aménagement n'est pas possible

SANS DÉTOUR inutile

- Le plus court est le mieux
- Sauf en cas de fort dénivelé ou si la route la plus directe comporte trop d'intersections

Un itinéraire ATTRACTIF

- Accéder à la rue principale,
- relier les pôles d'animations sportives, culturelles, commerciales par un jalonnement performant et compréhensible par tous

Un itinéraire CONFORTABLE

- Surface plane car les vélos n'ont pas ou peu de suspension ;
- limiter l'exposition au bruit, au vent, la cohabitation avec les poids lourds

d. Les types d'aménagements cyclables :

<p>Piste cyclable :</p> 	<p>Chaussée exclusivement réservée aux cycles. Elle peut être entièrement séparée de la chaussée courante, ou délimitée par un aménagement infranchissable. La largeur minimale recommandée est de 1,5 m pour une piste unidirectionnelle et 2,5 m pour une piste bi-directionnelle.</p>
<p>Bande cyclable :</p> 	<p>Elle désigne une chaussée à plusieurs voies, celle des cyclistes délimitées par une ligne blanche discontinue (largeur préconisée en ville : 1,5m)</p>
<p>Contresens cyclable :</p> 	<p>Il désigne une rue à double sens dont l'un des sens de circulation est réservé aux cyclistes.</p>
<p>Voie partagée :</p> 	<p>Itinéraire jalonné, sans aménagement spécifique, mais empruntant des rues à faible trafic, des zones 30 ou des zones piétonnes accessibles aux vélos.</p>
<p>Voie verte :</p> 	<p>Aménagement en site propre (exclusion de toute circulation motorisée), réalisé sur des chemins de halage, des berges de rivières, des voies ferrées désaffectées, des routes forestières, des promenades littorales, des parcs urbains... Elle peut être utilisée par différents types d'utilisateurs : piétons, cyclistes, rollers, joggers, personnes à mobilité réduite, cavaliers...</p>

e. L'usage du vélo en chiffres

Une pratique principalement de loisirs

59 % de la population française déclare pratiquer le vélo. Parmi ces 59 %, 89 % l'utilisent pour des randonnées, des balades ou en loisir. 29 % l'utilisent comme moyen de déplacement parmi lesquels 39 % tous les jours (*Observatoire du tourisme à vélo – Fédération Française de Cyclotourisme*). En France, un habitant parcourt en moyenne 87 km par an à vélo, alors que cette moyenne atteint 300 km dans les pays du nord de l'Europe (Suède, Allemagne, Norvège, Grande-Bretagne...) et entre 800 et 1 000 km au Danemark et aux Pays-Bas (*Données AUCAME*). Au niveau national, la part des déplacements en vélo n'atteint cependant qu'à peine 3 %, alors qu'elle représente 10 % des déplacements en Allemagne et 28 % aux Pays-Bas.

Pays	Part modale (%)
Pays-Bas	28
Danemark	18
Allemagne	10
Belgique	8
France	2,7

Comparatif de la part modale du vélo en France avec les pays voisins

Un marché du cycle florissant

Le marché du cycle en France est en pleine croissance depuis plusieurs années. En 2018, il a poursuivi sa progression avec 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires (+2,3 %) et plus de 2,7 millions de vélos vendus. Cette croissance est de plus en plus portée par les Vélos à Assistance Electrique (VAE). Les ventes de VAE ont progressé de 21 % en 2018 et 338 000 unités vendues. Le marché des VAE atteint désormais 40 % du chiffre d'affaires des ventes totales de vélos (*Données de l'Observatoire du cycle – Union Sport & Cycle*). Cette forte augmentation témoigne notamment d'une progression de la pratique du vélo au quotidien, y compris dans certains territoires périurbains où les distances à parcourir sont plus longues qu'en agglomération.

3. La pratique du vélo sur le territoire

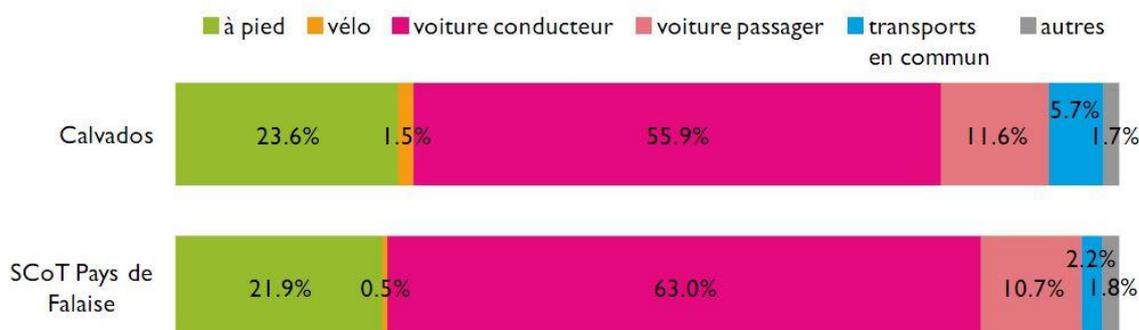
a. Les données collectées

Les données de l'Enquête Ménage Déplacement de 2011 (EMD)

En 2010-2011 a été réalisée sur le territoire du Calvados, une Enquête Ménages Déplacements Grand Territoire (EMDGT, ou EMD), recensant les déplacements d'un jour de semaine de plus de 10 000 Calvadosiens au sein de plus de 7 000 ménages interrogés. Une enquête complémentaire sur les déplacements du week-end a elle aussi été réalisée. Les données concernant la pratique du vélo sur le territoire du Pays de Falaise sont trop faibles et ne permettent pas d'avoir un aperçu global de la pratique du vélo sur le territoire.

Une faible utilisation du vélo

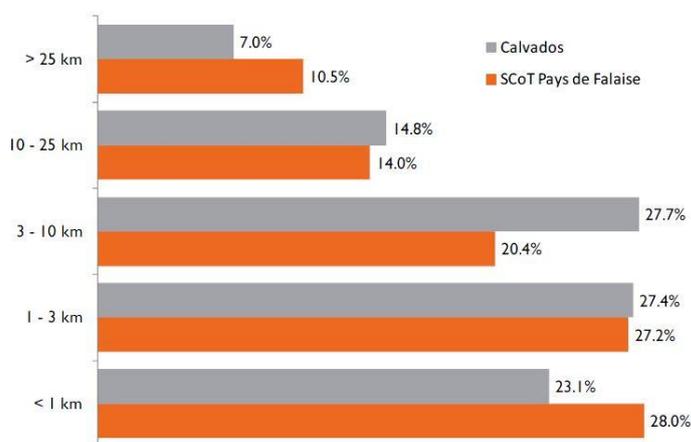
La part modale du vélo dans le Pays de Falaise, à l'image de nombreux territoires ruraux, est très faible. Elle ne représente que 0,5 % des déplacements. La voiture est le moyen de transport majoritaire avec une part modale supérieure à l'ensemble du Calvados 73,7 % contre 67,5 %. L'usage des transports en commun est largement inférieur à la moyenne départementale.



Enquête Ménages Déplacements 2011

A l'échelle du Calvados, la durée moyenne d'un déplacement à vélo est de 15 min pour une distance moyenne de 3 km. Les déplacements à vélo sont généralement moins fréquents mais de plus longues distances dans les territoires ruraux.

Trajets et déplacements quotidiens dans le Pays de Falaise



Enquête Ménages Déplacements 2011

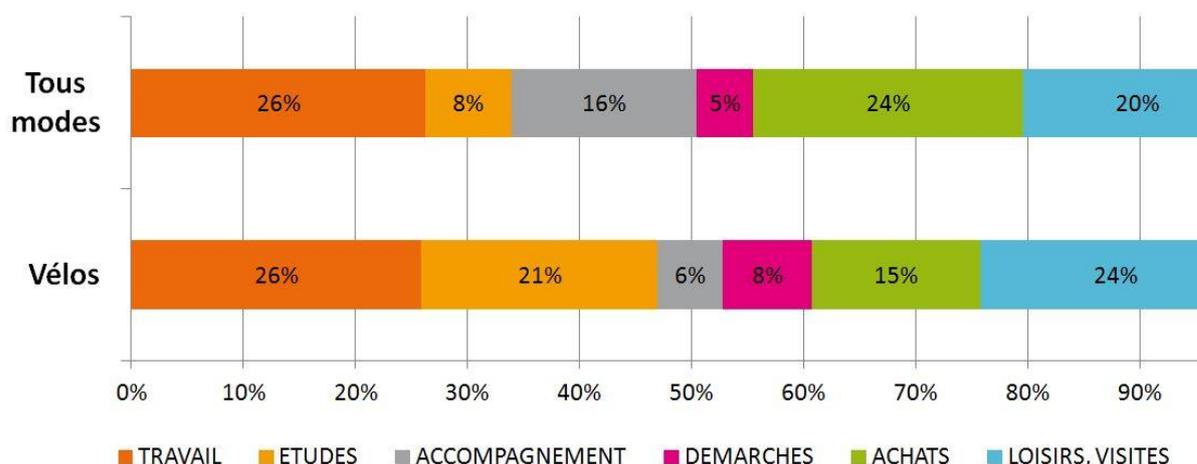
55,2 % des déplacements des habitants du pays de Falaise sont inférieurs à 3 km. Cette forte proportion montre l'intérêt de valoriser les modes actifs sur le territoire.

Les déplacements Domicile- école et Domicile-Travail à prioriser

Concernant les motifs de déplacements à vélo, nous nous appuyons sur les données globales pour le Calvados tout en ne prenant pas en compte les données de Caen-la-Mer, qui offrent un maillage d'aménagements vélos sécurisés et structurés important et sur des distances plus courtes. Les données ci-après peuvent s'appliquer au territoire du Pays de Falaise. Les motifs de déplacements à vélo majoritaire sont le travail et les études. Les déplacements Domicile / Travail sont également surreprésentés et corroborent les données de l'enquête locale réalisée en 2018. Le motif des études dénote un fort usage du vélo par les élèves / étudiants pour rejoindre leurs sites scolaires (collèges et

lycées) et constitue une problématique importante des déplacements à vélo. En effet, le vélo constitue un des seuls modes de déplacement individuel accessible à la population jeune et qui reste économique pour les ménages. L'importance des motifs « Etudes » et « Travail » pour les déplacements à vélo démontre tout l'intérêt de prendre en compte dans la définition des priorités du schéma cyclable la pratique dite « utilitaire » vers les établissements scolaires. Au regard de ces données, le second type de déplacement à prioriser est celui des déplacements Domicile / Travail vers les zones d'activités et commerciales.

Motifs selon le mode de déplacements utilisé pour les habitants du Calvados (hors Caen la mer)



Enquête Ménages Déplacements 2011

Enquête de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

L'enquête Baromètre des villes cyclables était accessible en ligne sur www.parlons-velo.fr pendant trois mois (de septembre à novembre 2017). Plus de 113 000 contributions ont été enregistrées mais uniquement les communes ayant récolté un minimum de 50 réponses ont pu être classées pour cette première édition.

La commune de Falaise est représentée parmi les 316 communes de France métropolitaine et d'outre-mer. Elle est rangée dans la catégorie des villes de moins de 20 000 habitants. Elle a récolté 49 réponses et n'a pas, par conséquent, pu être classée. L'intérêt de cette enquête est de montrer le ressenti général de la pratique sur la commune de Falaise. Elle permet de donner un premier diagnostic participatif de la politique cyclable locale. Les résultats récoltés ne diffèrent pas des autres villes françaises. Ainsi seulement, 21 villes sur les 316 classées ont obtenu une note supérieure à la moyenne.



Baromètre cyclable

Falaise (14)

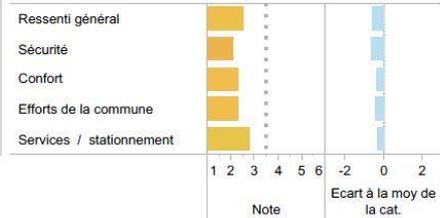
Note : 2,39 / 6

Classement : non classé
Climat vélo : F défavorable

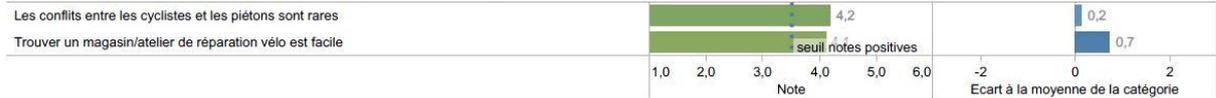
Réponses valides : 49
Réponses pour 1000 habitants : 5,9
Disparité des réponses : faible

Choisir une commune
Falaise (14)

Notes par thème



Points les plus forts (note positive et meilleure que la moyenne de la Catégorie)



b. Baromètre Vélo sur le territoire – Enquête sur la pratique 2018

Au cours des mois de novembre et décembre 2018, une enquête a été effectuée dans le but de connaître les attentes et les profils des cyclistes du Pays de Falaise. Elle a été initiée afin de compenser le manque de données fournies par l'EMD de 2011 sur la pratique du vélo dans le pays de Falaise. Sous la forme d'un questionnaire anonyme, elle a été diffusée au format numérique sur le site internet de la Communauté de Communes, sur les réseaux sociaux et en format papier en face à face avec l'appui de l'association Demain Falaise, et dans les mairies du Pays de Falaise.

Elle a réuni 206 répondants soit environ 0,7 % des habitants de la Communauté de Communes.

Questionnaire sur la pratique du vélo dans le Pays de Falaise

Bon pour la santé et contribution significative à la réduction de la pollution de l'air, le vélo est une alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets. Afin de s'inscrire dans cette dynamique, la Communauté de Communes du Pays de Falaise s'engage dans l'élaboration d'un schéma cyclable.

Nous avons besoin de connaître votre avis sur les déplacements à vélo dans le Pays de Falaise. C'est pourquoi nous vous remercions de bien vouloir prendre de votre temps et répondre au questionnaire ci-dessous (clôture de l'enquête prévue le 25 novembre 2018) :

Vous et votre pratique du vélo

- Age : _____
- Sexe : _____
- Profession : _____
- Commune (et quartier) : _____

1 Utilisez-vous la bicyclette comme mode de déplacement ?

Oui

Non

2 Quels sont les principaux freins à l'utilisation d'un vélo pour vos déplacements quotidiens ? (En choisir 3 parmi la liste ci-dessous)

- La météo
- Risque d'accident
- Des distances trop longues
- Relief, difficulté des parcours
- Avoir régulièrement des charges à transporter
- Risque de vol
- Les contraintes vestimentaires
- Rouler la nuit
- La transpiration
- La perte de temps
- Difficultés de stationnement, gare, station de transport en commun
- Difficultés de stationnement sur le lieu de travail ou d'études
- Difficultés de stationnement au domicile
- Autre

Présentation et extrait de l'enquête

Enquête : la pratique du vélo dans le Pays de Falaise

Bon pour la santé et contribution significative à la réduction de la pollution de l'air, le vélo est une alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets. Afin de s'inscrire dans cette dynamique, la Communauté de Communes du Pays de Falaise s'engage dans l'élaboration d'un schéma cyclable.

Nous avons besoin de connaître votre avis sur les déplacements à vélo dans le Pays de Falaise. C'est pourquoi nous vous remercions de bien vouloir prendre de votre temps et répondre au questionnaire ci-dessous :

*Obligatoire

Qui êtes-vous ?

Age *

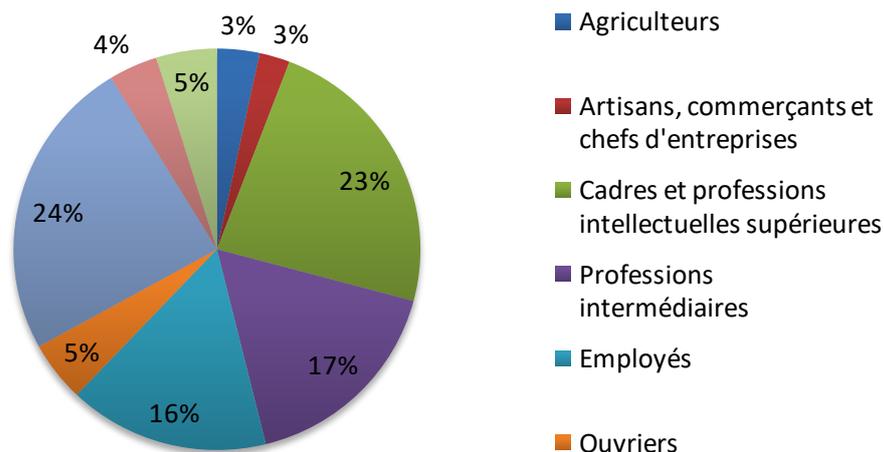
/ / 2018

Le profil des répondants :

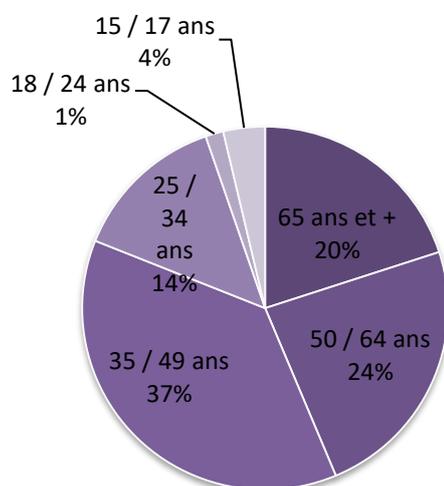
⇒ Il y a un bon équilibre entre les femmes (48,1 %) et les hommes (51,9 %).



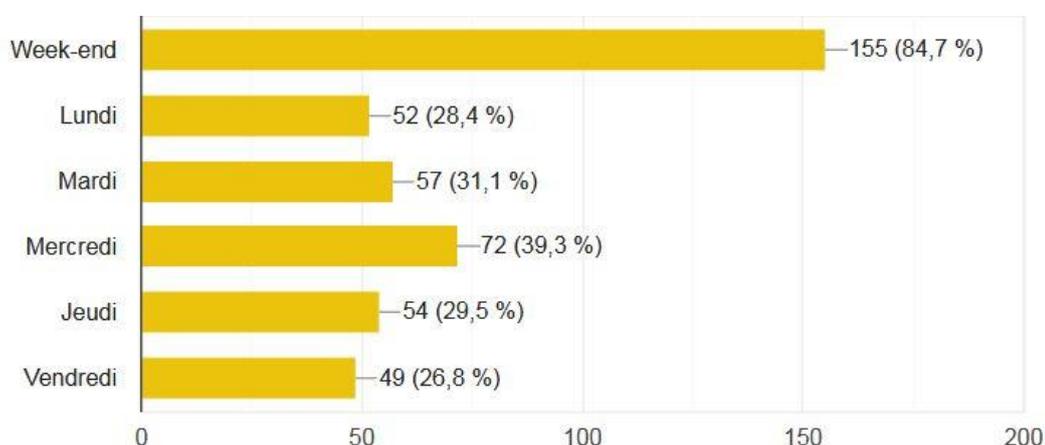
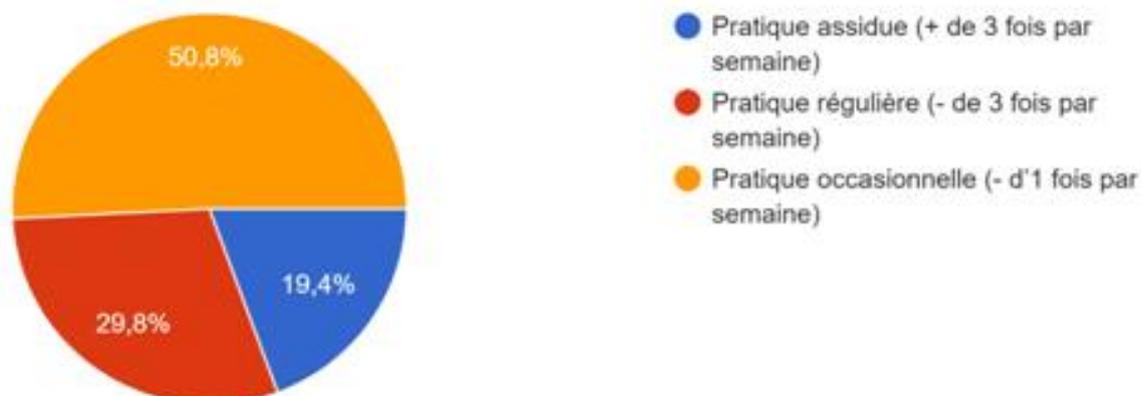
⇒ Ils sont principalement (40 %) issus des catégories socioprofessionnelles des professions intermédiaires et des cadres et professions intellectuelles supérieures.



Tranches d'âges

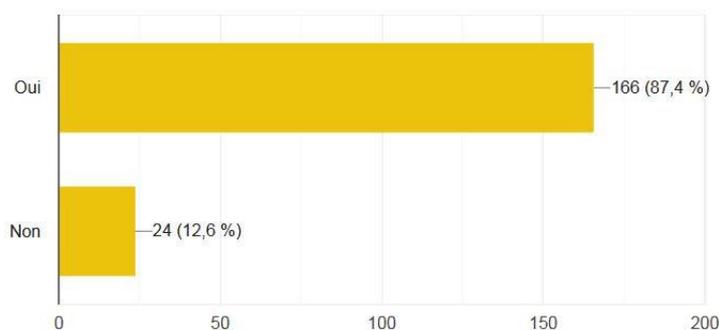


⇒ Seul 31 % des répondants utilisent la bicyclette comme mode de déplacement quotidien.

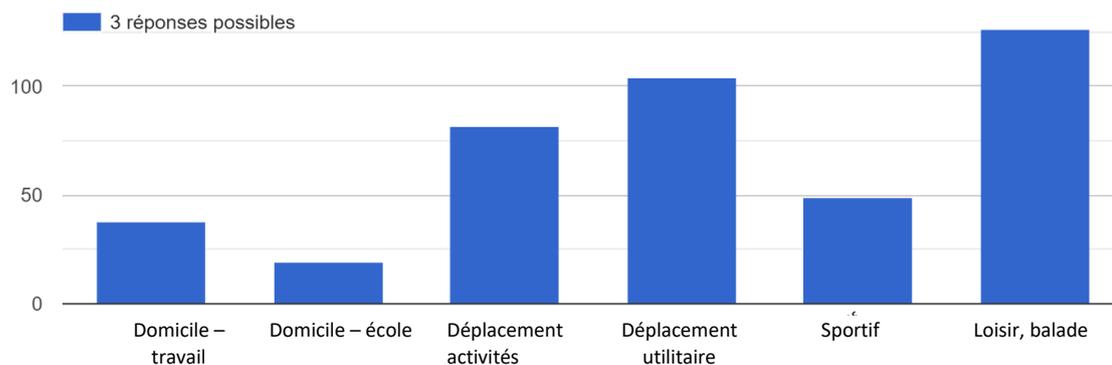


⇒ Les usagers pointent le doigt vers plusieurs freins qui les empêchent de passer d'un usage en mode Loisirs / Balades avec fréquence de pratique principalement le week-end à une fréquence quotidienne dans le cadre de déplacements utilitaires. Les freins liés à l'usage du vélo découlent principalement de la dangerosité et la longueur des trajets mais aussi à des contraintes vestimentaires et de la météo.

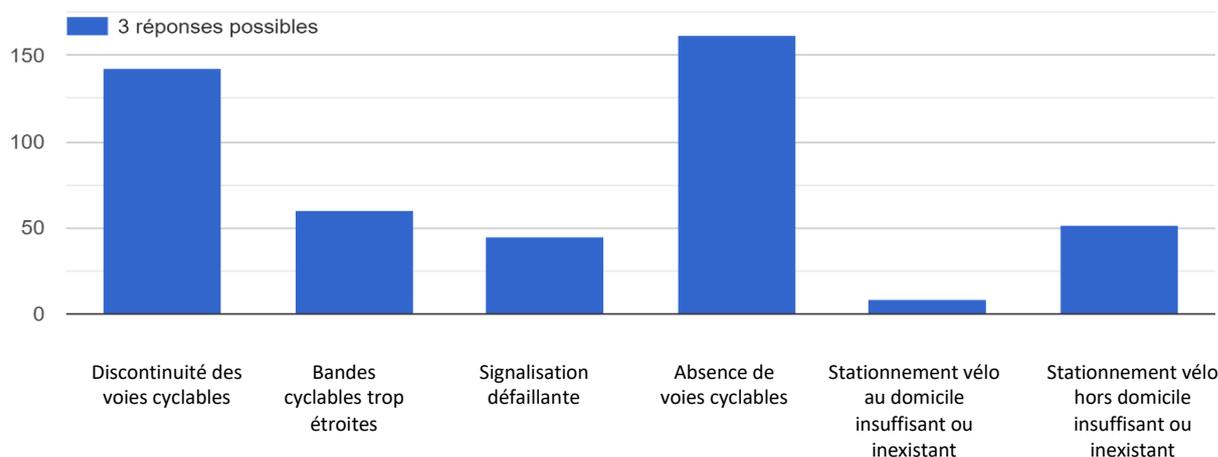
⇒ Ils répondent majoritairement « oui » à la question : pratiqueriez-vous plus régulièrement le vélo pour vos déplacements en cas d'amélioration des parcours cyclables ?



Si oui, pour quels motifs ?



⇒ En ce qui concerne les aménagements existants, l'enquête révèle que les problèmes de sécurité sont les principaux blocages à un changement de comportement vers une mobilité active. Les usagers pointent également un déficit d'aménagements et un manque de continuité du maillage existant.



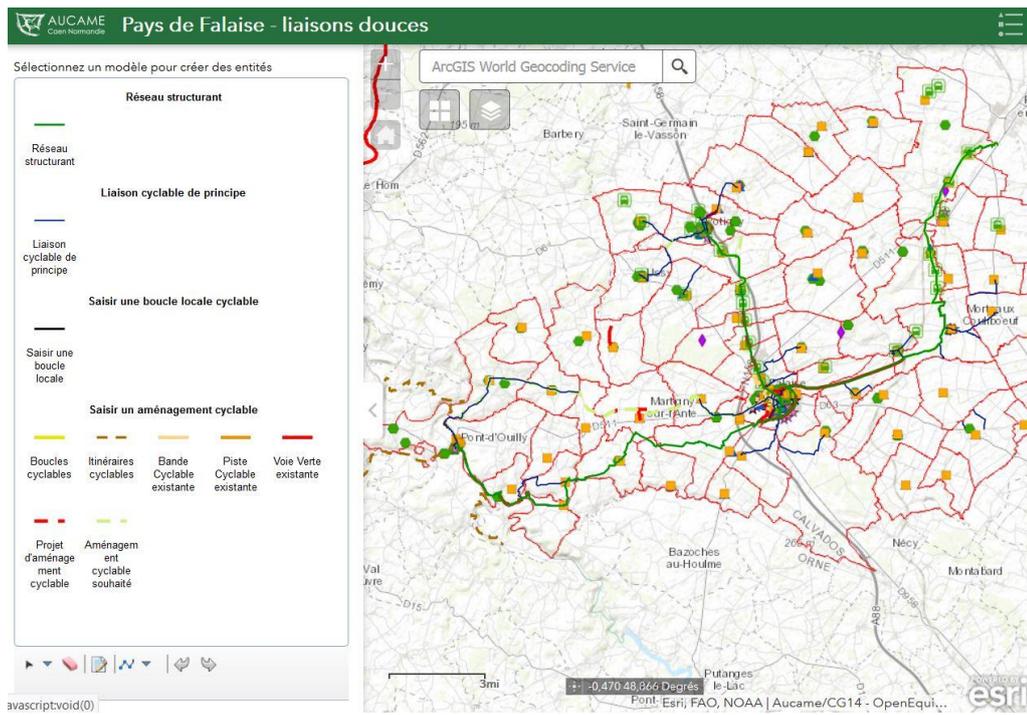
En complément, l'enquête montre une réelle attente en termes d'aménagements cyclables sécurisés avec une volonté globale de changement de mode de déplacement.

4. Diagnostic des aménagements et des équipements

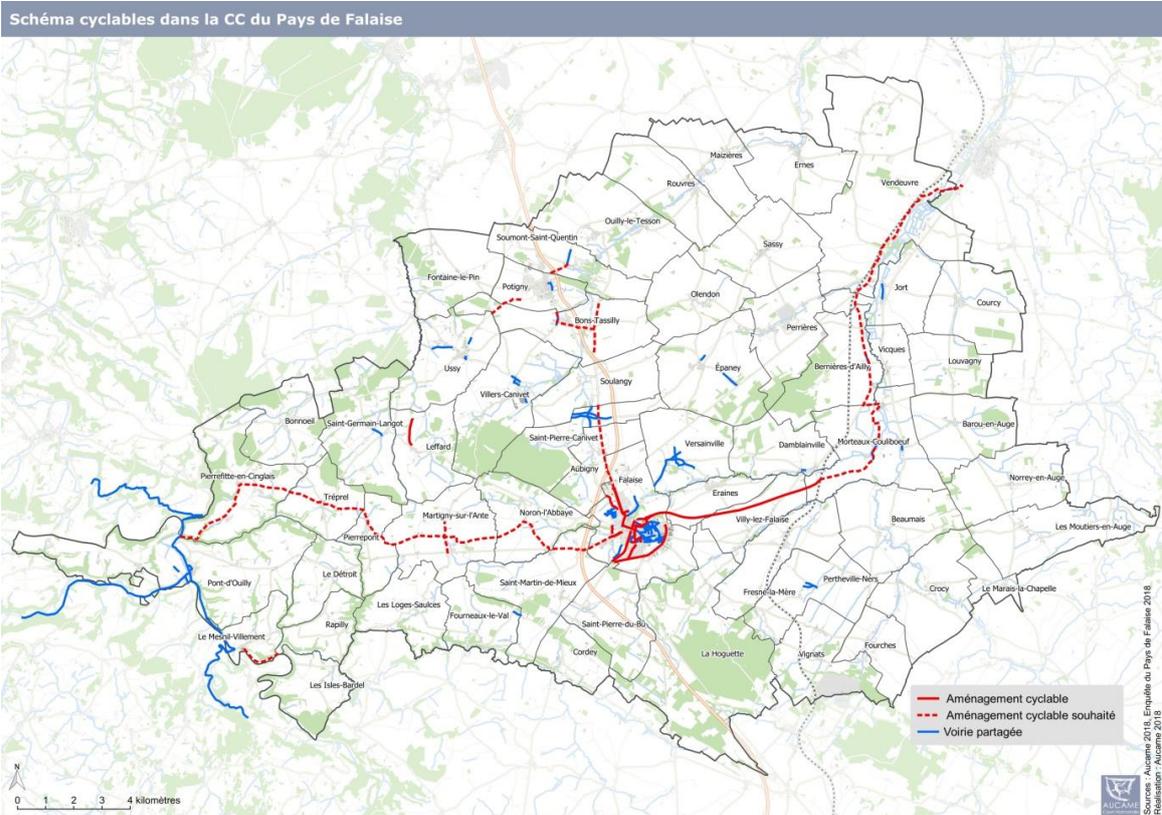
a. Etat des lieux des aménagements existants ou en projet

Afin de disposer d'un diagnostic partagé, un état des lieux des politiques cyclables et des itinéraires a été réalisé. Un questionnaire a été envoyé aux 58 communes du Pays de Falaise (24/01/2018). Ce questionnaire, accompagné d'une carte IGN « Scan25 » de la commune, a eu pour vocation de renseigner à l'écrit et sur la carte :

- Les aménagements cyclables existants et en projet
- Les secteurs perçus comme dangereux pour les vélos
- Les zones 30 et de rencontre
- Les lieux d'accueil et de stationnement des cycles (garages, racks à vélo...)
- Les pôles générateurs de déplacement à vélo



Les 51 réponses reçues ont permis de saisir ces données dans l'application SIG mise à disposition par l'AUCAME (Agence d'Urbanisme de Caen Normandie Métropole) afin de les cartographier pour obtenir un état des lieux global des aménagements sur le territoire communautaire.



La cartographie ci-dessus donne un aperçu de l'ensemble des aménagements cyclables existants ou en projet au 30/09/2018.

► Les principaux aménagements existants

La Vélo Francette



Depuis 2015, le Pays de Falaise est traversé, à son extrémité ouest, par le grand itinéraire la Vélo Francette©. Au départ de Ouistreham, cette véloroute rejoint La Rochelle après 690 km de parcours. Dans le Pays de Falaise, elle traverse principalement les communes de Pont-d'Ouille et du Mesnil-Villement. De Ouistreham à Clécy, le tracé de l'itinéraire est en site propre (voie verte ou piste cyclable). De Clécy à Pont-d'Ouille puis de Pont-d'Ouille à La Roche d'Oëtre, le tracé est en voie partagée. Le tronçon de la **Vélo Francette** parcourant le Pays de Falaise est emprunté majoritairement par les itinérants. Pont-d'Ouille, étape stratégique sur le tracé, ressent sur le plan économique les effets positifs de cet aménagement. Les hôtels ont déjà fait l'acquisition de mobiliers spécifiques et proposent des packages « Vélotourisme ». Deux établissements de Pont-d'Ouille sont labellisés « Accueil vélo ».



Jalonnement de la Vélo Francette à Pont d'Ouille

Les chiffres de fréquentation (300 000 passages dans la Vallée de l'Orne en 2018) démontrent l'intérêt de s'appuyer sur les flux de ce grand itinéraire pour irriguer les liaisons vers les autres pôles touristiques du territoire.

La Voie Verte Falaise – Couliboeuf

L'autre équipement touristique et de loisirs d'importance est la voie verte reliant Falaise à Morteaux Couliboeuf. D'une longueur de 7 km, cet ancien embranchement ferroviaire reliant Falaise à la gare de Couliboeuf a été réalisé en 1999. Il est la propriété du Conseil Départemental du Calvados qui en a la charge d'entretien. Au cours des différents échanges réalisés avec les habitants et les pratiquants, la question de la qualité du revêtement a été régulièrement posée. Sa couverture en stabilisé ne semble pas adaptée à la pratique du vélo.



Tracé voie verte Falaise-Coulboeuf CD14

En certaine période de l'année, le stabilisé est décompacté en raison du traitement mécanique de la végétation rendant la pratique de la bicyclette difficile. La réalisation d'une bande enrobée se justifierait pour ce type de voie et permettrait de revitaliser son usage à la fois pour une pratique loisir mais aussi utilitaire. Véritable appendice vers la partie Est du Pays de Falaise, cette liaison pourrait être empruntée par les habitants des communes de Morteaux-Coulboeuf, Villy-lez-Falaise ou Damblainville pour rejoindre Falaise et ses services. La distance de cette liaison est conforme à la moyenne des distances parcourues par trajet par les utilisateurs de VAE qui monte à près de 10 km (contre 5 km pour un utilisateur de vélo conventionnel).



Parking de la voie verte à Morteaux-Coulboeuf

L'axe structurant Potigny - Falaise

Une étude de faisabilité relative à l'adaptation aux modes doux du tronçon de la RD 658 entre Potigny et Falaise a été réalisée en 2014. L'objectif principal était de sécuriser et développer les déplacements doux. Cet objectif a été établi suite à de nombreuses observations de déplacements : jeunes se rendant aux collèges / lycée, familles avec enfants en centre-ville, aux centres commerciaux ou personnes se rendant à l'arrêt de bus. La réalisation de cet axe structurant doit ainsi permettre aux habitants des communes rurales de ce secteur d'accéder aux deux pôles du Pays de Falaise, Falaise et Potigny.

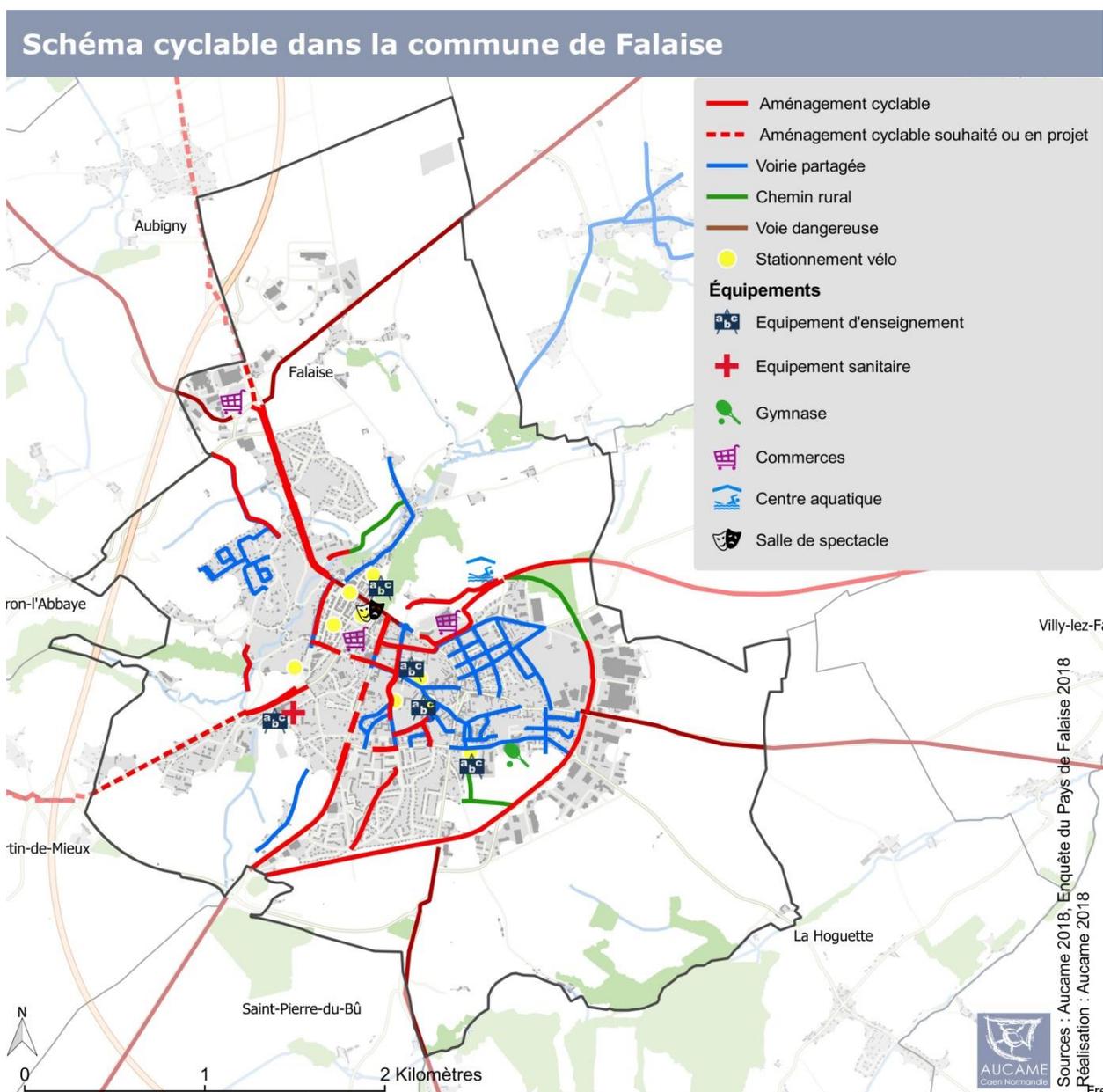
Saint-Pierre Canivet et Aubigny ont ainsi pris en compte les résultats de l'étude et ont concrétisé les attentes de la population locale. Le principe, pour ces deux communes, est la création de d'une bande multifonction en site propre dans les secteurs non urbanisés et une bande cyclable en zone urbanisée. Ces aménagements d'une longueur globale de près de 2 kilomètres pour Aubigny et 900 mètres pour Saint-Pierre canivet ont été réalisés en 2018 et 2019.

Afin de permettre la continuité de l'axe, le projet doit être poursuivi par les communes de Falaise, Soulangy, Bons-Tassilly et Potigny.

La voie douce Soumont Saint-Quentin - Potigny

Fin 2018, un nouvel aménagement cyclable d'importance a vu le jour entre Soumont-Saint-Quentin et Potigny. Le projet de création d'une piste cyclable a pour objectif essentiel de sécuriser les liaisons en mode doux entre le bourg de Soumont-Saint-Quentin et les équipements proposés par Potigny. De nombreux habitants et notamment les collégiens se déplacent entre les deux communes aux abords de la RD 91a. Ce projet a pu être réalisé grâce à l'aide du fond leader, de la Région, du Département, de la communauté de Communes et dans le cadre du 1 % paysage (autoroute A 88). Il s'agit d'un aménagement en site propre longeant la RD 91a, et en voie partagée en zone urbanisée.

FOCUS : Falaise



Un réseau cyclable hétérogène

La ville de Falaise possède un réseau cyclable hétérogène mêlant des pistes ou bandes cyclables avec des voies partagées. La commune a également délimité de nombreuses zones 30 km ou des zones de rencontre permettant de diminuer le différentiel de vitesse entre les modes de déplacements doux et les véhicules motorisés. De plus, les déplacements à vélo sont, depuis plusieurs années, pris en compte dans les plans de circulation de la ville. Les pôles générateurs concernés sont principalement les établissements scolaires, en grande partie concentrés dans le même périmètre.

Ainsi la rue des Ursulines, en sens unique, a été aménagée en contre sens cyclable. Cette voie dessert de nombreux établissements scolaires, l'école de danse, un gymnase et l'école de musique communautaire. Elle débouche sur l'avenue du Général de Gaulle qui rejoint ensuite la rue Georges Clémenceau qui est le principal axe



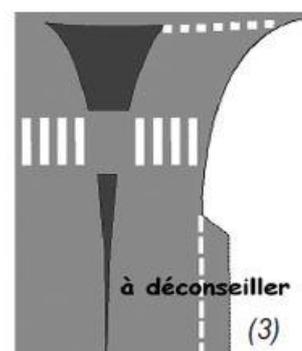
Rue des Ursulines Falaise

traversant de la ville. Le schéma cyclable de la ville de Falaise n'exploite pas cette artère importante qui permet pourtant un accès direct vers les principaux services et commerces. Sa largeur et sa position en font l'axe majeur à exploiter. Le « contournement » de cet axe n'est pas en cohérence avec les besoins du cycliste qui recherche un itinéraire sécurisé, continu et sans détours inutiles. Or la circulation à bicyclette dans Falaise est marquée par de nombreuses discontinuités en raison d'un saupoudrage des aménagements, de leur manque de lisibilité et de certaines incohérences.

Ainsi l'avenue d'Hastings est équipée d'une double piste cyclable séparée par la chaussée. La descente et la montée de la piste cyclable sont rendues dangereuses pour la circulation des vélos en raison des ruptures d'itinéraires lors des traversées de routes. Le cycliste est contraint, par la fermeture des pistes cyclables, de s'engager sur la chaussée empruntée par les véhicules à moteur.



Avenue d'Hastings – Falaise



« Veiller à ne pas imposer aux cyclistes une réinsertion brutale dans la circulation à l'endroit où l'on interrompt la bande ou la piste cyclable » (Source CEREMA – Fiche n°10 – Vélos et giratoires)

Falaise, un fort potentiel de développement cyclable

L'état des lieux des aménagements cyclables de Falaise montre également que la commune possède un réel potentiel de développement des modes de déplacements doux. Bien que sa topographie, accidentée pourrait être un frein à ce développement, l'émergence des VAE permet d'offrir une alternative aux potentiels cyclistes. Ce paysage particulier de la cite natale de Guillaume le Conquérant fait également son charme.



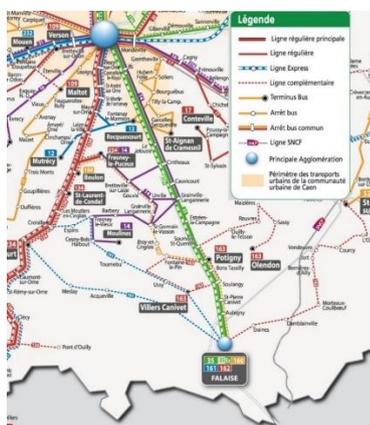
Ancienne voie ferrée
Falaise Berjou

Ainsi Falaise possède un existant d'aménagements cyclables laissant entrevoir des possibilités de développement intéressantes. Les pistes multi-activités traversant le domaine de la Fresnaye ou l'ancien jardin public doivent être valorisées. Le tracé en contournement de l'ancienne voie ferrée Falaise Berjou a été converti en chemin piétonnier. Il permet l'accès aisé des zones pavillonnaires vers les zones d'activité. Il relie également la voie verte avec les aménagements cyclables en projet dans la partie ouest du Pays de Falaise. Sa conversion en piste cyclable permettrait de créer un axe transversal « périphérique » sécurisé reliant les grands pôles de la ville.

La perspective de création de 2 axes structurants Est Ouest et Nord Sud doit permettre à la commune de Falaise de devenir un carrefour stratégique pour l'itinérance à vélo. Le nouveau schéma vélo de Falaise doit prendre en compte ces nouveaux aménagements et les différents types de déplacement à prioriser. Falaise possède donc de nombreux atouts pour un développement des modes doux et devenir une « ville cyclable ».

b. La desserte en transport collectif

Le territoire du Pays de Falaise dispose d'une accessibilité routière de qualité. L'axe structurant du territoire est s'articule autour de la RN 158 et l'A 88 véritable dorsale routière qui relie le nord au sud et permet au Pays de Falaise de relier rapidement des grandes métropoles régionales de l'Ouest de la France. Sur le territoire du Pays de Falaise, la part de déplacement en voiture est de 73,7 % (EMD - 2011). Les transports en commun ne représentent que 2,2 % des déplacements et se résument essentiellement au transport en bus. Le réseau de transport en commun en autocar est géré par la région Normandie. Sur le territoire, le réseau de lignes de bus est organisé en étoile dont Falaise représente le centre. **2 lignes fonctionnent toute l'année :**



Réseau Bus Verts Pays de Falaise



Ligne 34 - Cap Orne

2 lignes joignent le territoire à la ville de Caen, selon une logique Nord-Sud :

- **La ligne 35**, qui relie Falaise à Caen. Afin de dynamiser la fréquentation et limiter l'usage automobile, la ligne compte 6 bus en direction de Caen le matin (entre 6h15 et 8h30) dont 2 express (liaison en 30 min), et 5 bus au départ de Caen le soir (entre 16h50 et 19h15) dont 2 express également.
- **La ligne 14**, qui relie Fontaine-le-Pin à Caen. La commune, qui constitue le terminus de la ligne, n'est desservie que par une liaison provenant de Caen en après-midi. 4 autres lignes maillent le territoire et desservent Falaise:
 - La ligne 160 : cette ligne scolaire dessert Falaise depuis les communes du Nord du territoire (Fontaine-le-Pin, Potigny, Bons Tassilly, Soulangy, St-Pierre-Canivet et Aubigny) à raison de 2 dessertes par jour uniquement en semaine, 3 le mercredi.
 - La ligne 161 : cette ligne relie Falaise à Condé-sur-Noireau, via Thury Harcourt.
 - La ligne 162 : elle dessert la partie Est du territoire en direction de St-Pierre-sur-Dives puis Mézidon-Canon. Les communes de Eraines, Damblainville, Morteaux-Couliboeuf, Bernières-d'Ailly, Jort et Courcy possèdent un arrêt le long de cette ligne.
 - La ligne 163 : cette nouvelle ligne a été créée en 2015 dans le but de desservir le collège de Potigny.
- Une ligne dessert Argentan par le réseau Cap Orne (ligne 34), dans le département voisin de l'Orne. Mais la fréquence des dessertes est faible, à raison d'un aller-retour par jour dans le sens Falaise-Argentan. Toutefois, la quasi-majorité des lignes de car est destinée au service scolaire. Les lignes non scolaires sont rares et les horaires peu adaptés aux habitants du territoire.

Le vélo est complémentaire au bus et permet d'atténuer le manque de liaison entre communes ainsi que la fréquence insuffisante des bus ou l'absence de transport collectif hors période scolaire. La réalisation d'aménagements cyclables reliant les arrêts de bus principaux combiné à la mise en place d'équipements de stationnement sécurisés à la journée permettrait d'offrir une solution alternative pour certains déplacements à destination de l'agglomération caennaise.

ceinturant le collège est en zone 30. A la sortie du collège, les vélos partagent la chaussée avec les modes motorisés.

► **L'institution Sainte-Trinité de Falaise** est un établissement privé regroupant à la fois des élèves de collège et de primaire. Il est situé dans le quartier Saint-Gervais. Ce quartier ancien a conservé son plan d'urbanisme d'avant-guerre à l'intérieur des remparts de la partie haute du bourg de Falaise. Ses bâtiments sont insérés dans un triangle concentrant plusieurs rues étroites dont la base est orientée vers le centre-ville et la pointe vers le faubourg Saint-Laurent. Le triangle du quartier Saint-Gervais est en zone 30. La circulation automobile y est peu aisée. Aux horaires à fort trafic, le matin et en fin d'après-midi, le manque de stationnements Voiture et l'étroitesse des rues rendent difficiles la circulation des bicyclettes. L'inexistence de stationnements Vélo dans l'institution confirme la non prise en compte de ce mode de déplacement. Les élèves prenant le bus scolaire font le trajet à pied entre le parking des bus de la Crosse et l'institution Sainte-Trinité.

► Le **collège Pierre et Marie Curie** est relié à une rue étroite, la rue du marché. Aucun aménagement cyclable permet de rejoindre l'établissement. De plus, la rue dégradée et les abords du collège ne sont pas aménagés pour l'accueil des bus scolaires ou le stationnement temporaire des véhicules des parents d'élèves. Le collège est doté d'un garage à vélo permettant le stationnement de 20 à 25 vélos et de racks pour 20 vélos. Les stationnements vélos sont saturés. Le collège a programmé la construction prochaine d'un garage à vélo plus important.

Le manque d'aménagements en site propre pour les vélos et les véhicules motorisés rend dangereuses les sorties aux horaires à fort trafic : le mercredi entre 12h25 et 12h45 et le vendredi de 16h à 16h15. La piste cyclable réalisé entre le bourg de Soumont-Saint-Quentin et Potigny, prise en charge par la commune de Soumont-Saint-Quentin, permet de sécuriser le trajet des élèves jusqu'au bourg de Potigny. L'acheminement est ensuite rompu.

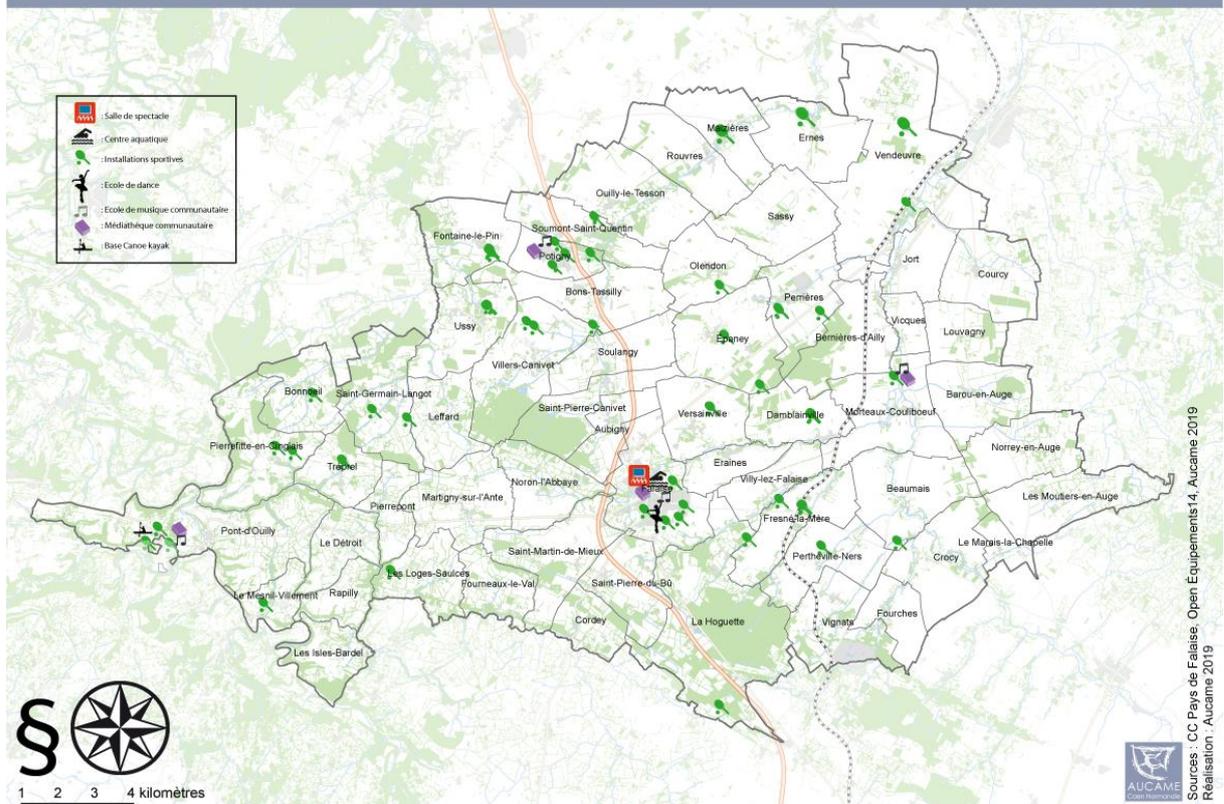
Les différents contacts pris avec les chefs et gestionnaires d'établissement corroborent les analyses concluant au fort usage de la bicyclette pour les élèves des collèges. Une demande, en termes d'aménagements sécurisés et de stationnements, a été récurrente pour une majorité des établissements. La desserte des collèges représente donc un enjeu majeur de l'aménagement d'itinéraires cyclables.



Garage à vélo du Collège des Douits

d. Equipements commerciaux, sportifs et culturels :

Les équipements de loisirs et culturels



Outre les nombreux équipements sportifs locaux (terrains de Football ou de Tennis), la grande majorité des équipements culturels ou sportifs sont concentrés dans la ville centre Falaise. Depuis plusieurs années, la Communauté de Communes mène une politique de désenclavement des villages dépourvus d'équipements culturels et éloignés de Falaise. La politique menée est de créer un maillage de médiathèques et d'antennes de la Maison de la Musique sur l'ensemble du territoire.

Ainsi les quatre pôles du territoire (Falaise, Potigny, Pont-d'Ouille et Morteaux-Couliboëuf) sont équipés d'une médiathèque et d'une antenne de la Maison de la Musique.

Les 4 communes pôles sont par conséquent les mieux équipées. Les communes limitrophes bénéficient de leur bon niveau d'équipement.



► **Falaise** concentre près de 30 % de l'offre globale d'équipements avec 24 équipements sur 79 installations culturelles, sportives ou de loisirs. Sur la commune, ces installations sont desservies de manière inégale par des aménagements cyclables. La Maison de la Musique, l'Espace Danse, profitent des aménagements permettant de desservir le lycée Louis Liard, le collège des Douits et le gymnase de la Crosse.

Le Forum, le centre aquatique et la médiathèque sont dispersés sur un axe Est Ouest. **Dans le cadre d'un plan de déplacement global, il est essentiel de prendre en compte ces équipements.**

► **Potigny** possède 5 équipements diffus sur la commune : la médiathèque, une antenne de la Maison de la Musique, le stade, une salle multisports, des terrains de tennis. Ces équipements ne sont pas desservis par des aménagements cyclables. Une réflexion prenant en compte notamment la circulation sur l'axe transversal représenté par la rue du général Leclerc doit être menée. Cette rue principale irrigue les perpendiculaires et les équipements. Elle répond aux préoccupations de rapidité d'accès et de distances courtes des pratiquants de vélo. Or, actuellement, cette rue ne répond pas aux conditions de sécurité nécessaires à la circulation à vélo. Afin d'améliorer le partage de la route, une conversion en rue 30 pourrait être une première étape permettant une meilleure cohabitation entre véhicules motorisés et vélos.

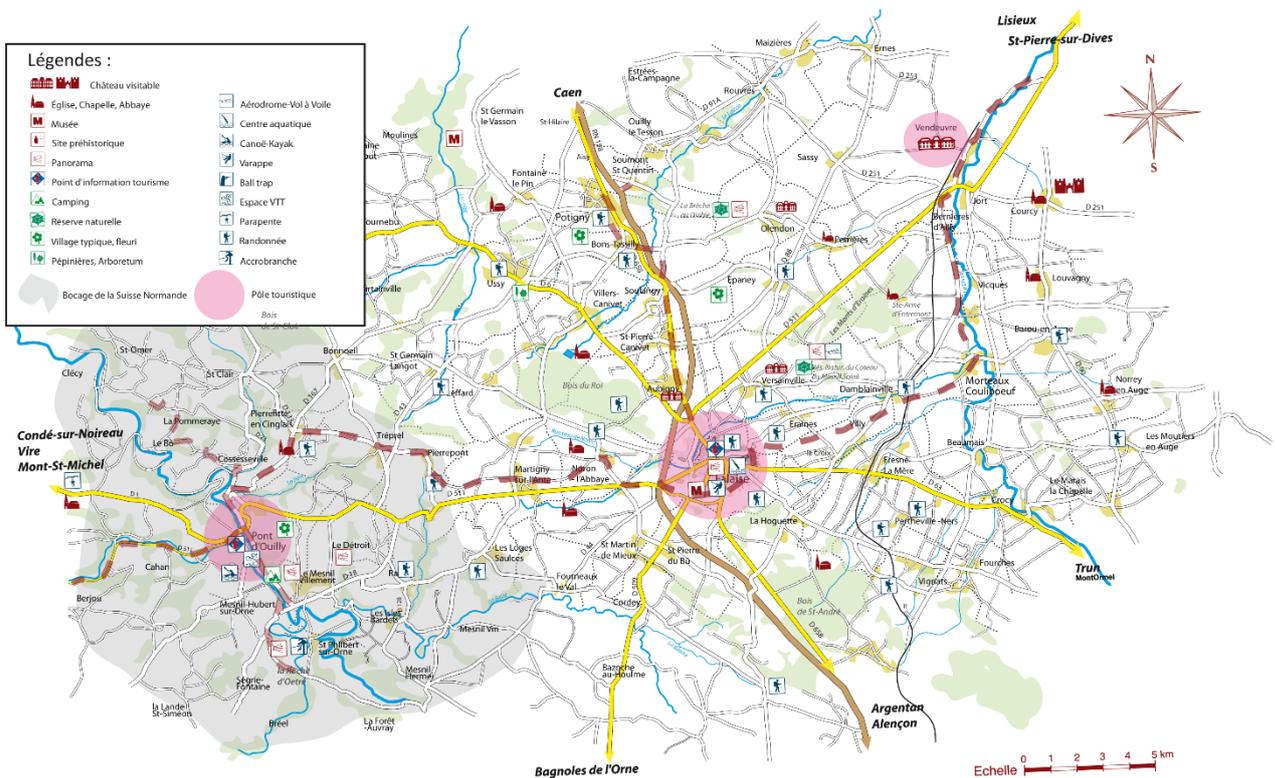
► Par sa configuration en cuvette, la commune de **Pont-d'Ouilly** se caractérise par une concentration des équipements et un alignement sur les deux rives du fleuve Orne qui la traverse. La commune est un carrefour important pour le vélo route la Vélo Francette sur un axe Est Ouest vers Condé-sur-Noireau et Nord Sud vers la Roche d'Oëtre. Le camping, la base de loisirs (qui concentre plusieurs équipements), la salle des fêtes, le stade et le parc public sont concentrés sur la rive gauche. Sur la rive droite sont implantés la médiathèque, la mairie, l'Office de Tourisme et la plupart des services et commerces. Afin de sécuriser les liaisons entre ces équipements, la réalisation d'aménagements complémentaires aux zone 30 déjà instaurées serait judicieux. Le pont reliant les deux rives est un frein par son étroitesse à la création de voies cyclables en site propre. Une signalétique verticale et horizontale peut être, dans un premier temps, une alternative pertinente.

► **Morteaux-Couliboeuf** possède un nouveau pôle de déplacement, la médiathèque communautaire. Elle est située à proximité du groupement scolaire, de la mairie, de la salle des fêtes et de la pharmacie. Cet ensemble doit servir de pôle générateur principal des déplacements dans les prochaines réflexions.



La voie douce Soumont-Saint-Quentin - Potigny

e. Les sites et activités touristiques



Le Pays de Falaise se caractérise par une grande variété de paysages mêlant plaines, bocage, forêts ou vallées plus ou moins encaissées. Cette variété fait du Pays de Falaise un terrain favorable au développement de la pratique du vélo à la fois dans un mode utilitaire et de loisirs. La topographie du bocage de la Suisse Normande, par les forts dénivelés proposés, est un frein au développement de la pratique utilitaire ou familiale du vélo. Même si l'essor des VAE (Vélo à Assistance Electrique) permet d'aplanir les dénivelés et de raccourcir les distances. En périphérie de Pont-d'Ouilly, ce type de paysage



Porte des Cordeliers Falaise

accidenté peut devenir un atout pour le développement de boucles sportives reliées à la Vélo Francette. A l'exception de cette partie ouest, le Pays de Falaise offre une topographie propice à la pratique de la bicyclette. De surcroît, le territoire possède un maillage dense de petites routes départementales et de voies communales à faible trafic (<1000 véhicules/jour) favorable à la mise en place d'un réseau de boucles locales cyclables touristiques essentiellement conçues en voie partagée. Ses atouts paysagers, topographiques, routiers permettent la réalisation de liaisons cyclables desservant les principaux sites et activités touristiques.

Sur le plan touristique, le Pays de Falaise possède deux grands pôles principaux et un site patrimonial secondaire. La commune de Falaise se définit d'abord par son riche patrimoine et notamment son emblème le château Guillaume-le-Conquérant. Ville natale du personnage, le château attire 80 000 visiteurs par an. En plus de ses quatre églises, son enceinte fortifiée et sa topographie très marquée, la ville propose également à la clientèle touristique le mémorial des Civils dans la Guerre et le musée des Automates. Véritable point

d'attraction de la clientèle touristique de passage ou en séjour, la ville de Falaise est complémentaire du second pôle touristique du territoire : Pont-d'Ouilley.

Ses atouts touristiques sont avant tout liés aux activités pleine Nature et notamment le canoë-kayak. Sa base de plein air est devenue l'acteur touristique majeur des loisirs de pleine nature en Suisse Normande avec près de 36 000 visiteurs accueillis en 2017. Il est notamment le principal lieu d'embarquement de toutes les descentes sur l'Orne pour tous les opérateurs. La commune est également traversée par la Vélo Francette reconnue en 2017 comme meilleure véloroute d'Europe par les organisateurs du salon néerlandais *Fiets En Wandelbeurs*.

Le site patrimonial d'importance est le château de Vendeuvre avec ses 30 000 visiteurs par an. Il s'impose comme un atout touristique majeur et générateur de déplacements sur la partie Est du Pays de Falaise.

Cette première hiérarchie s'intègre dans la volonté locale et départementale de créer un axe structurant entre Pont-d'Ouilley Falaise et Vendeuvre. Cet axe permettrait de desservir les trois pôles majeurs. En complément de cet axe important, il convient de prendre en compte les autres activités du territoire et leur donner de la visibilité à travers la création de boucles locales cyclables.

5. Objectifs et méthodologie des tracés

a. Objectifs

A l'origine de l'élaboration du schéma cyclable, **4 grands objectifs généraux** ont été définis et ont guidé les différentes étapes du schéma :

1. Favoriser le développement de l'usage du vélo dans le Pays de Falaise avec notamment la mise en place d'un réseau continu et sécurisé
2. Mettre en cohérence l'ensemble des projets cyclables existants ou prévus par les collectivités
3. Proposer aux touristes un réseau en itinérance et des boucles locales de loisirs
4. Valoriser l'attractivité économique et touristique du territoire

Ainsi les différentes étapes du schéma ont permis de mieux appréhender la pratique vélo dans toutes ses composantes, de définir les enjeux cyclables du territoire, de collecter des données locales et extérieures au territoire. Tout en s'appuyant sur cette connaissance globale de la pratique, des enjeux et des aménagements existants, les objectifs initiaux sont affinés et répartis en **3 objectifs opérationnels** identifiés. Ils ont guidé le travail du groupe projet au cours des différents ateliers organisés :

1. Créer des liaisons utilitaires de principe des communes vers les pôles du territoire
2. Mise en place de 2 grands axes structurants permettant de relier les 4 pôles du territoire
3. Création de boucles locales permettant la valorisation des Points d'intérêt touristique (POI)

► 1. Créer des liaisons utilitaires de principe des communes vers les pôles du territoire

A partir des informations collectées au cours de l'état des lieux, une hiérarchie des types de déplacement et des équipements les plus attractifs a été effectuée. Les déplacements utilitaires et, plus précisément, les liaisons Domicile-Ecole et Domicile-Service sont priorités. Tout en s'appuyant sur l'armature du SCOT et de ses 4 communes Pôles, **des pôles générateurs de déplacement** sont hiérarchisés dans chaque commune.

Ainsi les déplacements vers les **collèges** sont priorités. Pour **Falaise** et **Potigny**, chaque **collège public** est qualifié de « **pôle générateur principal de déplacement** ».

Dépourvu de collège, la commune de **Pont-d'Ouilley** se caractérise par une concentration de ces services, commerces et activités dans le cœur de bourg à proximité du pont enjambant l'Orne. Ce secteur de Pont-d'Ouilley est considéré comme pôle générateur de déplacement.

La commune de **Morteaux-Couliboeuf** a récemment été équipée d'une médiathèque communautaire et d'un espace de télétravail situés dans le même bâtiment. Ces nouveaux équipements, par leur situation dans la commune et leur pouvoir d'attraction, sont naturellement reconnus comme pôle générateur de déplacement.

► 2. Mise en place de deux grands axes structurants permettant de relier les 4 pôles du territoire

Ces deux grands axes ont une double vocation utilitaire et touristique. L'axe Nord Sud de Potigny à Falaise a d'abord pour objectif d'encourager les déplacements utilitaires et de relier deux pôles importants du territoire du Pays de Falaise. La faible distance et l'absence de dénivelé sont des éléments facilitateurs. La création de cet axe est un enjeu majeur répondant aux besoins de déplacement utilitaire de la population locale.

Le second axe Est / Ouest permet de relier Falaise à Pont-d'Ouille et Falaise à Vendeuvre via Morteaux-Coulboeuf. Cet axe était pris en compte, dès 2004, par l'ancien Plan Vélo Départemental. Non réalisé, il est reporté et intégré dans un axe « allongé » allant de Pont l'Evêque à Vire. Cet axe « allongé » est provisoirement dénommé « Sud Calvados ». Il s'appuiera sur les flux générés par le vélo Francette traversant le secteur de Pont-d'Ouille et les itinéraires « La Seine à Vélo » et « l'Euro Vélo 4 ». Par sa situation au sud du Calvados, cet itinéraire devra trouver sa propre identité et devenir un itinéraire complémentaire et alternatif des grands itinéraires « tête de gondole » du territoire normand. Il doit devenir un outil indispensable à la construction de produits courts-séjours destinés aux itinérants Vélo.

► 3. Création de boucles locales permettant la valorisation des Points d'intérêt touristique (POI)

Objectif principal à l'origine du projet Vélo du territoire, la création de boucles cyclables est la concrétisation du travail réalisé dans le cadre de l'élaboration du schéma cyclable. Ces boucles locales de loisirs doivent compléter l'offre d'activités de pleine nature du Pays de Falaise et ainsi répondre à un des grands axes thématiques de la stratégie touristique du territoire. L'enjeu ici est de répondre à une demande et de profiter de la forte croissance du tourisme à vélo.

La création de boucles locales cyclables est destinée à un public familial, local et touristique. Elles doivent favoriser la découverte du pays de Falaise et attirer les cyclotouristes des grands itinéraires.

b. Méthodologie des tracés

Un groupe projet, constitué d'élus, usagers et d'adhérents d'associations de pratiquants, a travaillé en atelier sur plan afin de tracer les liaisons de principe et constituer les deux grands axes structurants. Il a également été force de proposition pour les boucles locales.

► 1. Création des liaisons utilitaires de principe des communes vers les pôles du territoire

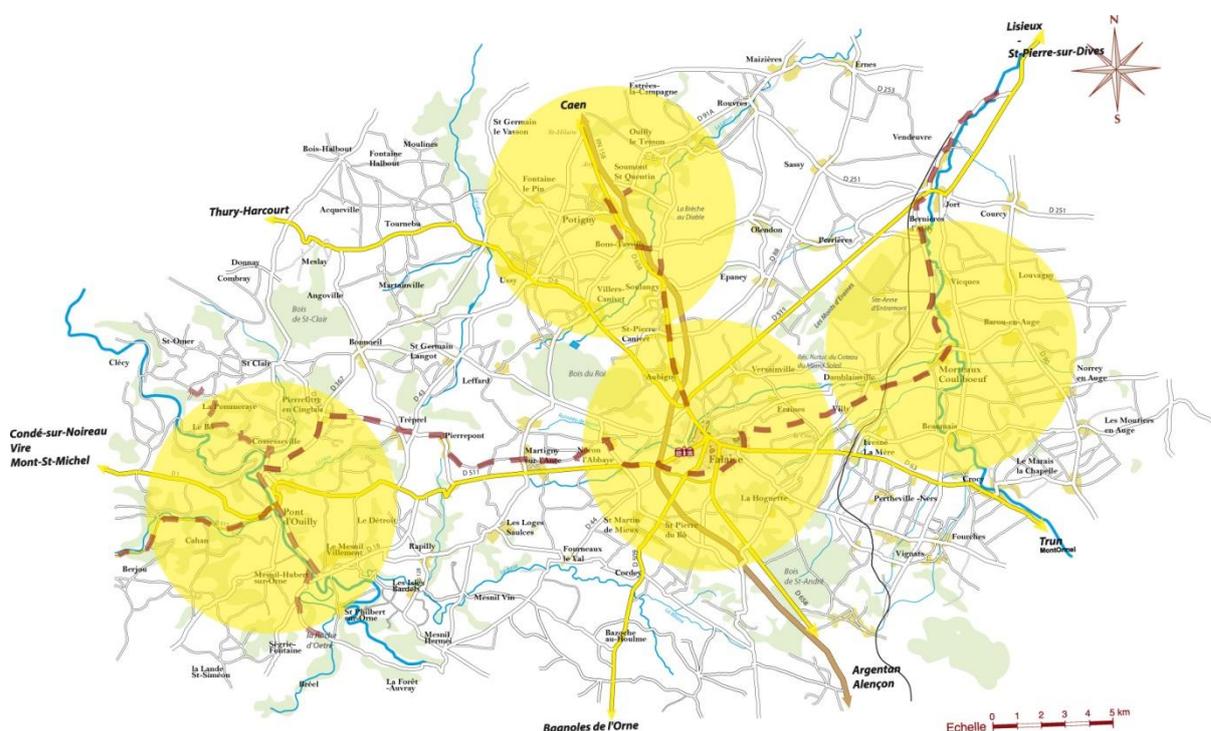
En préambule des différents ateliers, les données de cadrage ont été énoncées aux différents acteurs présents :

- a. Pour que l'itinéraire soit emprunté, le cycliste doit rouler en sécurité. En voie partagée, le tracé proposé doit emprunter des routes à faible trafic (< 1000 véhicules/jour). Dans le cas contraire, des aménagements en site propre devront être envisagés.

- b. Le tracé de la commune périphérique vers le pôle générateur de déplacement doit être le plus direct. A l'image des piétons, les cyclistes ne tolèrent pas les détours inutiles.
- c. Prendre en compte l'existant tout en comblant les ruptures afin de créer des itinéraires cohérents sans discontinuités.

Tout en s'appuyant sur les données du SCOT du Pays de Falaise, il a été décidé de se baser sur l'armature des 4 communes Pôles : **Falaise, Potigny, Pont-d'Ouille, Morteaux-Couliboeuf**.

Nous avons ensuite pris en compte les communes situées dans un rayon de moins de 5 kilomètres en périphérie de chaque commune Pôle. Ces 5 kilomètres correspondent à la distance maximale préconisée par le CEREMA* dans le cadre des trajets utilitaires Domicile-Travail ou Domicile-Ecole.



Zonage de 5 km à partir des 4 pôles

Le groupe projet s'est réuni en atelier à trois reprises afin de définir les tracés de liaison de principe des communes périphériques (34 communes concernées).

Une réunion spécifique fut organisée avec la commission Cadre de vie de de la commune de Falaise. Les membres de cette commission ont intégré le groupe projet afin d'appréhender globalement le cas de Falaise. Le groupe s'est appuyé sur les tracés de principe des communes périphériques aux limites administratives de la commune de Falaise.

Ce groupe constitué avait pour tâche de poursuivre la liaison vers le collège des Douits désigné comme pôle générateur principal de déplacement pour la commune de Falaise. Parallèlement à l'élaboration d'un schéma global de la Communauté de Communes, un schéma local voyait alors le jour.

Une cartographie sur laquelle figure ce tracé a été envoyée aux 34 communes concernées par une liaison de principe, accompagnée d'un modèle de délibération. Elles ont été invitées à délibérer sur ce

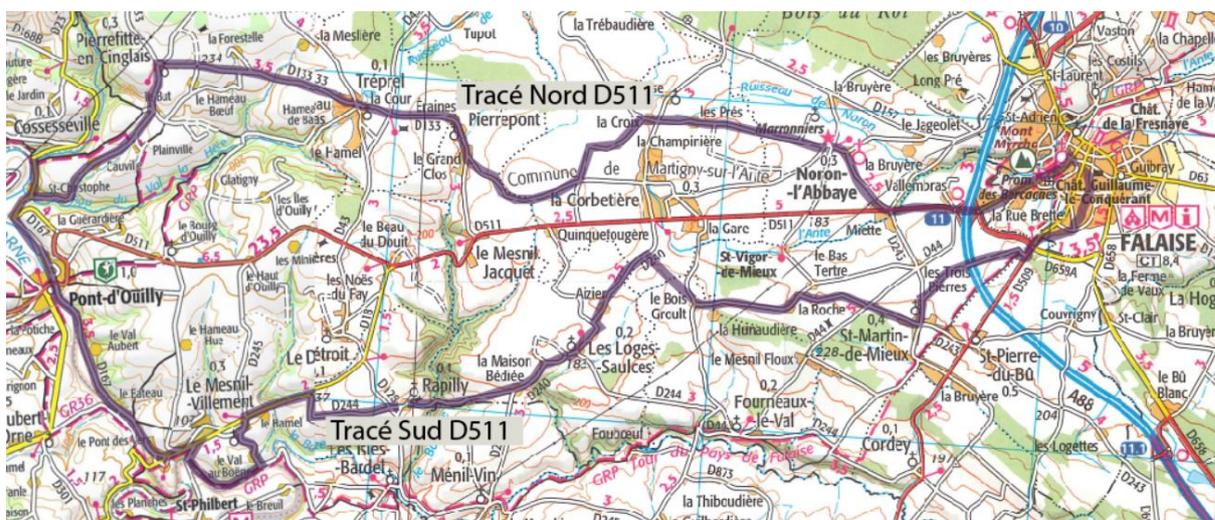
projet de tracé. Il s'agit d'un simple engagement de principe. Le schéma directeur cyclable servira d'outil de référence du volet Déplacement dans le cadre de l'élaboration du prochain Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI).

► 2. Mise en place de deux grands axes structurants permettant de relier les 4 pôles du territoire

L'axe Nord-Sud est en partie en phase de réalisation. Son tracé a été défini dans le cadre d'une étude de faisabilité relative à l'adaptation aux modes doux de la RD 658 entre Aubigny et Soumont Saint-Quentin. Une piste cyclable a été réalisée sur les communes de Saint-Pierre-Canivet et d'Aubigny.

Le tracé de l'axe Est-Ouest offre plus de possibilités, principalement pour l'étape Pont-d'Ouille Falaise. En effet, l'étape Falaise / Vendevre est plus évidente avec l'existence de la voie verte de Falaise à Couliboeuf et de la barrière naturelle des Monts d'Eraines. Le tracé se poursuit logiquement vers Bernières-d'Ailly et Vendevre.

Les tracés des liaisons utilitaires de principe servent de canevas pour le tracé entre Pont-d'Ouille et Falaise. Deux propositions de tracés découlent des réflexions. La première passe au nord de la D511 empruntant ou longeant le tracé du « Grand chemin » vers le Mont Saint-Michel. Le second tracé suit le cours de la rivière la Baize jusqu'aux Isles-Bardel puis suit le cours de l'Orne du Mesnil-Villement à Pont-d'Ouille.



Les 2 tracés proposés par le groupe projet

Deux associations de pratiquants (Demain Falaise, les Cyclos de la Hogue) ont expertisé les deux tracés. **Le choix s'est porté sur le tracé passant au sud de la D511 pour la qualité des paysages proposés.**

► 3. Création de boucles locales permettant la valorisation des Points d'intérêt touristiques (POI)

Sur la base du volontariat, des associations de pratiquants ont été sollicitées afin de nous soumettre des propositions de boucles répondant au cahier des charges départemental. Le cahier des charges du nouveau plan 2019-2025 n'ayant pas encore été dévoilé, nous nous sommes appuyés sur le cahier des charges du plan précédent :

- Mise en valeur des éléments patrimoniaux du territoire concernés
- Un linéaire compris entre 8 et 40 km
- Des pentes supérieures à 6 % à éviter

Les associations et membres du groupe projet désireux de nous proposer une boucle devaient également respecter la hiérarchisation des sites et activités touristiques à valoriser. Cette hiérarchisation s'est appuyée sur plusieurs critères :

- Fréquentation
- Label ou la protection « Monument historique »
- Nombre de jours d'ouverture ou visible de la voie publique

A l'image des tracés utilitaires, les boucles locales ont comme point de départ les 4 communes pôles du territoire : Falaise, Potigny, Pont-d'Ouilly et Morteaux-Couliboeuf. Ces 4 communes offrent les services nécessaires aux touristes à vélo : restauration, hébergement, commerces, stationnements...

Parmi les 18 Boucles transmises, **10 boucles ont été sélectionnées dans le cadre d'une réunion du groupe projet. Cette sélection offre un maillage global et idéal du territoire avec une mise en valeur de l'ensemble des points d'intérêt touristique.**

6. Cartographie des traces de principe du schéma cyclable

Le principe est la proposition d'un maillage global répondant aux attentes de la population locale et des touristes :

- Mise en place de 2 **grands axes structurants** permettant de relier les 4 pôles structurants du SCOT
- Mise en place de **liaisons utilitaires complémentaires**
- Développement d'un réseau de **boucles locales cyclables**.

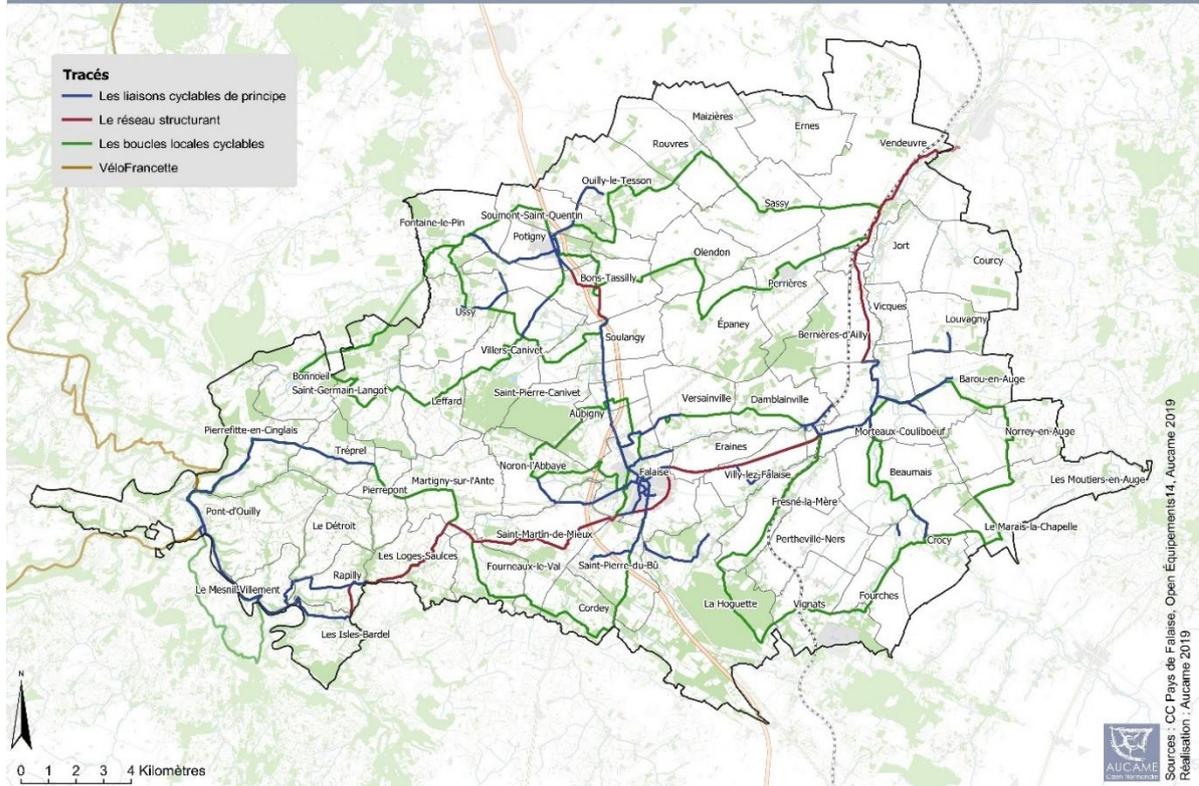
L'aménagement de ce maillage permettra de répondre aux attentes de la population en matière de déplacements utilitaires, d'intermodalité et de promenade.

	Linéaire cyclable (km)
Aménagements existants	102
Réseau structurant	58
Liaisons de principe	83
Boucles cyclables envisagées	232

Les tracés détaillés sont mis à disposition en prenant contact avec la Communauté de Communes du Pays de Falaise.

a. Le maillage global

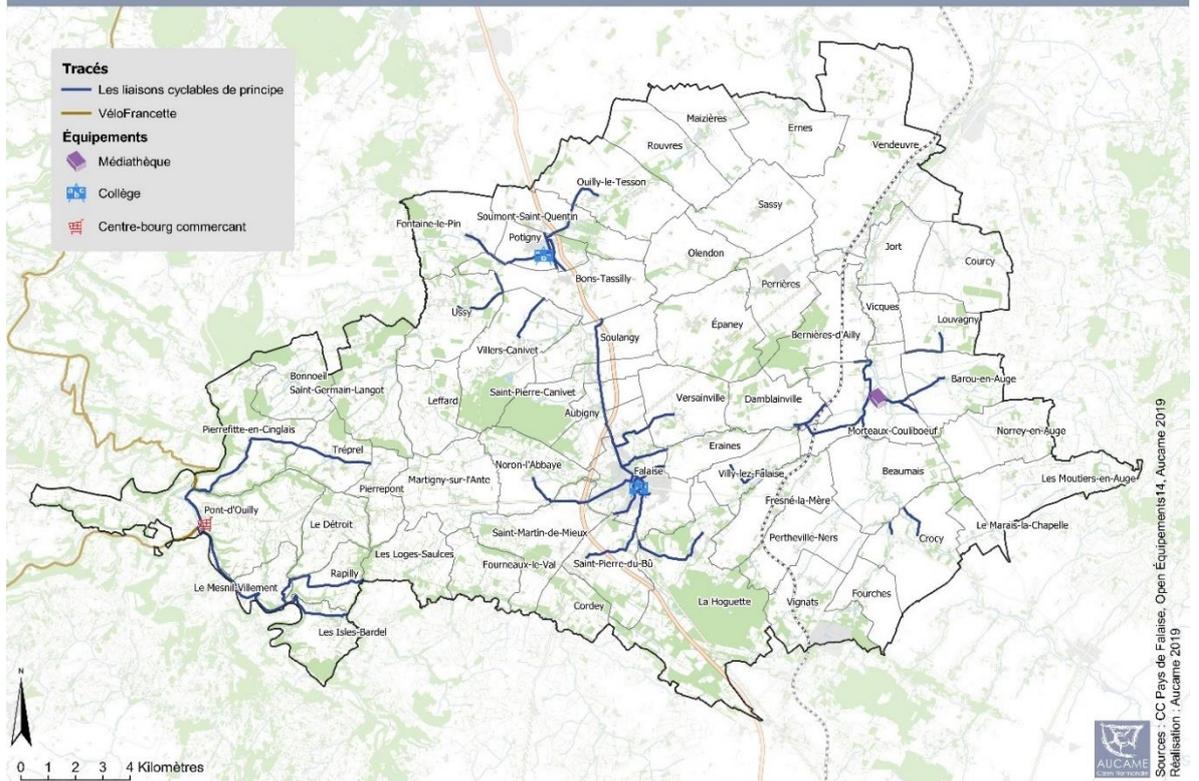
Tracés du schéma cyclable de la CC du Pays de Falaise



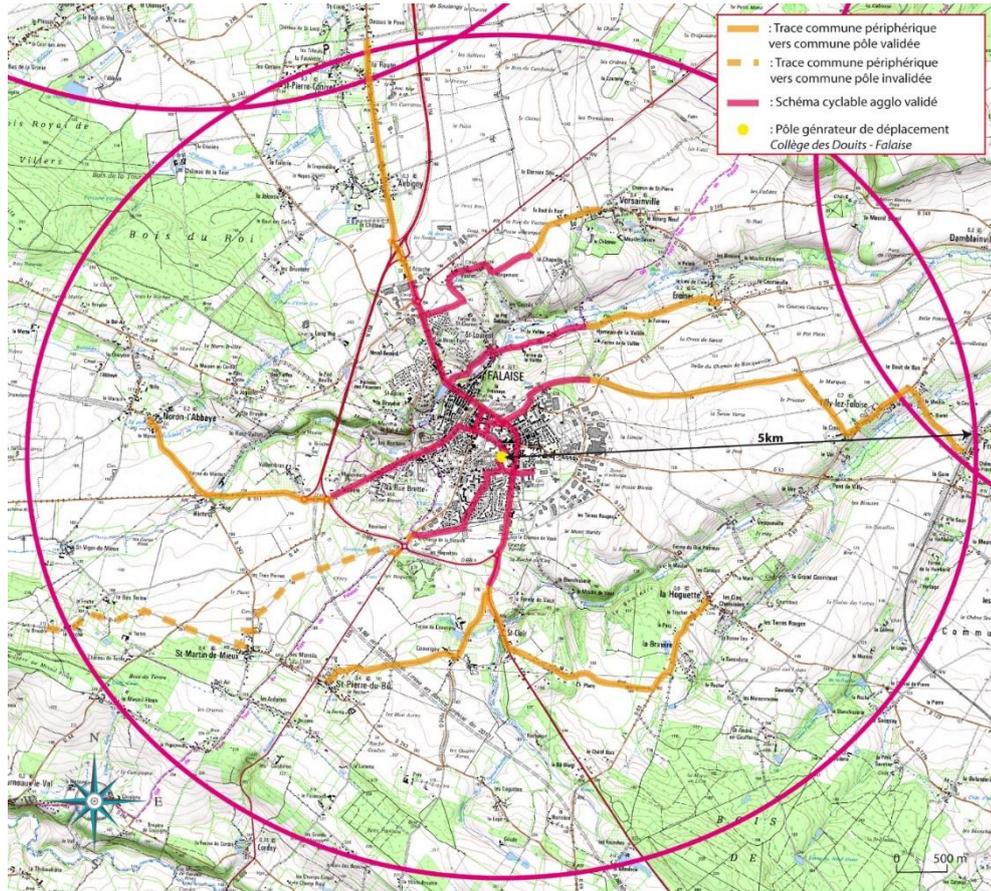
b. Liaisons utilitaires de principe

► Vue générale :

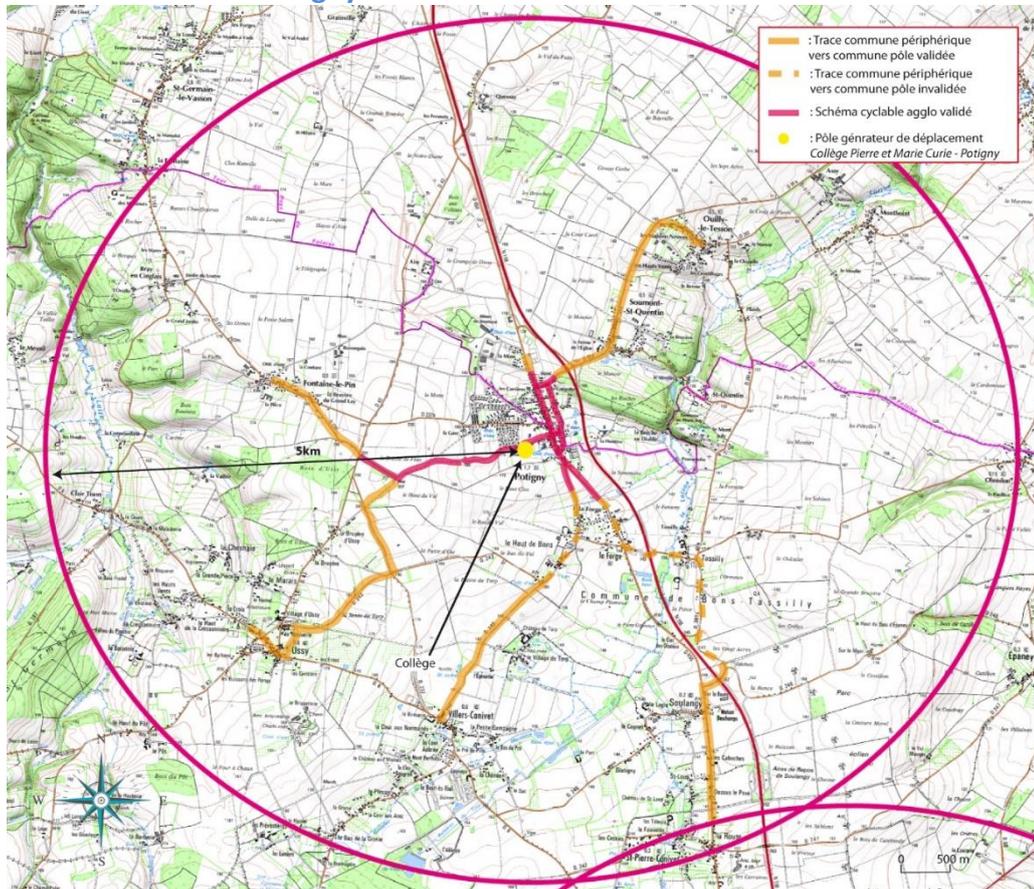
Liaisons cyclables de principe du Schéma cyclable de la CC du Pays de Falaise



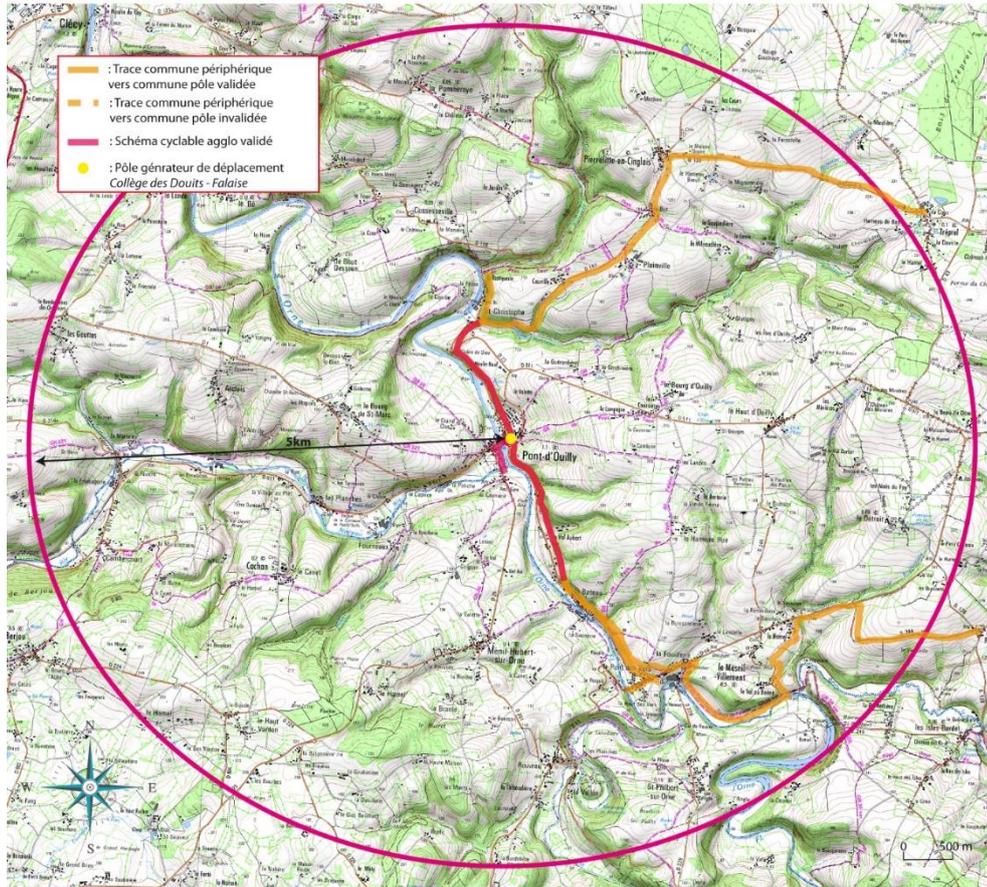
► Vers la commune Pôle Falaise :



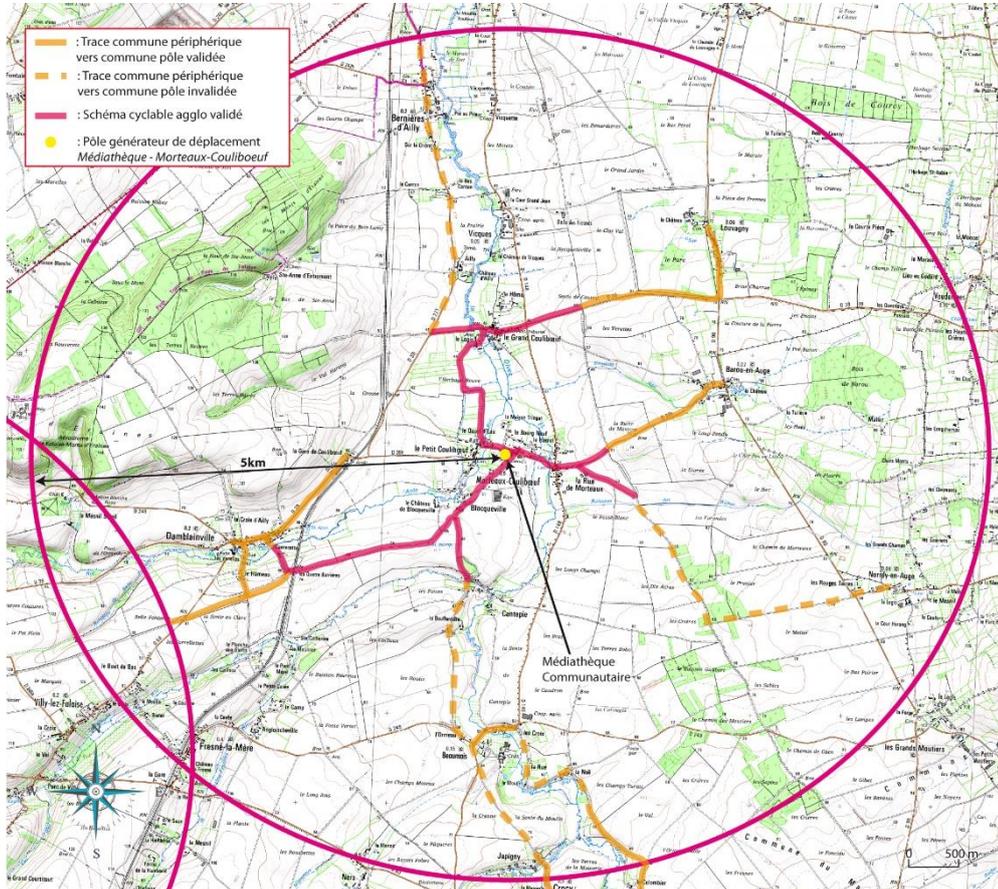
► Vers la commune Pôle Potigny :



► Vers la commune Pôle Pont d'Ouilly :

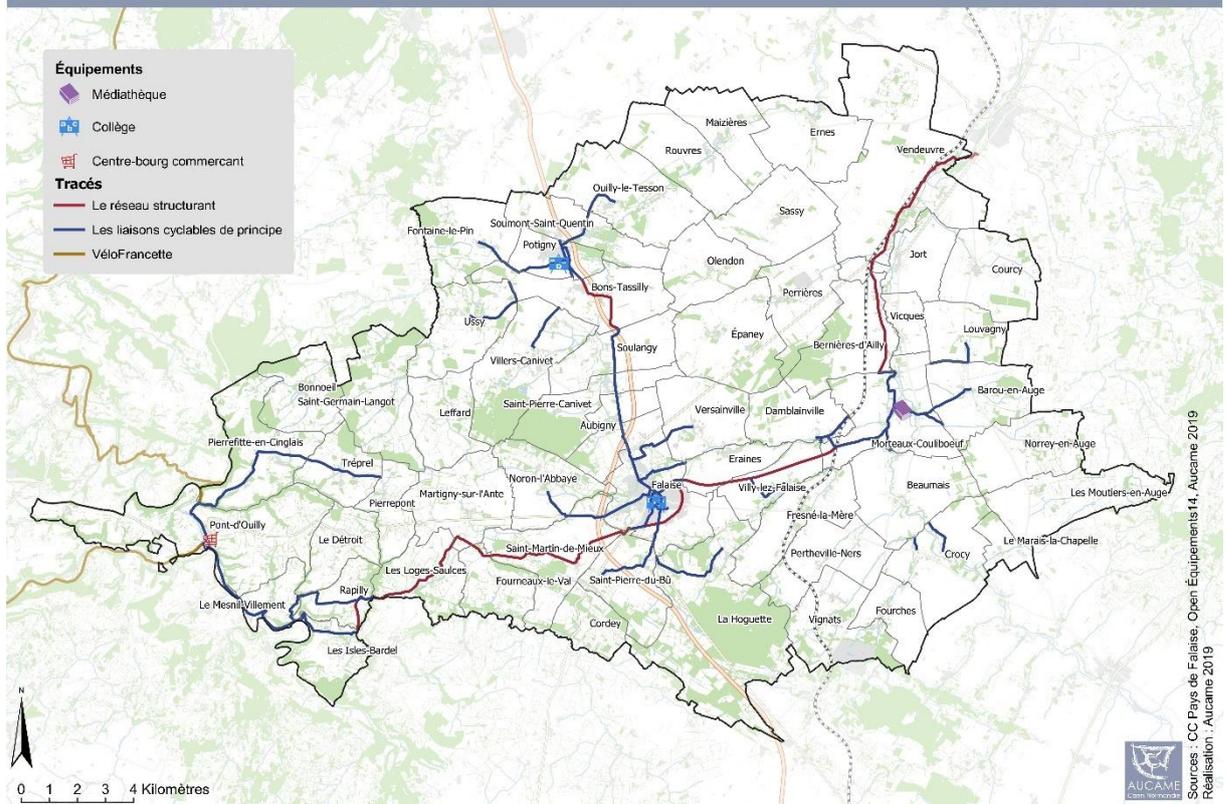


► Vers la commune Pôle Morteaux-Couliboef :



d. Axes structurants

Réseau structurant du Schéma cyclable de la CC du Pays de Falaise



e. Boucles locales cyclables

Les boucles locales cyclables du Schéma cyclable de la CC du Pays de Falaise

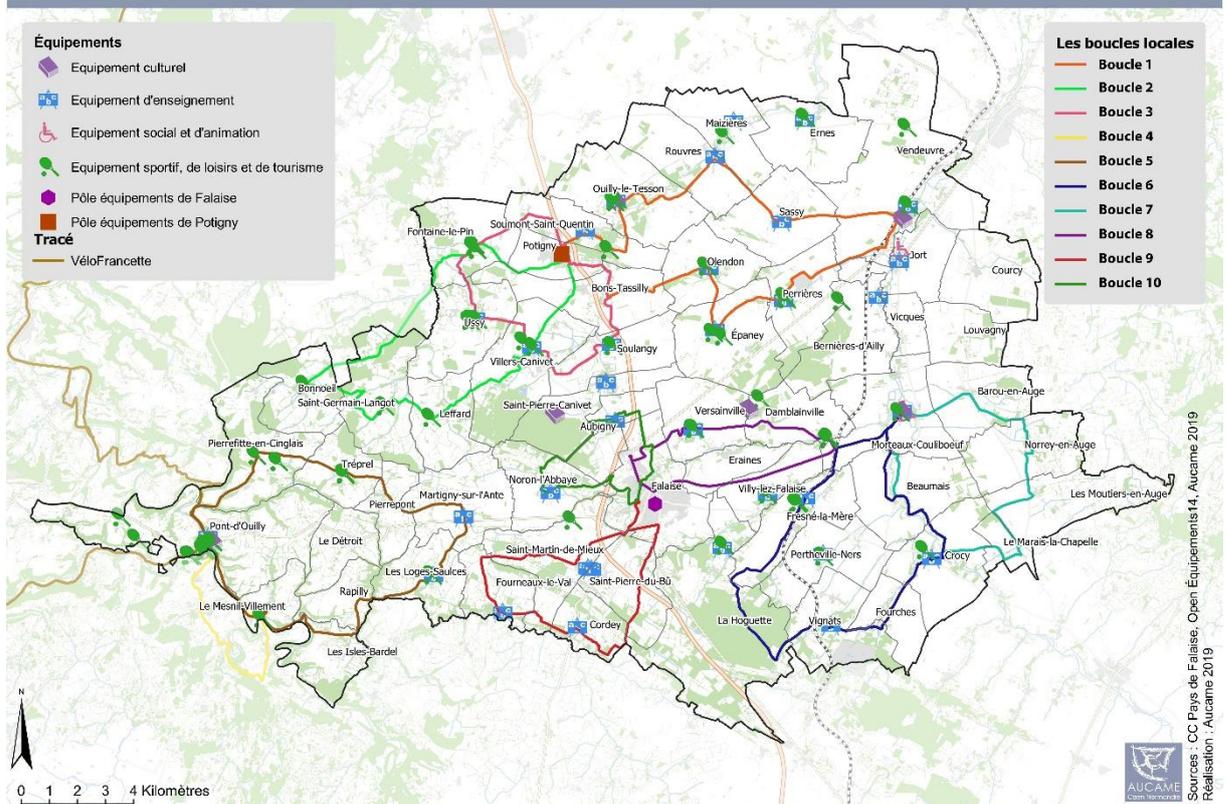


Tableau récapitulatif des boucles

	Commune Départ	Distance km	Points d'intérêt (POI)
Boucle 1	Potigny	35	La brèche au diable, Marie Joly, Château d'Assy, vallée du Laizon à Ouilly le Tesson, église de Rouvres, château de Vendeuvre, Prieuré de Perrières, Epaney, Parcours acrobatique d'Olendon
Boucle 2	Potigny	28	Chapelle de Torp, Abbaye de Villers-Canivet, Moulin du Bourg de Saint Germain Langot, paysage bocager de la vallée de la Laize
Boucle 3	Potigny	21	La brèche au diable, Marie Joly, église de Soulangy, Abbaye de Villers-Canivet, arboretum d'Ussy
Boucle 4	Pont d'Ouilly	14	Vallée de la Rouvre, La Roche d'Oêtre, Parcours acrobatique de la Roche d'Oêtre, paysages de la Suisse Normande
Boucle 5	Pont d'Ouilly	28	Vallée de la Baize, église de Martigny-sur-l'Ante, baladquin de l'église de Pierrefite-en-Cinglais, paysages de la Suisse Normande
Boucle 6	Morteaux-Couliboeuf	29	Abbaye de Saint-André-en-Gouffern, bois de Saint-André, Manoir de la Davoiserie, Chapelle Saint-Nicolas-de-Vignats, églises de Crocy et Beaumais
Boucle 7	Morteaux-Couliboeuf	22	Eglises de Norrey-en-Auge, Crocy et Beaumais, vallée de la Dives
Boucle 8	Falaise	18	La voie verte Falaise-Damblainville, les Monts d'Eraines, Réserve Naturelle du Coteau du Mesnil Soleil, Versainville, Vallée de l'Ante
Boucle 9	Falaise	22	Chapelle Saint Vigor de Mieux, Vallée de la Baize
Boucle 10	Falaise	15	Chapelle de Noron, église d'Aubigny, bois du roi, Vaston et vallée de l'Ante

7. Les recommandations d'aménagement du CEREMA

Les aménagements cyclables doivent être adaptés, avant tout, à chaque usage du vélo, mais aussi à la fréquentation des lieux et au contexte environnant (circulation générale, possibilités de la voirie existante, etc.). Le CEREMA édite régulièrement des guides et fiches, à l'attention des collectivités et des aménageurs, sur les éléments techniques des aménagements cyclables (terrain, signalétiques, stationnement, etc.). Il recense également les bonnes pratiques. Ces guides détaillés sont accessibles sur le site du CEREMA (<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/general>) Vous trouverez ci-dessous un résumé des grands principes et recommandations à prendre en compte pour réaliser un bon aménagement cyclable. Ces éléments sont issus des documents produits par le CEREMA. Le respect de ces recommandations est préconisé dans le cadre de la réalisation de ce schéma.

a. Pour les trajets scolaires

- La priorité est donnée à la sécurité.

En milieu interurbain, la différence de vitesse entre les cyclistes et les automobilistes est très importante. C'est pourquoi, on préconise l'aménagement de pistes séparées de la chaussée, en limitant au maximum le nombre de routes à traverser. Ces traversées doivent être clairement visibles pour le cycliste, mais surtout pour les automobilistes et autres usagers de la route traversée. Elles doivent donc faire l'objet d'un marquage adéquat par le biais d'une signalisation verticale et horizontale. En outre, toute rupture dans la continuité des aménagements est fortement déconseillée, car accidentogène.

En milieu urbain, le différentiel de vitesses entre les types de véhicules est réduit. L'aménagement de bandes cyclables latérales peut suffire si celles-ci sont correctement dimensionnées (au moins 1,20 m de large). Il est fortement conseillé par le CEREMA d'accompagner l'aménagement de ces bandes par l'installation de dispositifs de réduction effective de la vitesse des véhicules motorisés.

Aux abords des collèges, il est important de faire attention à la cohabitation, souvent dangereuse, avec les automobilistes qui cherchent une place de stationnement-minute au plus près de l'établissement scolaire et qui sont peu attentifs aux cyclistes. De fait, le stationnement des automobilistes est à aménager en marge de l'entrée de l'établissement. De même, il convient de séparer au maximum les circulations cyclables des circulations pédestres, pour éviter ainsi la circulation des vélos sur le trottoir.

Enfin, l'aménagement de zones de stationnement adaptées dans les établissements scolaires est indispensable si l'on veut encourager les élèves à utiliser le vélo dans leurs déplacements domicile/études. Le stationnement étant de longue durée (à la journée), ces zones de stationnement doivent être abritées, sécurisées (voire surveillées), facilement accessibles à vélo et au sein de l'établissement scolaire.



b. Les parcours du quotidien

- La priorité est donnée à la praticité et au jalonnement.

En milieu interurbain comme en milieu urbain, les principes à retenir sont les mêmes que pour les déplacements scolaires. Un jalonnement adéquat des itinéraires permet aux cyclistes de mieux se diriger vers les équipements d'intérêt public (gare, mairie, centre-ville, bibliothèque, infrastructures de sport, etc.) grâce à une signalétique adaptée, unifiée et régulière. Les directions vers les communes limitrophes et leurs centres commerçants peuvent aussi être indiquées.

La traversée des centres-bourgs

Afin de faciliter le parcours des modes actifs en milieu urbain, l'Etat a développé ces dernières années un arsenal de nouveaux aménagements partagés dont le but est de favoriser la cohabitation des modes sur l'espace public grâce à une réduction des vitesses. Ils constituent une alternative aux aménagements cyclables dédiés pour les centres urbains ou centre-bourgs.

Les aires piétonnes sont les aménagements les plus restrictifs, ils sont dédiés à la circulation des piétons. Les vélos y sont autorisés mais doivent respecter l'allure du piéton et ne pas lui causer de gêne.



Les zones de rencontre sont des zones de circulation partagée et ouvertes à tous les usagers de la route, mais dont la priorité est dévolue aux piétons. En conséquence, la vitesse maximum de circulation est limitée à 20 km/h. Le vélo peut y circuler à double-sens, sans gêner la circulation des piétons.

Les zones 30 sont également des zones de circulation partagée et ouvertes à tous les usagers de la route mais soumises au régime général de la priorité. La vitesse de circulation est limitée à 30 km/h et le double-sens cyclable est autorisé. Ces aménagements partagés doivent absolument être accompagnés de dispositifs permettant de faire respecter les vitesses limites autorisées. La qualité d'aménagement de ces zones concourt également au respect de la réglementation.

Le double-sens cyclable est un aménagement qui permet la circulation à contresens des vélos dans des rues à sens unique. Cet aménagement, adapté aux rues à faible trafic et dont la vitesse de circulation est limitée, permet de rendre les itinéraires vélos plus directs. Il demande une signalétique particulière, verticale et horizontale, pour signifier aux véhicules qu'un vélo est susceptible de circuler à contresens.



D'autres actions simples peuvent être mises en place pour faciliter la circulation des vélos en ville et raccourcir les itinéraires : l'ouverture des parcs et jardins à la circulation des vélos, le cé-dez-le-passage cycliste aux feux tricolores, le sas vélo ou encore le by-pass vélo pour faciliter le franchissement des rétrécissements routiers.

c. Pour les aménagements touristiques et de loisirs

- La priorité est donnée au confort des itinéraires.

En milieu interurbain, le CEREMA préconise l'aménagement de voies vertes (voies exclusivement réservées à la circulation non motorisée) ou de véloroutes (voies partagées accueillant un faible trafic motorisé). La qualité du revêtement est importante, un revêtement inadéquat pouvant dissuader les cyclistes d'emprunter l'itinéraire, notamment les cyclotouristes dont le chargement peut être important. Le jalonnement est également primordial afin de guider les cyclistes (qui n'ont généralement pas la connaissance du territoire) dans leur parcours. Il est



recommandé de donner des noms aux grands itinéraires pour s'assurer qu'ils puissent être empruntés dans leur entièreté. Les

grandes directions ainsi que les lieux d'intérêt touristique à proximité doivent être indiqués, pour qu'ils puissent être identifiés, ainsi que les « itinéraires bis ».

Enfin, les aménagements cyclables à destination des pratiques touristiques peuvent faire l'objet d'agréments et de services afin de rendre plus agréable le parcours des cyclotouristes, d'offrir des espaces de détente et mettre en valeur le paysage local.



d. Pour les itinéraires de liaisons

- La priorité est donnée à la continuité des itinéraires.

En milieu interurbain, le CEREMA préconise l'aménagement de véloroutes pour les secteurs faiblement empruntés, sinon des aménagements cyclables séparés de la circulation générale pour des routes à fort trafic motorisé. Les chemins ruraux, s'ils sont bien carrossés et si la cohabitation avec les piétons et usages agricoles est possible, peuvent constituer une alternative comme itinéraire de liaison. Le jalonnement consiste en un fléchage des communes proches avec l'indication de leur distance.

e. Pour le stationnement

Le stationnement est une condition *sine qua non* pour motiver les déplacements à vélo. Il doit assurer la sécurité des bicyclettes lorsque celles-ci ne sont pas utilisées. Il existe plusieurs types de stationnement qui dépendent d'une part, de la durée de stationnement, d'autre part, de l'usage. Pour les arrêts minutes et le stationnement de courte durée (équipements publics, terrains de sport, commerces, centre-ville), l'utilisation d'arceaux vélos est suffisante. Un arceau peut accueillir deux vélos et le dimensionnement de la zone de stationnement dépend de la fréquentation du site. Les aménagements type « pince-roues » sont à proscrire car ils peuvent entraîner un voilage de la roue avant du vélo.





Pour les arrêts de moyenne à longue durée (quelques heures ou stationnement à la journée ou à la nuit), il convient de prévoir une sécurisation renforcée de l'espace de stationnement (stationnement clos avec contrôle d'accès, surveillance, etc.), mais également la couverture de cet espace afin de limiter l'exposition des vélos aux intempéries.

8. Sources bibliographiques et sites internet

► Cartographia, C. (s. d.). **EuroVelo.**

Consulté à l'adresse <https://fr.eurovelo.com/>

► **AF3V (Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes)**

Consulté à l'adresse www.af3v.org

► **Vélo & territoires | Facilitateurs de mobilité à vélo. (s. d.).**

Consulté à l'adresse <https://www.velo-territoires.org/>

► **Fédération française des usagers de la bicyclette | Le vélo au quotidien. (s. d.).**

Consulté, à l'adresse <https://www.fub.fr>

► **Le plan vélo et mobilités actives. (s. d.).**

Consulté à l'adresse <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>

► **Plan vélo du Conseil Départemental du Calvados, C. 14. (2017, juin 16). Le Calvados à vélo.**

Consulté à l'adresse <https://www.calvados.fr/accueil/le-departement/routes-environnement--territoire/se-deplacer-autrement/plan-velo.html>

► **Découvrez le Calvados à vélo. (2019, mars).**

Consulté à l'adresse <https://www.calvados-tourisme.com/a-velo/>

► **Région Normandie, R. N. (s. d.). Les actions de la Région en faveur du vélo.**

Consulté à l'adresse <https://www.normandie.fr/les-actions-de-la-region-en-faveur-du-velo>

► **Guides et brochures vélo - La Normandie à vélo - Normandie Tourisme. (s. d.).**

Consulté à l'adresse <http://www.normandie-tourisme.fr/a-voir-a-faire/sports-et-loisirs/le-velo-en-normandie/brochures-419-1.html>

► **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Falaise**

Consulté à l'adresse <http://www.paysdefalaise.fr/vie-quotidienne/amenagement-du-territoire/scot/>

► **CEREMA**

- **Série de fiches sur les aménagements cyclables** (principes et exemples), CEREMA www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements
- **Plan d'actions pour les mobilités actives** (PAMA), Collection Références – CEREMA, juin 2017, 19 fiches. www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama

- (2004). **La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables** (Références ed., Vol., p.). Lyon, France: CERTU.
- (2000). **Recommandation pour les aménagements cyclables** (Références ed., Vol., p. 5-99). Lyon, France: CERTU.
- (2005). **Recommandation pour les itinéraires cyclables** (Références ed., Vol., p. 5-105). Lyon, France: CERTU.

► **ADEME**

- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, A. (Éd.). (2016). **Développer les modes actifs sur les territoires** (Cahier Ressources à l'usage des collectivités). Nantes, France : ADEME Direction Régionale des Pays de la Loire.
- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, A. (Éd.). (2018). **Gagner en performance et Réussir le passage à l'écomobilité pour les décideurs publics et privés** (Clés pour agir). Angers, France : ADEME.

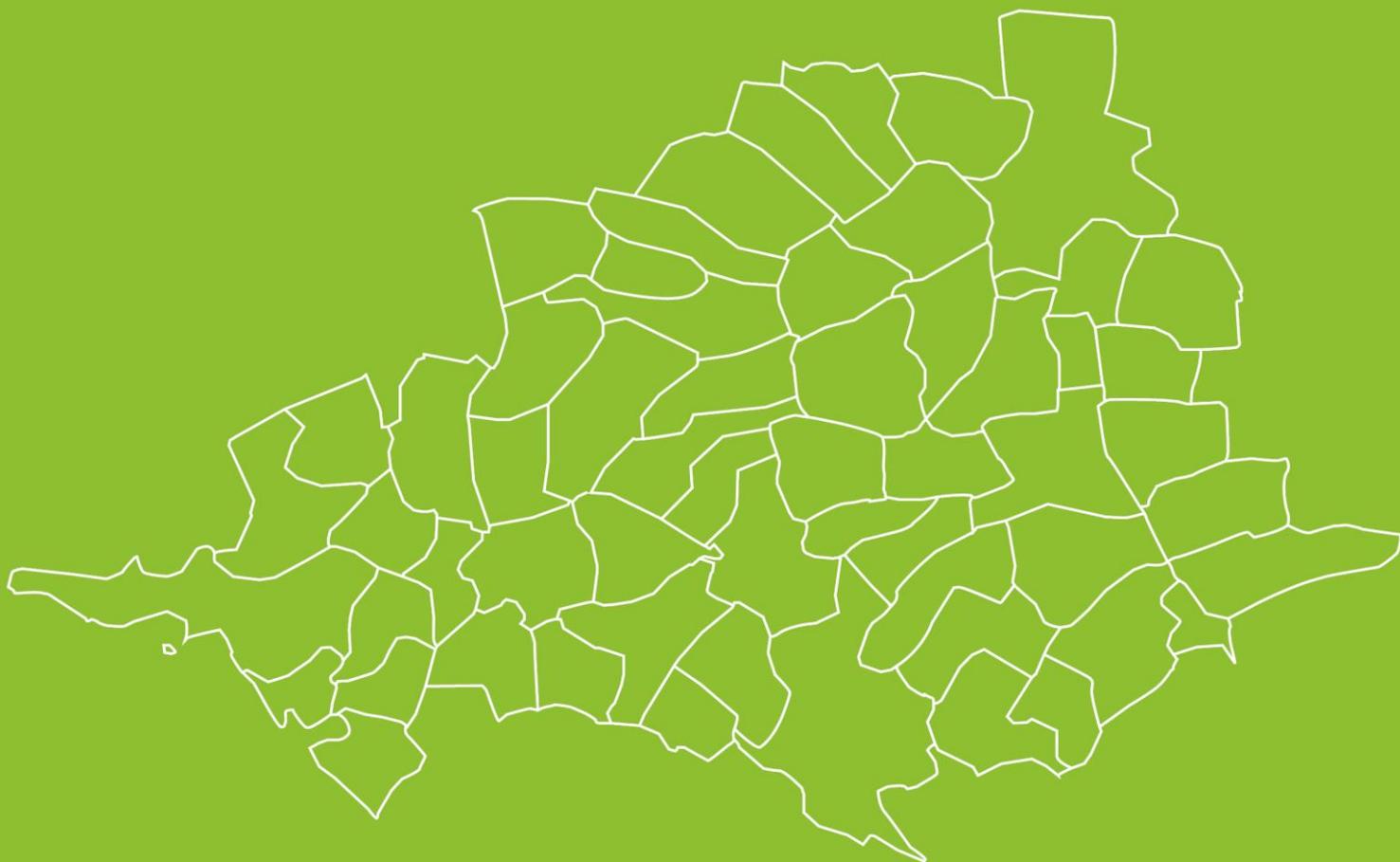
► **Publications AUCAME :**

- **Schéma cyclable de Caen-Métropole** - Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole, Etat, Aucame, novembre 2012, 30p
- **Schéma cyclable des Vallées de l'Orne et de l'Odon** - Communauté de Communes Vallées de l'Orne et de l'Odon, décembre 2018, 32p



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Pays de Falaise - 2019



Communauté de Communes du Pays de Falaise

Zone d'activités de Guibray, Rue de l'Industrie 14700 Falaise

02 31 90 42 18

www.paysdefalaise.fr

