

Schéma Directeur des liaisons douces du secteur de Sartilly-Baie- Bocage



Table des matières

1- Rappel du diagnostic.....	4
1.1- Réseau cyclable actuel	4
1.2- Atouts et faiblesses du territoire	5
1.3- Le potentiel de développement du vélo	6
1.4- Les principaux enjeux identifiés	7
2- Documents de cadrage	11
2.1- Le Schéma Directeur Cyclable Départemental	11
2.2- Le plan vélo Granville Terre et Mer.....	11
3- Réseau cyclable envisagé	13
3.1- Le réseau cyclable du quotidien.....	13
3.2- Les liaisons touristiques et de loisir	14
3.2.1- Montviron - Sartilly.....	14
3.2.2- La Rochelle Normande - Sartilly	15
3.3- Les boucles locales	16
3.3.1- Boucle locale de Montviron.....	18
3.3.2- Boucle locale de Dragey-Ronthon	19
3.3.3- Boucle locale de Genêts.....	20
3.4- Les points durs identifiés.....	21
4- Présentation détaillée des liaisons	22
4.1- Sartilly-Baie-Bocage – Carolles.....	22
4.2- Sartilly-Baie-Bocage – Champeaux.....	24
4.3- Carolles – Champeaux.....	25
4.4- Champeaux – Dragey-Ronthon	26
4.5- Dragey-Ronthon - Genêts.....	27
4.6- Dragey-Ronthon – Sartilly-Baie-Bocage	28
4.7- Genêts – Sartilly-Baie-Bocage	29
4.8- Montviron – Sartilly.....	30
4.9- La Rochelle Normande – Sartilly	31
4.10- Champcey - Sartilly.....	32
4.11- La Rochelle Normande – Montviron	33
4.12- Champcey - Angey.....	34
4.13- Champcey - Montviron.....	35
4.14- Carolles – Carolles Plage	36
5- Stratégie de stationnement	37

5.1- Principes généraux	37
5.2- Cartographie générale - coûts.....	39
5.2- Le stationnement vélo à Carolles	40
5.3- Le stationnement vélo à Champeaux.....	41
5.4- Le stationnement vélo à Dragey-Ronthon	42
5.5- Le stationnement vélo à Genêts	43
5.5- Le stationnement vélo à Sartilly-Baie-Bocage.....	44
5.5.1- Commune entière	44
5.5.2- Sartilly centre	45
6- Programmation de la démarche.....	46
6.1- Priorisation des itinéraires	46
6.1.1- Priorité 1	46
6.1.2- Priorité 2	47
6.1.3- Priorité 3	47
6.2- Priorisation du stationnement	48
7- Actions complémentaires	49
7.1- Le développement d'une culture vélo scolaire	49
7.2- Participer aux évènements nationaux	52
7.3- Accompagner les entreprises	53
7.4- Mettre en place un jalonnement dédié aux cyclistes	53

1- Rappel du diagnostic

1.1- Réseau cyclable actuel

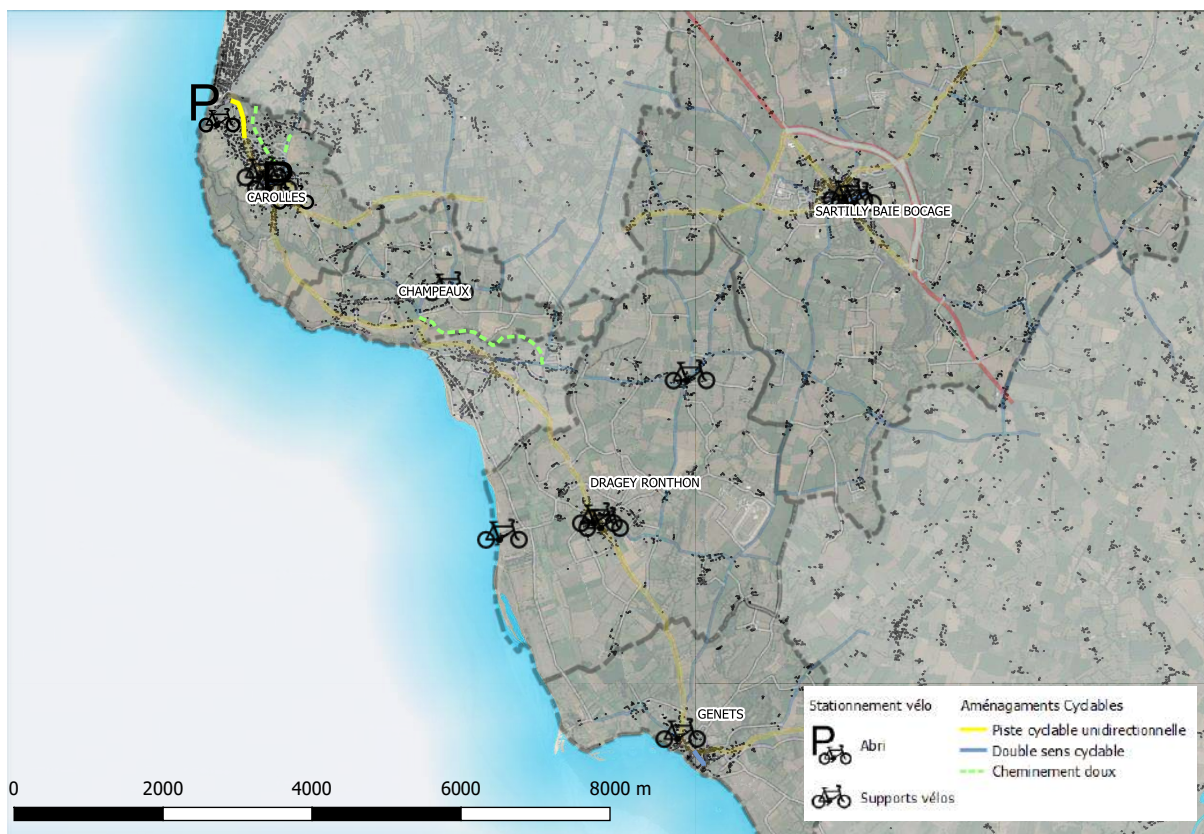
Aujourd'hui, le réseau cyclable est très peu développé à l'échelle des 5 communes. S'il existe la véloroute Baie du Mont, il n'y a que de très rares aménagements cyclables.

Quelques rues sont à double sens cyclable :

- Carolles, Rue Division Leclerc (classée en zone de rencontre) ;
- Genêts, rue Jérémie ;
- Sartilly-Baie-Bocage, rue du Manoir.

La route de la Plage à Carolles dispose d'une piste cyclable unidirectionnelle dans le sens montant (Carolles-Plage vers Carolles), expérimentation lancée par le Conseil Départemental en 2021 et classée en piste cyclable bidirectionnelle jusqu'en juin 2023.

Il existe aussi des chemins de circulation douce, telle que l'ancienne voie ferrée à Champeaux et Saint Jean le Thomas et la Vallée des Peintres à Carolles et Jullouville.



Le stationnement vélo est présent de manière disparate sur les communes. Essentiellement composé de racks vélos type « pinces-roues », il se situe à proximité d'écoles ou d'arrêts de bus. La commune de Carolles dispose de 2 abris vélos, devant la mairie et à la plage, proposant quelques services (pompes, petite réparation, recharge électrique).

1.2- Atouts et faiblesses du territoire

Atouts

- Des points d'intérêt touristique très importants (point de vue sur le Mont et sa baie, manoirs historiques, sentier du littoral, GR)
- Une forte présence de cyclistes en période estivale
- Une offre d'hébergements touristiques importante
- Des services vélos existants sur les communes de Carolles et Champeaux
- Du cyclotourisme déjà présent, avec des itinéraires locaux et départementaux pour tous les publics
- Des cônes de vue sur le bocage

Faiblesses

- Peu d'aménagements cyclables existants et aucun reliant les communes
- Du stationnement vélo disparate et majoritairement sous forme de racks, à déconseiller
- Une population dépendante de la voiture pour la majorité des déplacements

Opportunités

- Des points d'intérêt à valoriser pour un meilleur accès en modes actifs (patrimoine bâti, manoirs et châteaux classés)
- Des routes peu fréquentées permettant de développer facilement et à moindre coût des véloroutes et voies vertes
- Une volonté des élus et de nombreux habitants de développer les modes actifs
- Une offre de stationnement voitures surdimensionnée à optimiser
- De grands itinéraires pour sportifs et familles à valoriser
- Une démarche engagée par le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) de développer le tourisme durable, passant par des aménagements facilitant les déplacements piétons et cyclistes
- Un schéma directeur vélo validé pour les communes de Carolles et Champeaux
- Un travail en cours sur un label de « green destination » sur les communes dépendant de la Communauté de communes Granville Terre et Mer
- Un projet de développement de réseau cyclable d'intérêt départemental traversant le littoral de la Manche par Carolles, Champeaux, Dragey-Ronthon et Genêts

Menaces

- Un manque de volonté de certains hébergeurs de se saisir de l'opportunité du développement du vélo
- De nombreux points durs de circulation à résorber pour améliorer la circulation des cycles

1.3- Le potentiel de développement du vélo

La part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail est de 1% en 2022 sur la zone d'étude, celle de la marche est de 4 % (Insee).

Les distances parcourues par jour peuvent expliquer l'attrait de la voiture, puisque plus de la moitié des répondants au questionnaire mobilité parcourent plus de 10 kms par jour, pour un trajet durant plus de 30 minutes.

Concernant les déplacements à vélo, s'ils ne représentent que 8 % aujourd'hui pour une pratique davantage orientée loisirs en grande majorité, ils arrivent en tête des souhaits de déplacement pour l'avenir. Précisément, les répondants souhaiteraient en pratiquer au moins 1 fois par semaine à 65 %.

L'absence de pratique actuelle s'explique majoritairement par un sentiment de danger sur les routes (20 %), les pentes trop importantes (16,5 %), argument que l'on peut lever avec l'essor du Vélo à Assistance Electrique, ainsi que l'absence d'aménagements (16,5 %).

Les distances entre le domicile et l'école ne sont pas forcément très longues, puisqu'elles sont à 75 % inférieures à 5 km, pour un temps de trajet généralement inférieur à 10 minutes (70 %).

Malgré ces distances relativement courtes, la grande majorité des scolaires va à l'école en voiture (57 %), mais l'établissement scolaire est très souvent une simple étape avant d'aller travailler. Il est intéressant de noter que près d'un quart des répondants vont à l'école à pied. Les déplacements à vélo sont en revanche très minoritaires, ne représentant que 4 % (néanmoins supérieurs à la moyenne nationale).

La raison avancée est à 80 % la dangerosité du trajet (routes départementales, vitesse des véhicules élevée). Les points dangereux sont en grande majorité les routes départementales 973 (Granville-Avranches), 35 (Sartilly-Genêts), 61 (Sartilly-Carolles) et 911 (Carolles-Genêts). La vitesse des véhicules ainsi que l'absence d'aménagements cyclables sont également pointées.

La jeune génération semble intéressée par les déplacements alternatifs à la voiture, puisque sur les 150 répondants, plus de 61 % souhaitent se déplacer à l'avenir à vélo, pas forcément tous les jours mais au moins une fois par semaine (70 %).

1.4- Les principaux enjeux identifiés

Les 5 communes disposent de nombreux atouts patrimoniaux liés au Mont Saint-Michel et sa Baie. Le cyclotourisme, présent à travers des boucles s'adressant à un public varié, est déjà développé et doit être renforcé. L'enjeu est aujourd'hui de sécuriser la pratique des cyclotouristes moins chevronnés mais également développer un réseau d'itinéraires entre les différentes communes pour relier les pôles importants, notamment les écoles, les enfants étant les premiers demandeurs.

Au-delà des itinéraires à créer, certaines routes à faible trafic peuvent tout à fait devenir des itinéraires et ne nécessitent qu'un jalonnement – rappelant aux automobilistes la présence de cyclistes ainsi qu'une sécurisation dans le cas où les vitesses mesurées seraient trop importantes pour un usage cycliste quotidien.

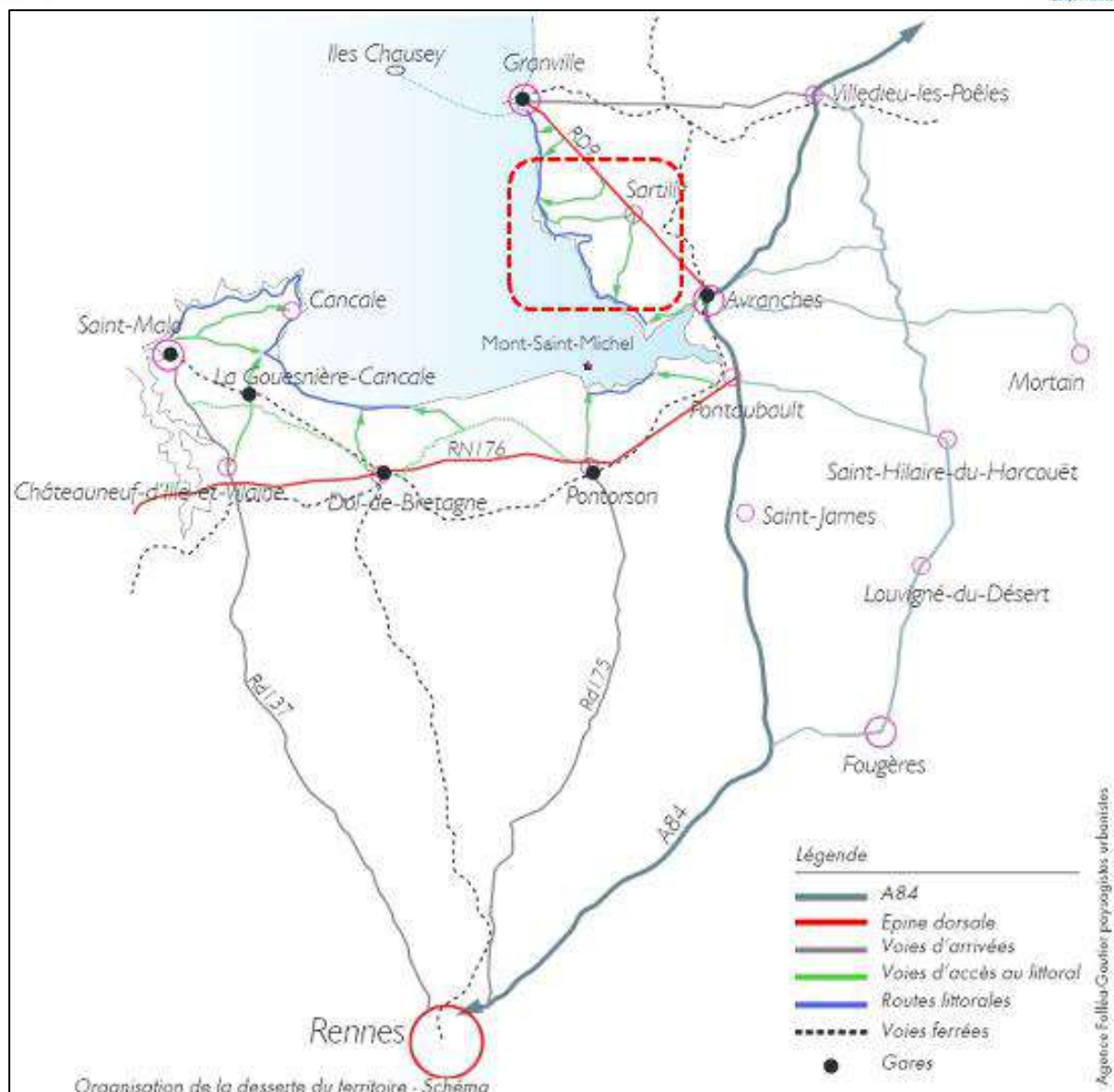
Le deuxième enjeu est de développer du stationnement. Le Schéma Directeur Cycliste de la Communauté de Communes Granville Terre & Mer a déjà pris la mesure du développement de stationnement dans les secteurs générateurs de déplacements (centre-bourg, écoles). Ce stationnement doit être développé également dans les autres communes en suivant les mêmes objectifs. Ce stationnement devra se faire sous forme d'arceaux vélo (les racks sont à proscrire car n'offrant pas de sécurité optimale) ou d'abris vélos selon la durée de stationnement. Les hébergeurs touristiques, en particulier les campings, doivent être associés à cette démarche en proposant dans leur site des services dédiés (stationnement sécurisé, petits outils de réparation, gonflage, etc.), en complément des locations de vélos que certains proposent déjà.

Offrir une alternative crédible à la voiture et particulièrement à la 2^{ème} voiture, représente un enjeu important du SCOT qui doit être retranscrit dans le schéma directeur vélo.

Les pôles d'activités économiques doivent bénéficier de connexions avec les zones habitées, par des liaisons douces sécurisées.

Faire émerger un réseau cyclable et piéton dans toutes les villes et villages du territoire, est également un enjeu du SCOT qui doit se concrétiser par des solutions opérationnelles compatibles avec les moyens de ces communes et de leurs partenaires.

Sécuriser les traversées de bourgs, où se produisent souvent les accidents de vélo, repérer les voies peu circulées (moins de 1000 véhicules/jours), aménager les points de conflits, sont autant de solutions concrètes pour mettre en œuvre les enjeux du SCOT.



Cette carte, issue du Plan Paysage du Mont-Saint-Michel, montre bien l'épine dorsale reliant Granville à Avranches, identifiée comme un danger pour la pratique du vélo, par de très nombreux habitants ayant répondu aux questionnaires.

Dans la zone d'étude (pointillé rouge), les voies d'accès au littoral et la route littorale forment un triangle qui représente les principaux itinéraires à sécuriser (identifiés par les élus notamment).

Ces voies d'accès au littoral sont décrites par le Plan Paysage du Mont-Saint-Michel comme fragilisées par l'urbanisation linéaire. Cette urbanisation linéaire affaiblit la vie des centralités, pose des problèmes de compatibilité entre usages locaux, usages touristiques et usages de transit. Elle referme également les ouvertures précieuses sur le grand paysage de la baie.

Ce triangle qui relie les communes de Carolles, Genêts et Sartilly-Baie-Bocage, représente selon nous l'ossature du schéma directeur vélo, sur laquelle peuvent se connecter les boucles locales.

Les déplacements du quotidien se font entre le lieu d'habitation et les lieux de travail, de loisirs, de courses ou de rendez-vous.

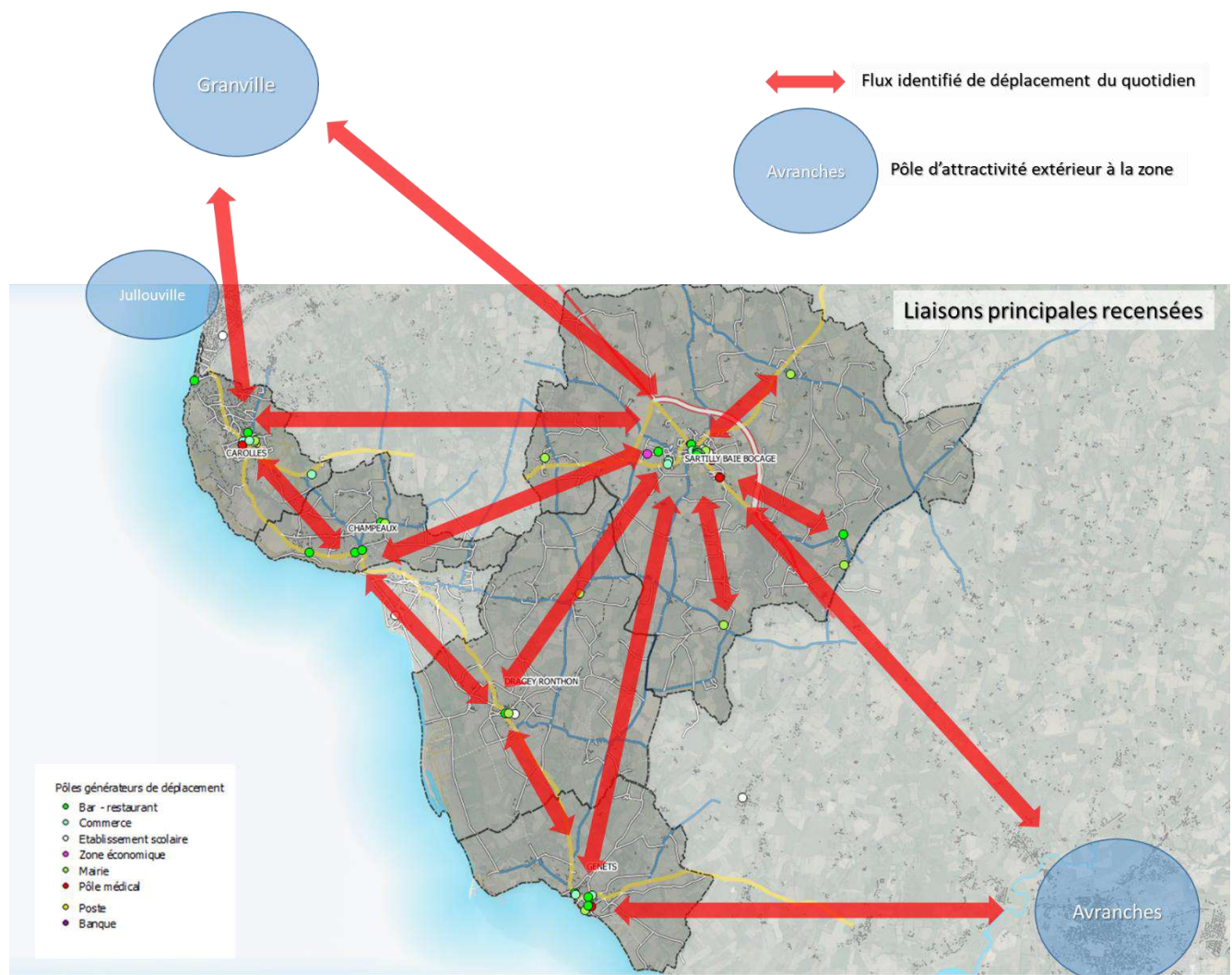
Les cyclistes du quotidien, contraints dans leurs horaires, doivent bénéficier d'un itinéraire rapide et sécurisé entre leur lieu d'habitation et leur destination.

L'enjeu de la mobilité du quotidien est d'organiser les déplacements entre ces lieux.

Les pôles principaux générateurs de déplacement sont situés sur la commune de Sartilly. La mobilité scolaire étant un enjeu fort, le collège doit faire l'objet d'un travail important. Les élèves des 5 communes doivent bénéficier d'une liaison sécurisée et rapide jusqu'à l'établissement.

Les données de mobilité domicile-travail indiquent une forte proportion d'actifs travaillant dans les secteurs d'Avranches et de Granville. A plus large échelle, en lien avec les projets des deux EPCI (Communautés de communes Granville Terre & Mer et Communauté d'agglomération Mont Saint Michel Normandie), les itinéraires doivent pouvoir se prolonger au-delà de la zone d'étude.

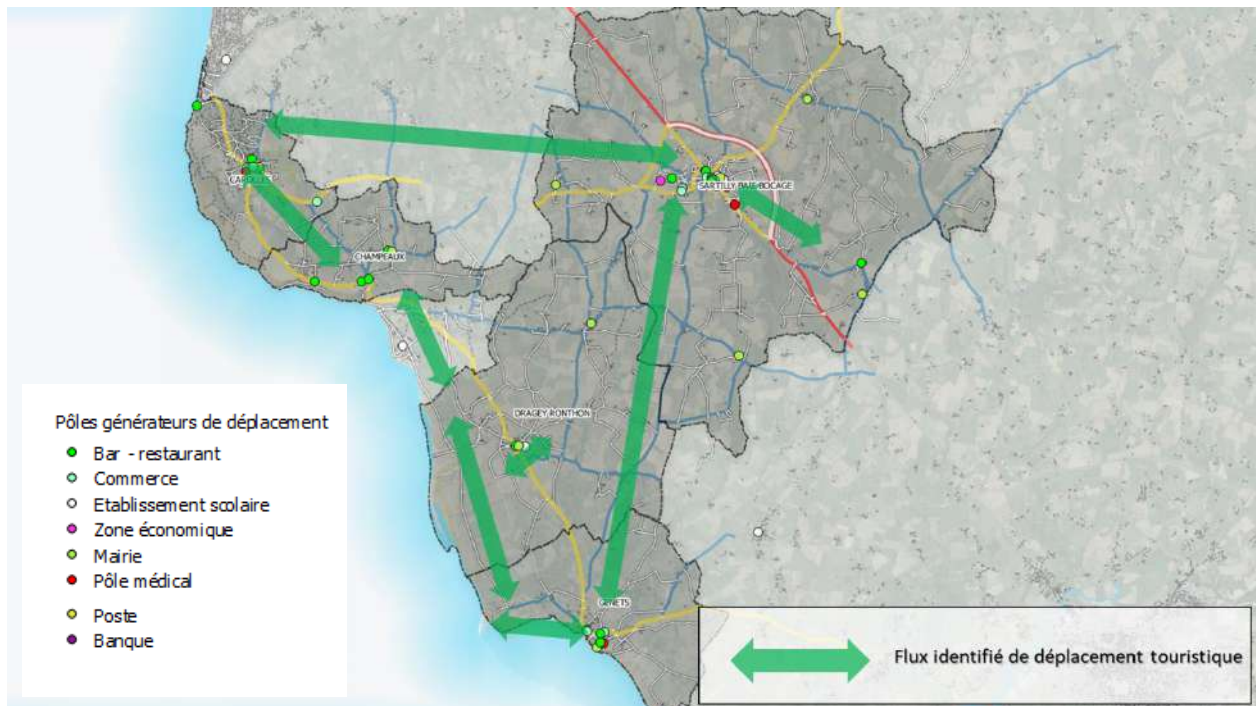
Au-delà des liaisons cyclables, le stationnement à proximité des pôles offrira des conditions optimales de sécurité.



La mobilité touristique répond à deux problématiques :

- Se déplacer vers la destination depuis son lieu de villégiature ;
- Se promener entre lieux touristiques

Le « triangle » Sartilly-Genêts-Carolles semble bien adapté à ce type de déplacements. La majorité des hébergements et des points d'intérêt touristique étant à proximité de la côte, relier Sartilly à Carolles et Genêts permet de desservir de nombreux points : Carolles et Carolles-Plage, les points de vue sur la baie du Mont Saint Michel à Champeaux, les plages de Dragey, le Bec d'Andaine et le centre-bourg de Genêts.



2- Documents de cadrage

2.1- Le Schéma Directeur Cyclable Départemental

Le Département de la Manche réalise actuellement des études pour la construction d'un réseau cyclable départemental par le littoral. Cet itinéraire desservira les communes de Carolles, Champeaux, Dragey-Ronthon et Genêts.



2.2- Le plan vélo Granville Terre et Mer

La Communauté de communes Granville Terre & Mer a élaboré un Schéma Directeur Vélo à l'échelle de son intercommunalité en 2019 (schéma en cours de réactualisation). Il en ressort un maillage prévu de 243 kms à aménager et jalonner via des itinéraires intercommunaux et locaux.

Parmi les communes de la zone d'étude, 4 itinéraires intercommunaux à vocation mixte sont envisagés et 3 itinéraires locaux :

- Saint-Jean-le-Thomas – Champeaux, d'une longueur de 1,8 km en utilisant l'ancienne voie ferrée puis la RD21 ;
- Champeaux – Carolles :
 - Par la Guérinière en voie partagée, sur 3 kms ;
 - Par la RD911, sur 3,5 kms, en voie verte ;
- Carolles – Jullouville par la vallée des Peintres (tracé abandonné) ;

- Carolles – Carolles Plage par la vallée des Peintres et le chemin des Pêcheurs (tracé abandonné) ;
- Carolles – RD911 ;
- Champeaux – L'Ourière ;
- Champeaux – Route de l'Épine

L'ensemble des itinéraires programmés de la communauté de communes serait majoritairement en route partagée (57 %), tandis que les aménagements séparés (voie verte, piste cyclable) ne représenteraient que 35 % des aménagements (les 8 % restant étant déjà réalisés).

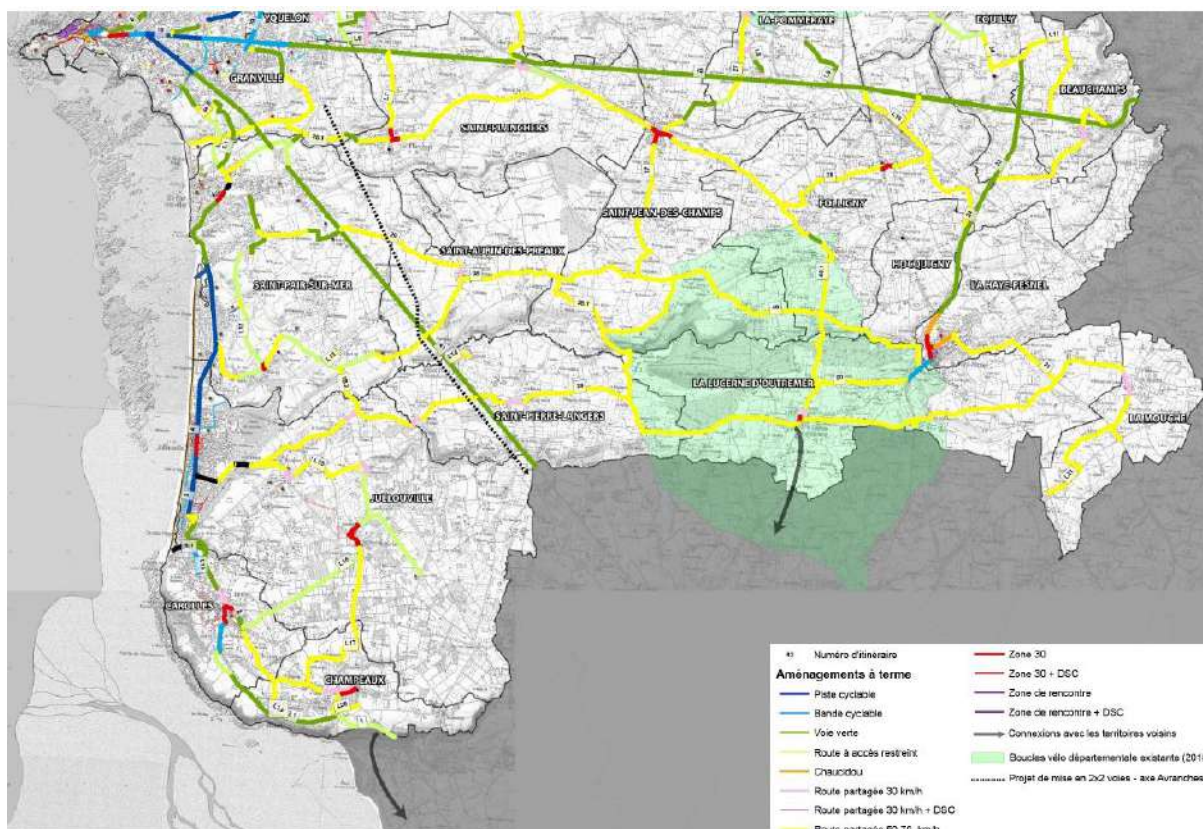
Le coût global des aménagements a été estimé à 23 millions d'euros, jalonement compris.

En plus des aménagements, la communauté de communes souhaite développer un système de location de Vélos à Assistance Électrique à destination des habitants, mettre en place des outils d'information cyclable, développer les ateliers d'écomobilité scolaire et organiser des événements festifs autour de la pratique cyclable.

Le vol constitue le deuxième frein à l'usage du vélo. Aussi, Granville Terre et Mer développe, en parallèle des itinéraires et des services, le stationnement sécurisé et sous forme d'arceaux (pour rappel, les racks type « pince-roues » sont à proscrire).

Sur les communes concernées, plusieurs lieux ont été envisagés :

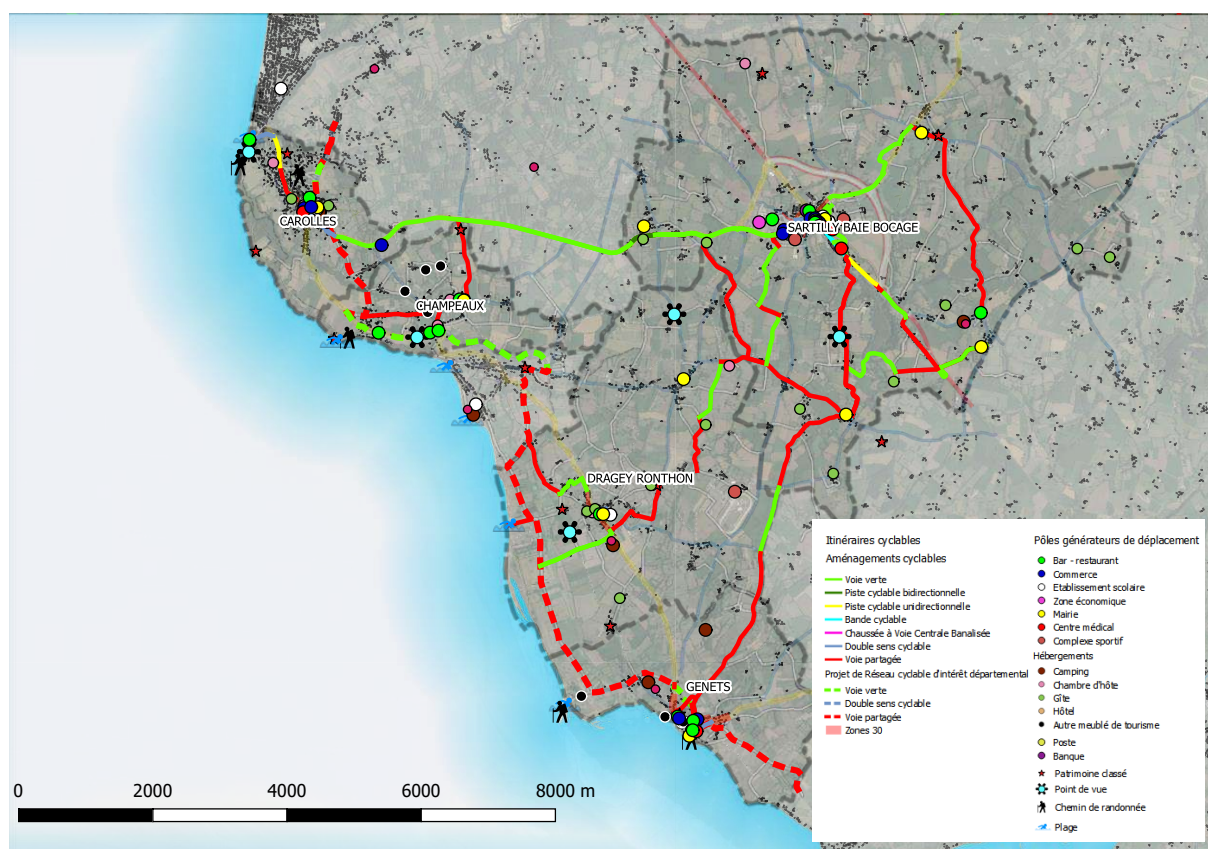
- Carolles : Mairie, école, maison médicale ;
- Champeaux : Mairie



Source : Communauté de Communes Granville Terre et Mer

3- Réseau cyclable envisagé

3.1- Le réseau cyclable du quotidien



Le réseau cyclable du quotidien a été pensé pour relier toutes les communes entre elles par des itinéraires les plus directs et les plus sécurisés possibles. Lorsque c'était possible, des aménagements spécifiques sont envisagés (voie verte, piste cyclable bidirectionnelle, etc.). Lorsque la configuration ne s'y prête pas, ou que les comptages ont permis de démontrer qu'il n'était pas nécessaire de créer un aménagement coûteux, les itinéraires empruntent des routes à faible trafic.

Certains itinéraires présentent l'avantage d'être également utiles aux déplacements touristiques et de loisirs, pour rejoindre les plages, les lieux de villégiature ou le patrimoine d'intérêt touristique (sites classés, sentiers de randonnée, etc.).

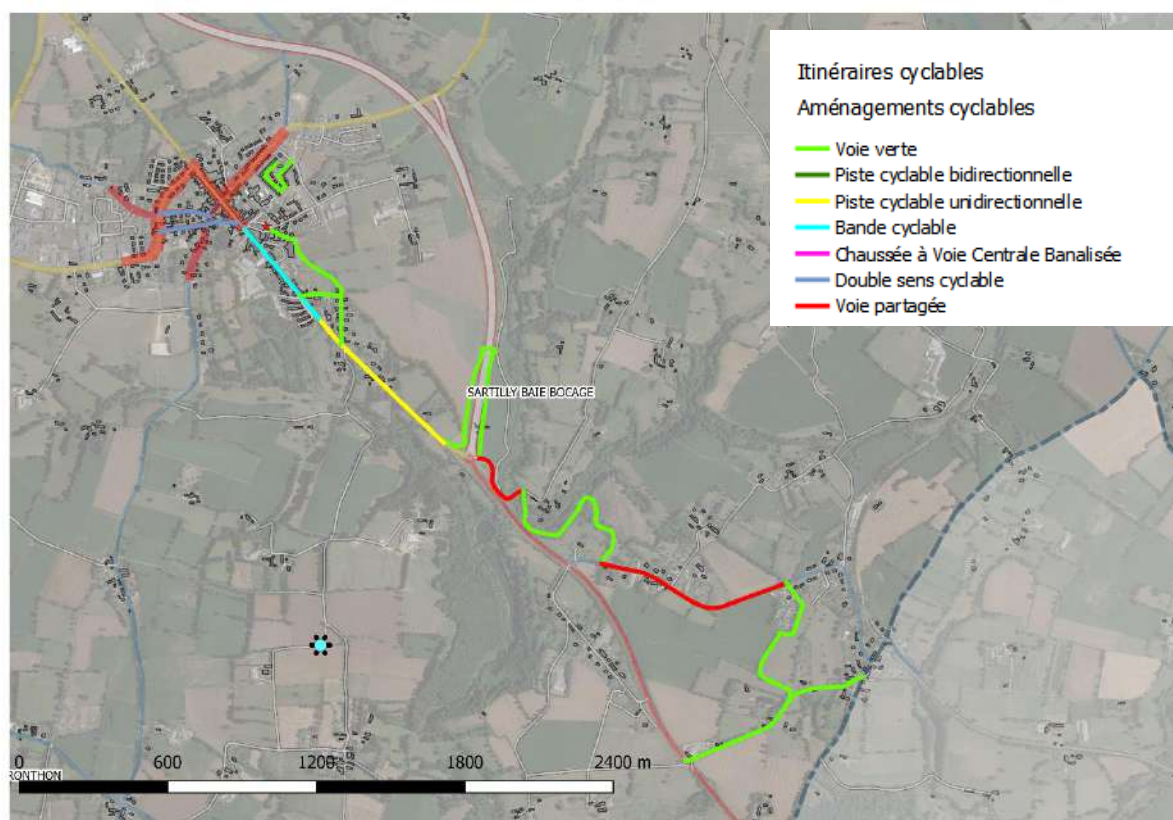
Coût total aménagements cyclables + signalétique	4 314 510 €
<i>Dont RD61</i>	3 250 000 €
<i>Dont réseau cyclable départemental - RCID (estimation)</i>	96 000 €
Coût total aménagements	1 157 400 €
Coût total hors RCID	5 375 910 €

3.2- Les liaisons touristiques et de loisir

Certains itinéraires dits du quotidien permettent également la prise en compte de trajets touristiques. Il s'agit notamment des liaisons entre Sartilly-Baie-Bocage et les communes côtières ainsi que l'itinéraire desservant l'axe littoral, intégré dans le schéma directeur départemental.

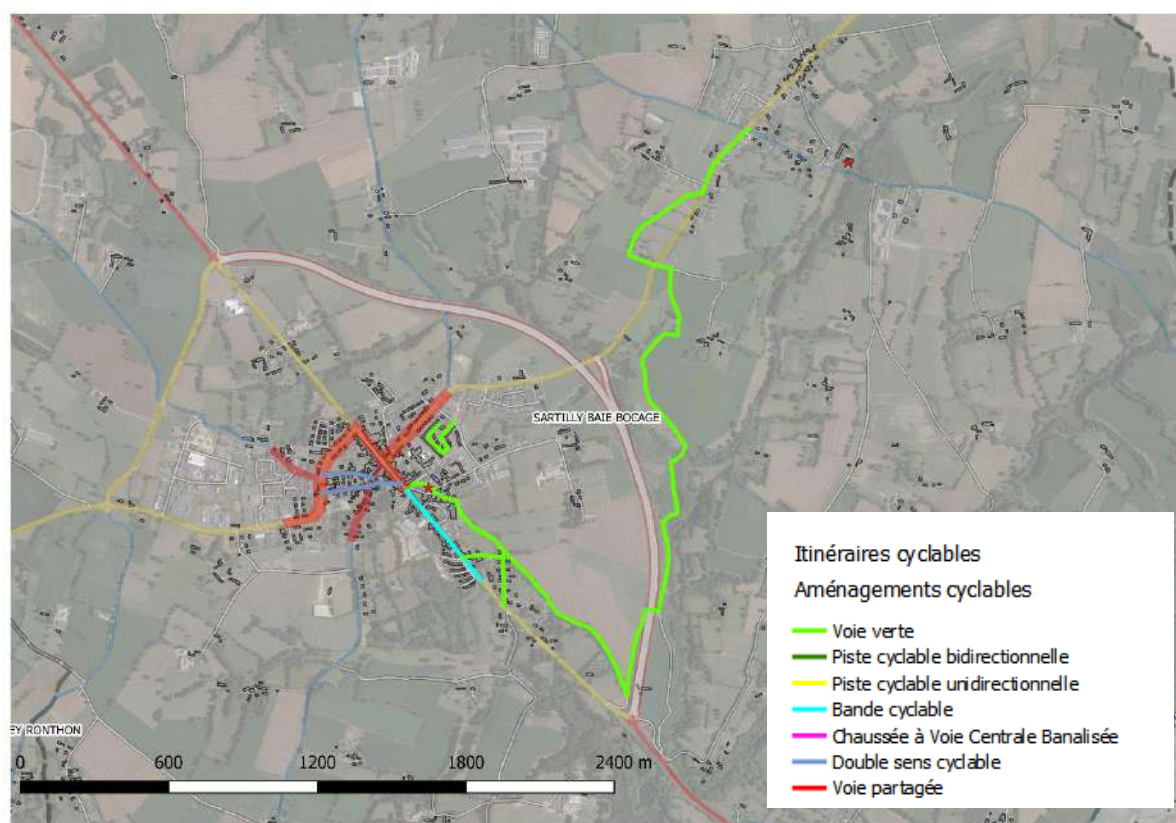
Néanmoins, quelques itinéraires supplémentaires autour de Sartilly-Baie-Bocage peuvent être proposés. Ces itinéraires empruntent des chemins VTT qui peuvent être aménagés en voie verte pour être praticables par le plus grand nombre.

3.2.1- Montviron - Sartilly



Longueur	5 km
Temps de parcours théorique	28 minutes
Dénivelé positif	104 m (sens Montviron → Sartilly)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage

3.2.2- La Rochelle Normande - Sartilly



Longueur	4,5 km
Temps de parcours théorique	25 minutes
Dénivelé positif	87 m (sens Sartilly – La Rochelle Normande)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage

3.3- Les boucles locales

En plus des itinéraires, la création de boucles locales d'intérêt touristique local permet de découvrir certains aspects du patrimoine à vélo ou se promener à travers la campagne de la Baie. Ces boucles ne sont pas forcément reliées au réseau cyclable mais certaines peuvent emprunter des itinéraires programmés.

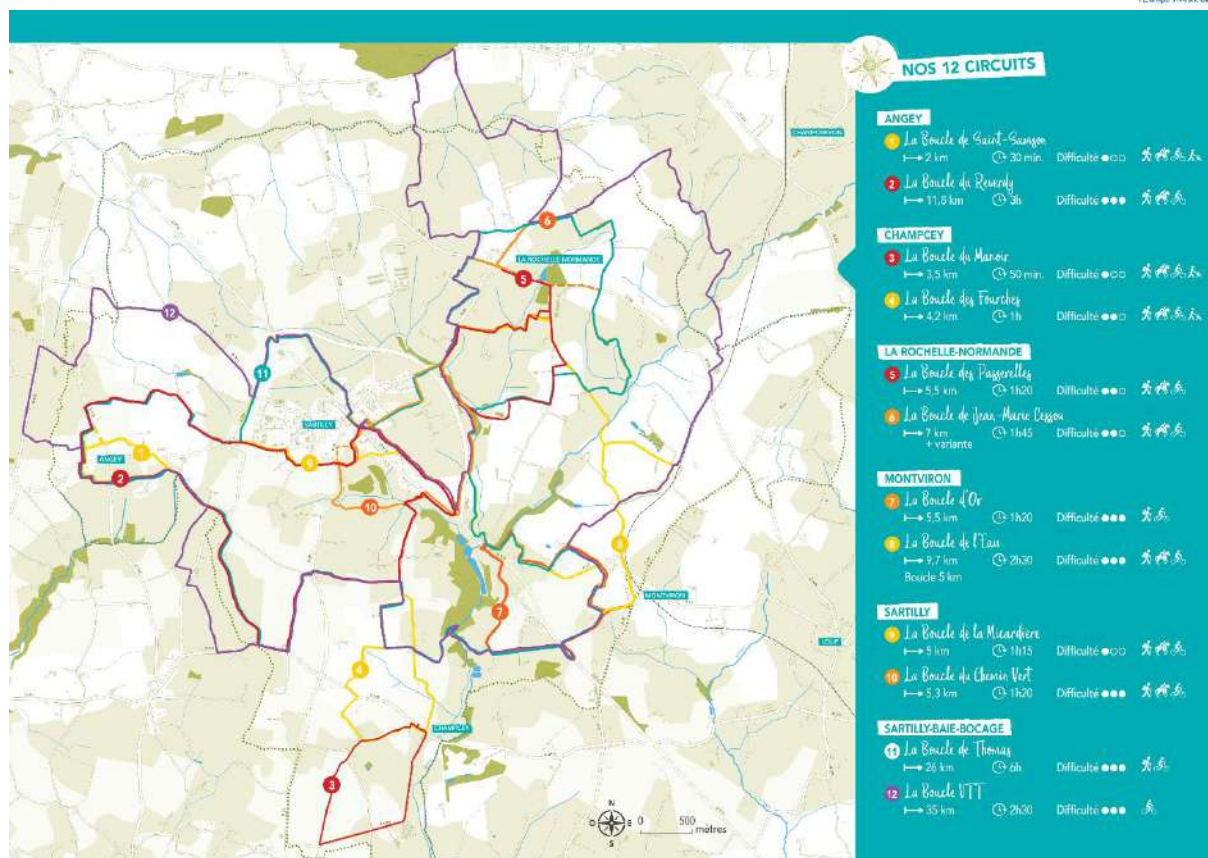
Un référentiel national classifie la difficulté des boucles locales en fonction de plusieurs critères, tels que la distance, le dénivelé cumulé positif, les types de routes fréquentées ainsi que la pente. Chaque critère est noté de 1 à 4 étoiles. La difficulté totale du parcours est établie en fonction du nombre total d'étoiles.

©Ministère de l'économie (DGE)

Rubriques et niveau		Pratique familiale, VTC		Pratique occasionnelle du vélo de route		Pratique régulière du vélo de route		Pratique sportive, confirmée, technique (I)	
Distance (x)		0 à 30 km	*	30 à 50 km	**	51 à 70 km	***	Plus de 70 km	****
Dénivelé cumulé positif (x)		0 à 100 m	*	101 à 300 m	**	301 à 1000 m	***	Plus de 1000 m	****
Nature du parcours et difficulté technique	Type de voie empruntée	Exclusivement sur route, avec trafic < 500 v/j ou route avec trafic > 500 v/j mais < 1000 v/j, aménagée avec BMF ou BC ou ZCA ou voie en site propre (VV ou PC)	*	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 1000 v/j). ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 3000 v/j	**	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 3000 v/j ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 7000 v/j	***	Existence d'une section sur route passagère avec trafic > 3000 v/j sans aménagement	****
	Pente (xx)	3 à 5%	*	5 à 7%	**	8 à 9%	***	> ou = à 10%	****

	De 4 à 5 étoiles	Très facile	Idéal à faire en famille
	De 6 à 8 étoiles	Facile	Abordable par tous les pratiquants
	De 9 à 12 étoiles	Difficile	Pour un cyclotouriste habitué
	De 13 à 16 étoiles	Très difficile	Pour un randonneur expérimenté et sportif

Aujourd'hui, seule la commune de Sartilly-Baie-Bocage propose des boucles locales d'intérêt touristique cyclables, éditées lors de la création de la rocade à 2x2 voies. Ce maillage permet une découverte fine du territoire de la commune et des communes déléguées. 12 circuits sont proposés par la commune, de 2 à 35 km, répartis en 3 niveaux de difficulté. Certaines boucles sont accessibles pour les cyclistes, les randonneurs à pied ou à cheval.

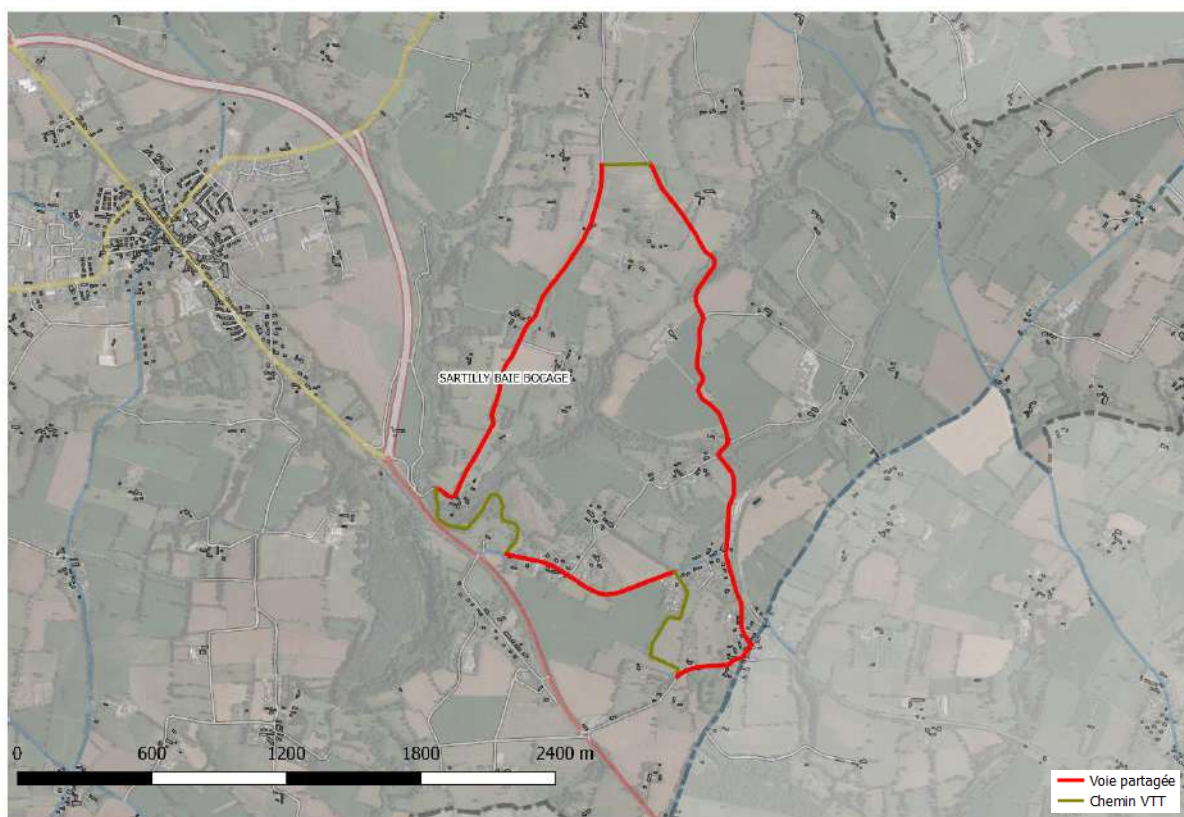


Source : ville de Sartilly-Baie-Bocage

3 boucles supplémentaires pourraient mailler le reste du territoire pour découvrir le territoire :

- Une boucle sur la commune de Dragey-Ronthon permettant de valoriser la vue sur la Baie du Mont Saint Michel ;
- Une boucle sur la commune de Genêts pour valoriser le patrimoine communal et la vue sur le Mont Saint Michel ;
- Une boucle sur la commune de Sartilly-Baie-Bocage, en complément des 12 chemins existants.

3.3.1- Boucle locale de Montviron



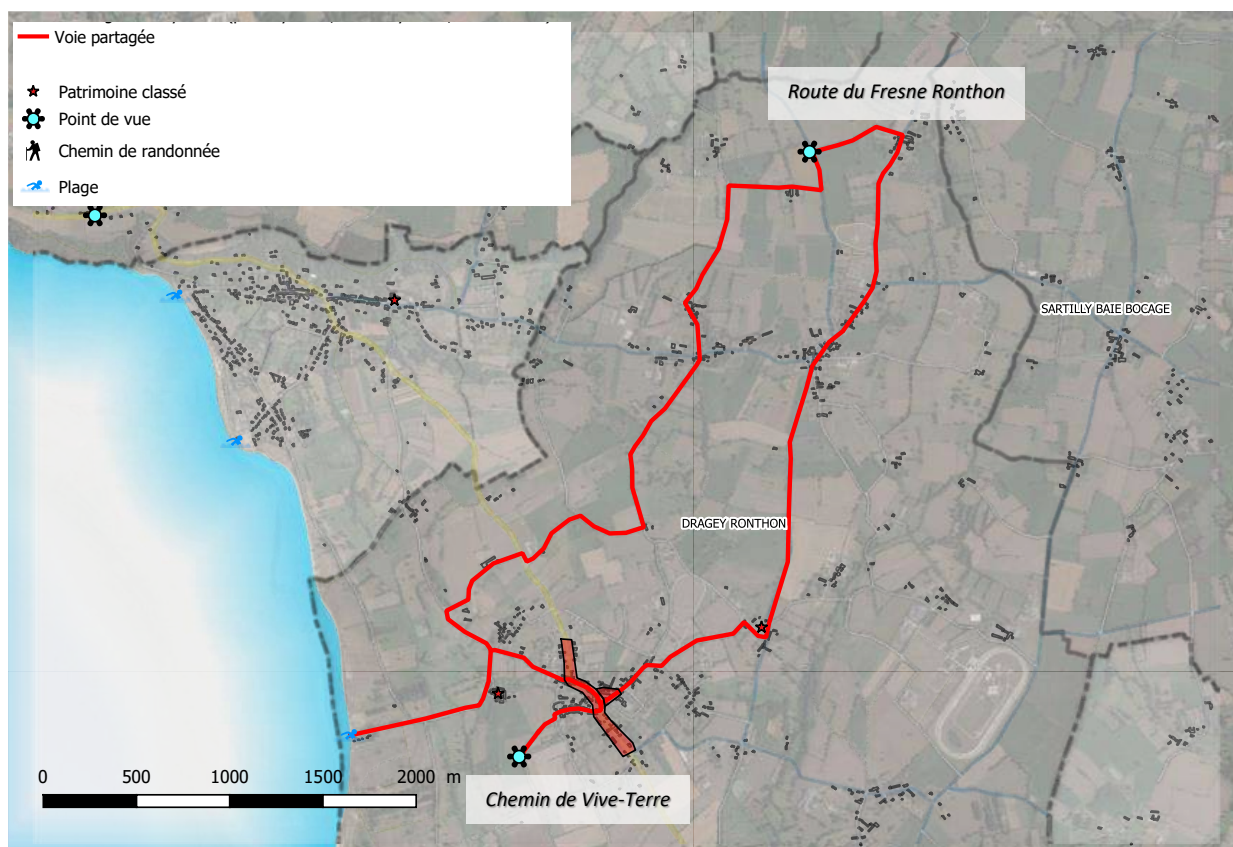
Cette boucle locale de 6,8 km, au départ et à l'arrivée de la commune déléguée de Montviron, permet de découvrir la campagne de Sartilly. Aujourd'hui, elle emprunte des chemins communaux, difficiles d'accès à vélo hors VTT. Afin d'encourager l'usage des boucles, ces chemins pourraient être transformés en voie verte.

Le profil altimétrique mesuré sur Géoportail indique une pente moyenne de 4 % pour un dénivelé positif cumulé de 122 m.

Rubriques et niveau		Pratique familiale, VTC		Pratique occasionnelle du vélo de route		Pratique régulière du vélo de route		Pratique sportive, confirmée, technique (I)	
Distance (x)		0 à 30 km	*	30 à 50 km	**	51 à 70 km	***	Plus de 70 km	****
Dénivelé cumulé positif (x)		0 à 100 m	*	101 à 300 m	**	301 à 1000 m	***	Plus de 1000 m	****
Nature du parcours et difficulté technique	Type de voie empruntée	Exclusivement sur route, avec trafic < 500 v/j ou route avec trafic > 500 v/j mais < 1000 v/j, aménagée avec BMF ou BC ou ZCA ou voie en site propre (VV ou PC)	*	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 1000 v/j). ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 3000 v/j	**	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 3000 v/j ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 7000 v/j	***	Existence d'une section sur route passagère avec trafic > 3000 v/j sans aménagement	****
	Pente (xx)	3 à 5%	*	5 à 7%	**	8 à 9%	***	> ou = à 10%	****

Cumulant 6 étoiles, cette boucle est considérée comme facile et donc abordable à une grande majorité de pratiquants.

3.3.2- Boucle locale de Dragey-Ronthon



Cette boucle de 11,6 km propose de relier les points de vue sur le Mont Saint Michel depuis la place de la Mairie :

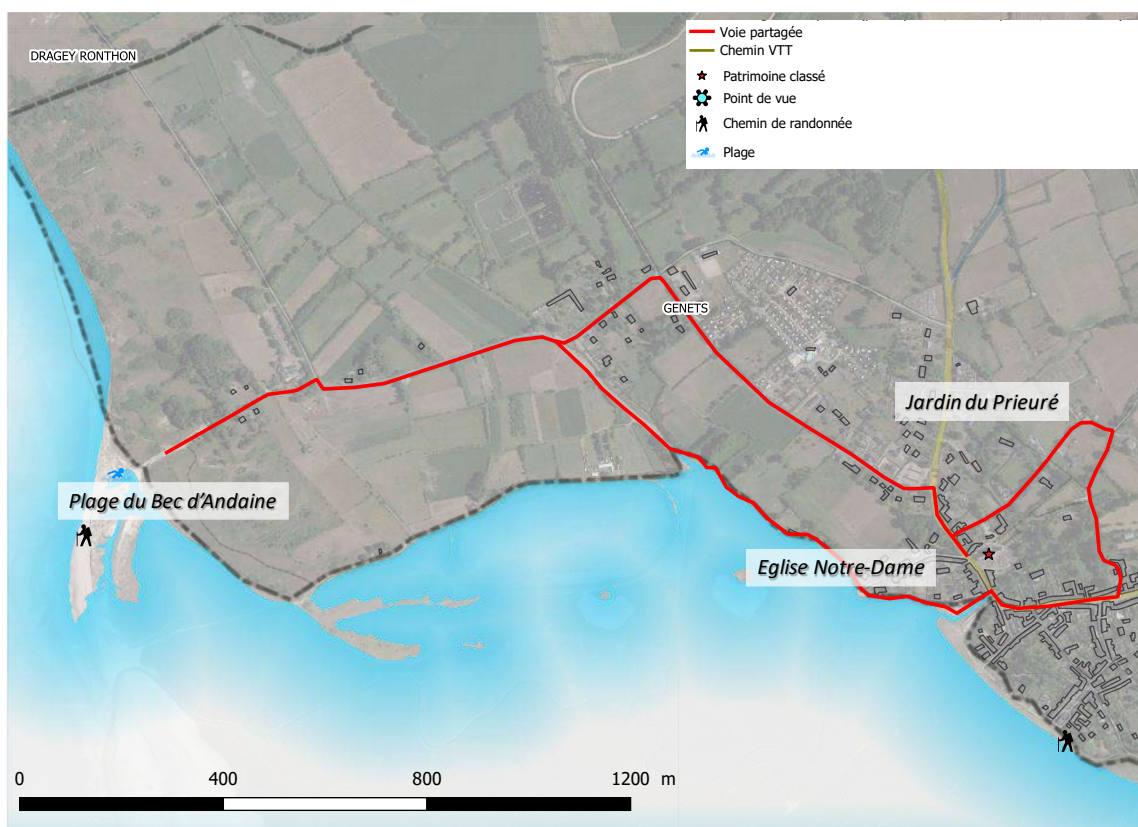
- Route du Fresne Ronthon ;
- Plage de Dragey ;
- Chemin de Vive-Terre.

Le profil altimétrique mesuré sur Géoportail indique une pente moyenne de 3 % pour un dénivelé positif cumulé de 140 m.

Rubriques et niveau		Pratique familiale, VTC		Pratique occasionnelle du vélo de route		Pratique régulière du vélo de route		Pratique sportive, confirmée, technique (I)	
Distance (x)		0 à 30 km	*	30 à 50 km	**	51 à 70 km	***	Plus de 70 km	****
Dénivelé cumulé positif (x)		0 à 100 m	*	101 à 300 m	**	301 à 1000 m	***	Plus de 1000 m	****
Nature du parcours et difficulté technique	Type de voie empruntée	Exclusivement sur route, avec trafic < 500 v/j <u>ou</u> route avec trafic > 500 v/j mais < 1000 v/j, aménagée avec BMF ou BC ou ZCA <u>ou</u> voie en site propre (VV ou PC)	*	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 1000 v/j). <u>ou</u> aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 3000 v/j	**	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 3000 v/j <u>ou</u> aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 7000 v/j	***	Existence d'une section sur route passagère avec trafic > 3000 v/j sans aménagement	****
	Pente (xx)	3 à 5%	*	5 à 7%	**	8 à 9%	***	> ou = à 10%	****

Cumulant 6 étoiles, cette boucle est considérée comme facile et donc abordable à une grande majorité de pratiquants.

3.3.3- Boucle locale de Genêts



Cette boucle de 4 km propose de relier 4 points touristiques, au départ du quai des Salines :

- Jardin du Prieuré ;
- Eglise Notre Dame ;
- Plage du Bec d'Andaine ;
- Vue sur la Baie le long du sentier du littoral.

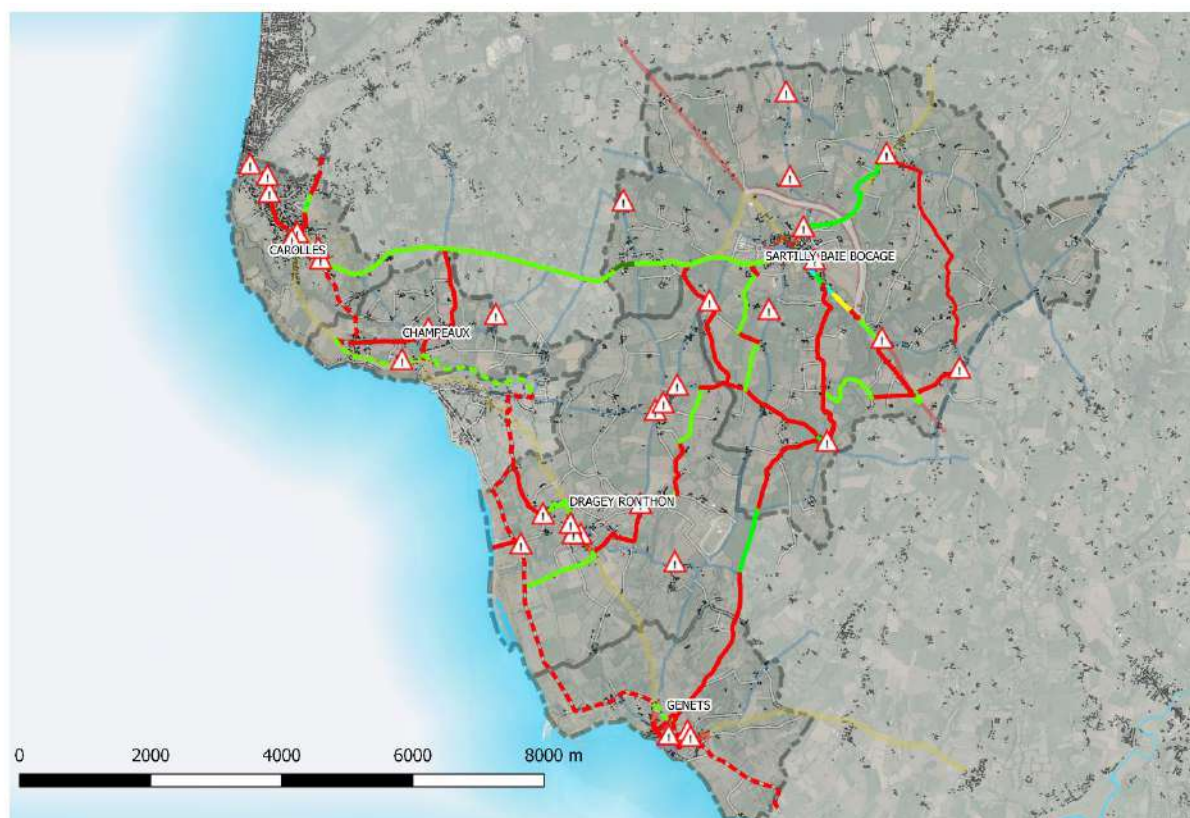
Une partie emprunte le sentier du littoral, une barrière empêche aujourd'hui les vélos de passer facilement.

Le profil altimétrique mesuré sur Géoportail indique une pente moyenne de 1 % pour un dénivelé positif cumulé de 23 m.

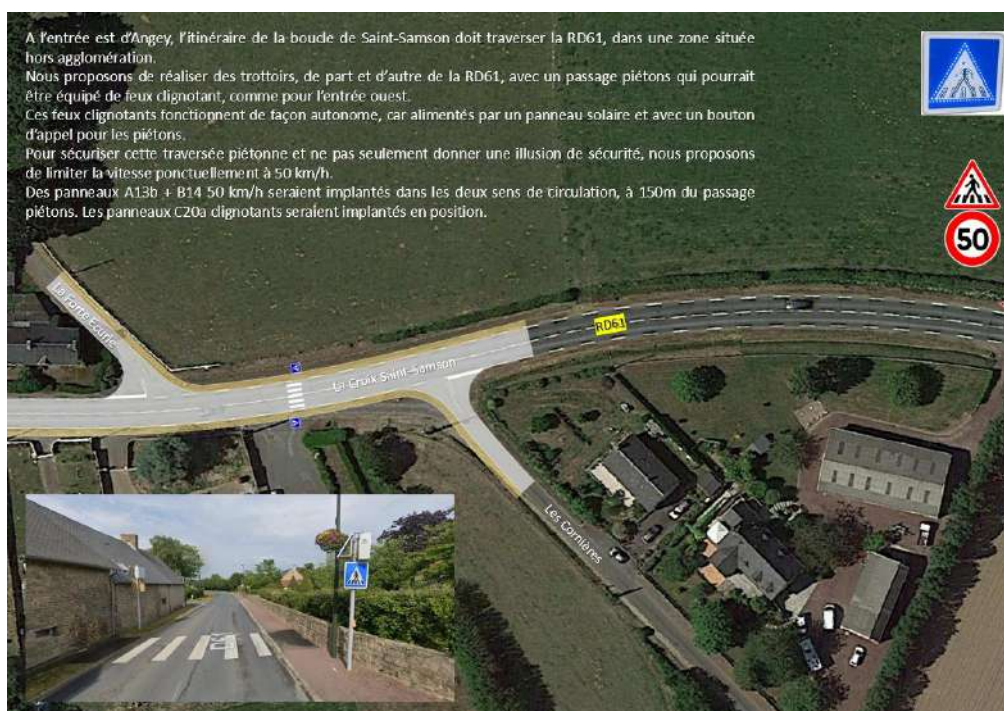
Rubriques et niveau		Pratique familiale, VTC		Pratique occasionnelle du vélo de route		Pratique régulière du vélo de route		Pratique sportive, confirmée, technique (I)	
Distance (x)		0 à 30 km	*	30 à 50 km	**	51 à 70 km	***	Plus de 70 km	****
Dénivelé cumulé positif (x)		0 à 100 m	*	101 à 300 m	**	301 à 1000 m	***	Plus de 1000 m	****
Nature du parcours et difficulté technique	Type de voie empruntée	Exclusivement sur route, avec trafic < 500 v/j ou route avec trafic > 500 v/j mais < 1000 v/j, aménagée avec BMF ou BC ou ZCA ou voie en site propre (VV ou PC)	*	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 1000 v/j). ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 3000 v/j	**	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 3000 v/j ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 7000 v/j	***	Existence d'une section sur route passagère avec trafic > 3000 v/j sans aménagement	****
	Pente (x)	3 à 5%	*	5 à 7%	**	8 à 9%	***	> ou = à 10%	****

Cumulant 5 étoiles, cette boucle est considérée comme très facile et adaptée à une pratique familiale.

3.4- Les points durs identifiés



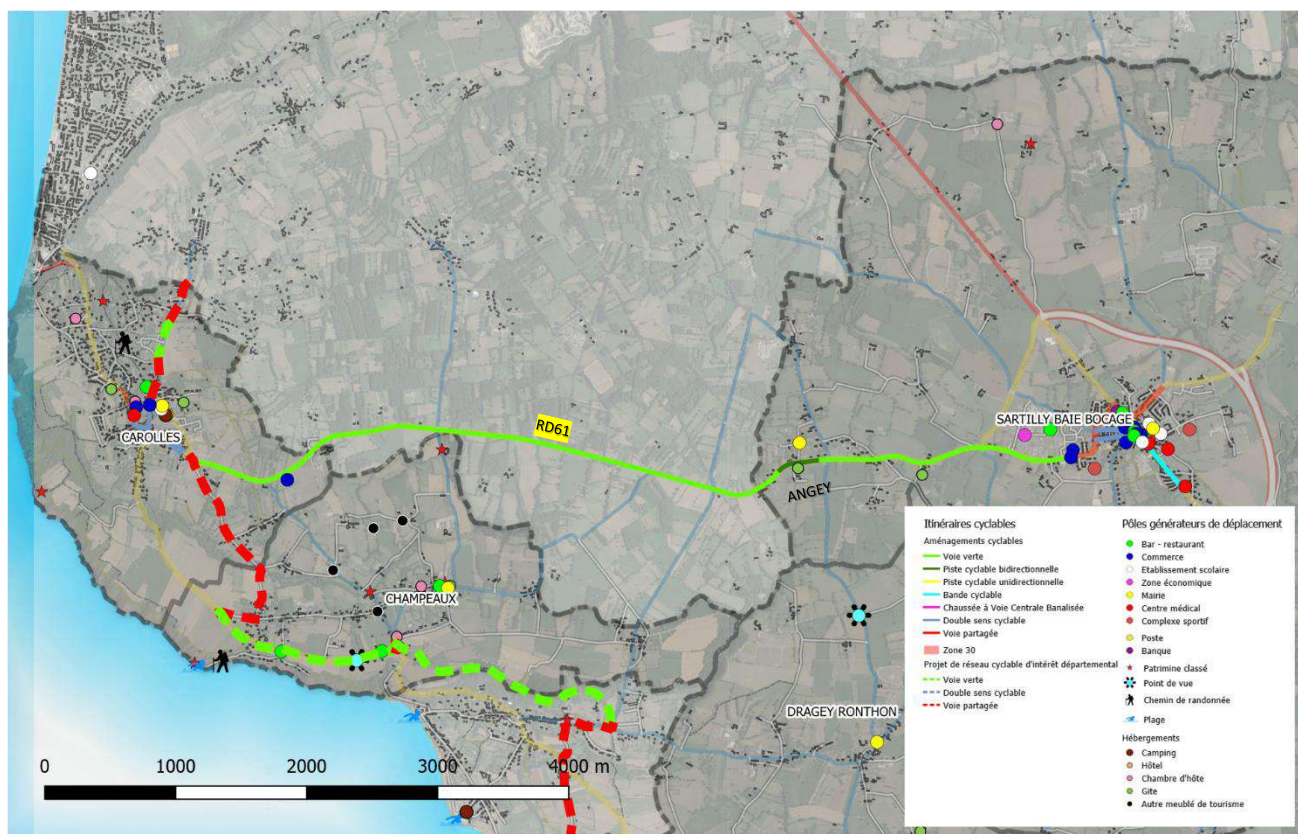
De nombreux points durs ont été identifiés par les élus. Ceux-ci sont principalement liés à des traversées de routes départementales qui pourraient être sécurisées et signalées par des signaux lumineux. Certaines traversées de hameaux (hors agglomération) posent la question d'un déclassement éventuel, pour permettre de baisser la vitesse à 50 km/h et/ou de réaliser des aménagements réducteurs de vitesse.



4- Présentation détaillée des liaisons

4.1- Sartilly-Baie-Bocage – Carolles

Rôle : relier Sartilly-Baie-Bocage à la commune de Carolles et les plages de Carolles et Jullouville par un itinéraire direct, confortable et sécurisé sur un axe où la circulation est importante et les besoins en déplacements actifs importants.



Longueur	7,2 km
Temps de parcours théorique	31 minutes
Dénivelé positif	72 m (sens Carolles → Sartilly-Baie-Bocage)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage, Jullouville, Carolles
Coût	3 849 600 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-ville de Sartilly-Baie-Bocage, Zone d'activité de Sartilly-Baie-Bocage, commune déléguée d'Angey, centre-bourg de Carolles



Figure 1 : Plan coupe du projet de voie verte sur la RD61

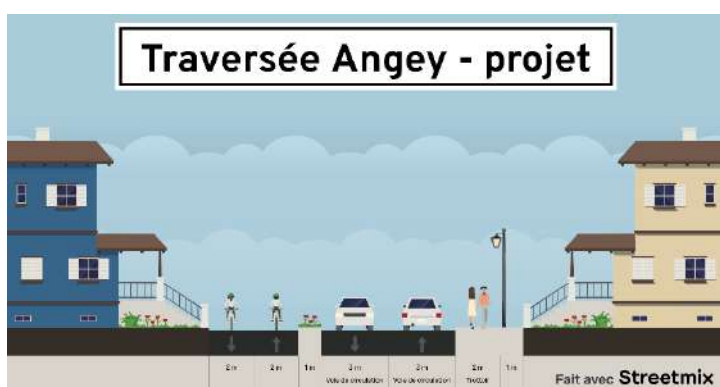


Figure 2 : Plan coupe du projet de voie verte sur la traversée d'Angey avec 14 m de linéaire disponible.

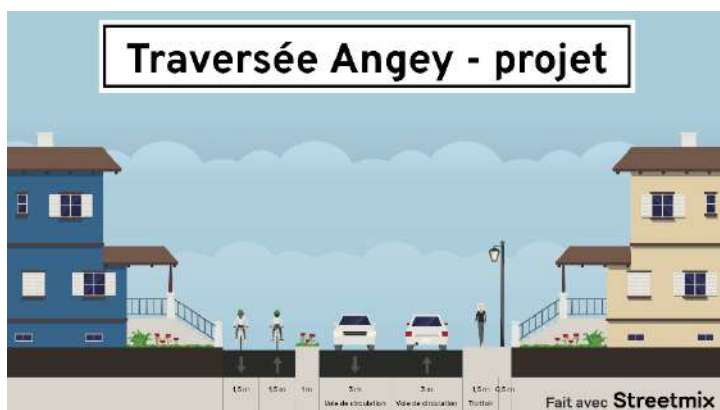
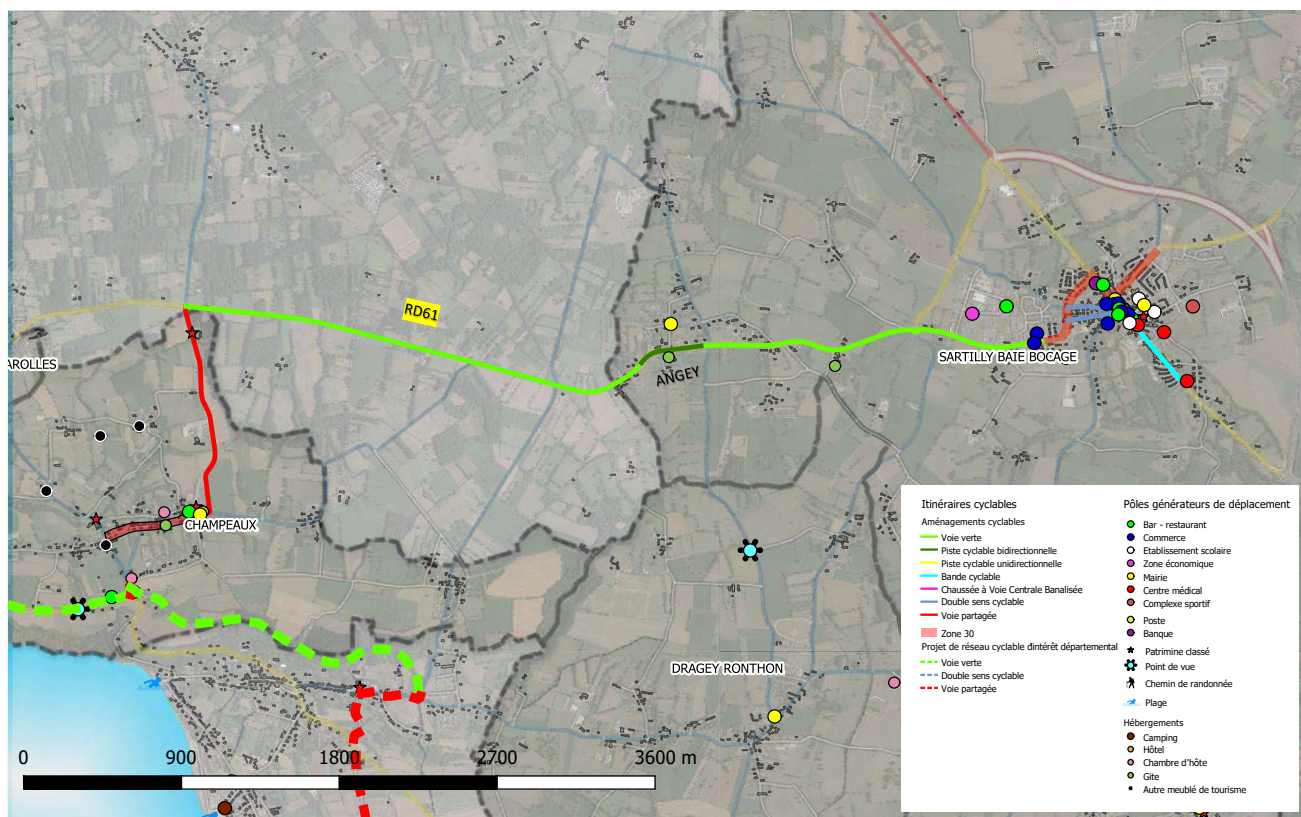


Figure 3 : Plan coupe du projet de voie verte sur la traversée d'Angey avec 12 m de linéaire disponible.

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie verte	6 800	3 135 000 €
Piste cyclable bidirectionnelle	350	77 000 €
Double sens cyclable	400	4 600 €
Zone 30	400	1 000 €
Point dur	-	632 000 €

4.2- Sartilly-Baie-Bocage – Champeaux

Rôle : relier Sartilly-Baie-Bocage à la commune de Champeaux par un itinéraire direct, confortable et sécurisé sur un axe où la circulation est importante et les besoins en déplacements actifs importants.

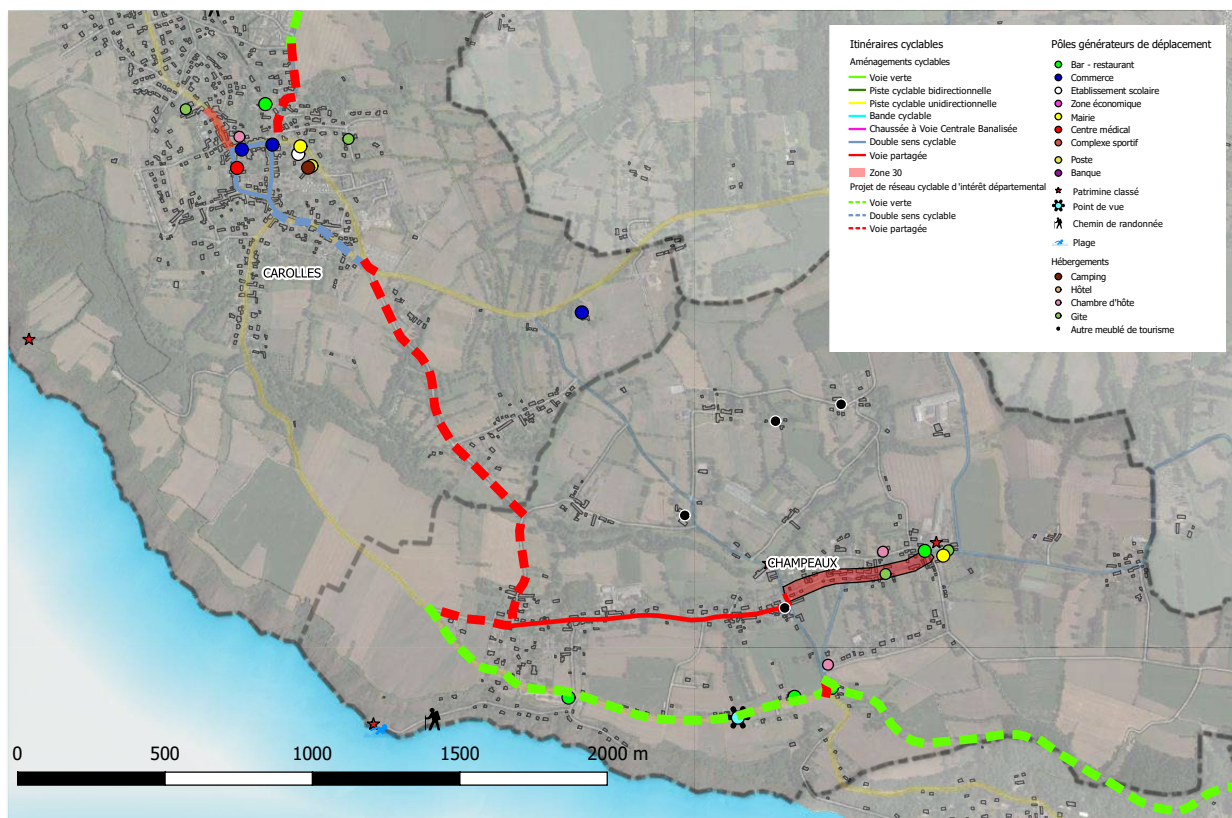


Longueur	6,7 km
Temps de parcours théorique	29 minutes
Dénivelé positif	68 m (sens Champeaux → Sartilly)
Communes concernées	Champeaux, Jullouville, Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	2 576 600 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Champeaux, commune déléguée d'Angey, zone d'activité de Sartilly-Baie-Bocage, centre-ville de Sartilly-Baie-Bocage

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie verte	4 700	2 171 000 €
Piste cyclable bidirectionnelle	350	77 000 €
Voie partagée	350	122 600 €
Zone 30	600	1 000 €
Point dur	-	205 000 €

4.3- Carolles – Champeaux

Rôle : relier les communes de Carolles et Champeaux. Cet itinéraire comprend une partie du réseau cyclable d'intérêt départemental, cette partie sera donc sous maitrise d'ouvrage du Conseil Départemental.

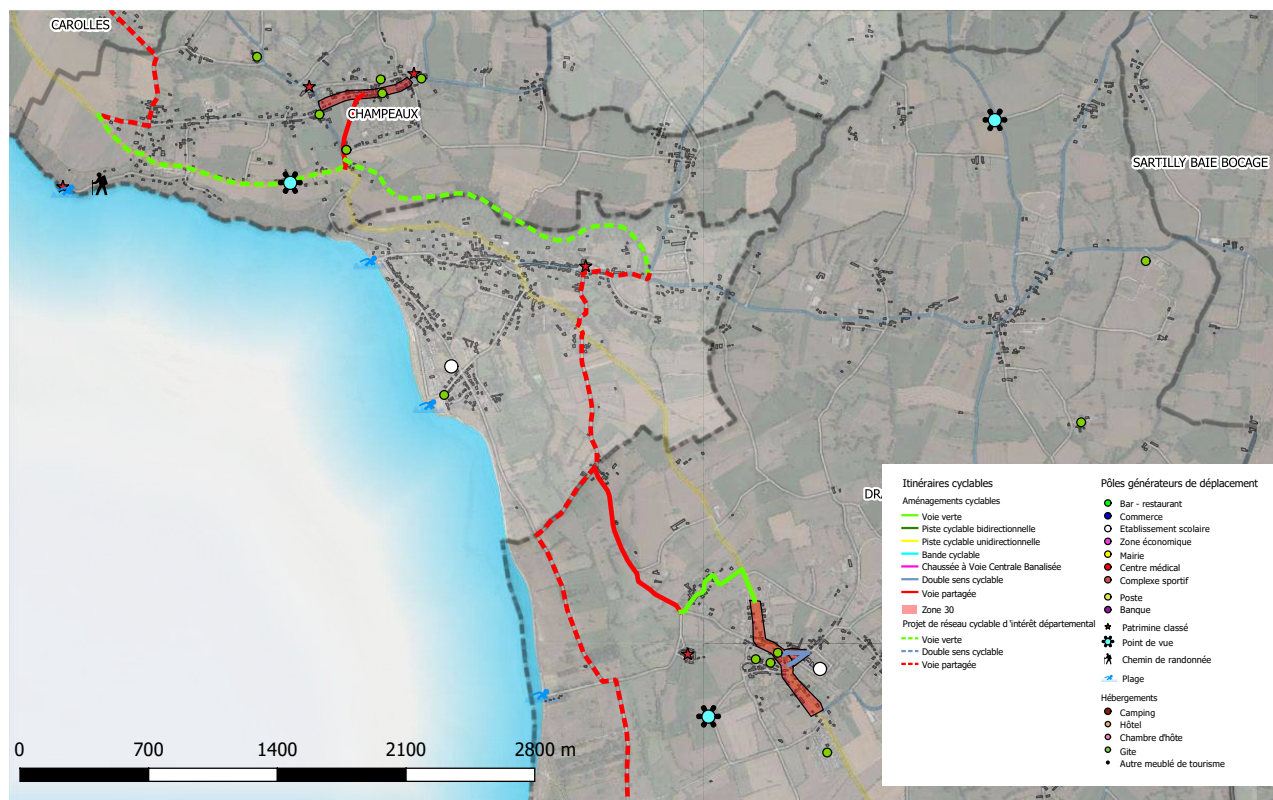


Longueur	2,7 km
Temps de parcours théorique	12 minutes
Dénivelé positif	33 m (sens Carolles → Champeaux)
Communes concernées	Carolles, Champeaux
Coût total	9 000 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Carolles, Centre-bourg de Champeaux

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Double sens cyclable	400	4 600 €
Voie partagée	2 000	2 400 €
Zone 30	600	2 000 €

4.4- Champeaux – Dragey-Ronthon

Rôle : relier les communes de Champeaux et Dragey-Ronthon. Cet itinéraire emprunte le réseau cyclable d'intérêt départemental, cette partie sera donc sous maitrise d'ouvrage du Conseil Départemental.

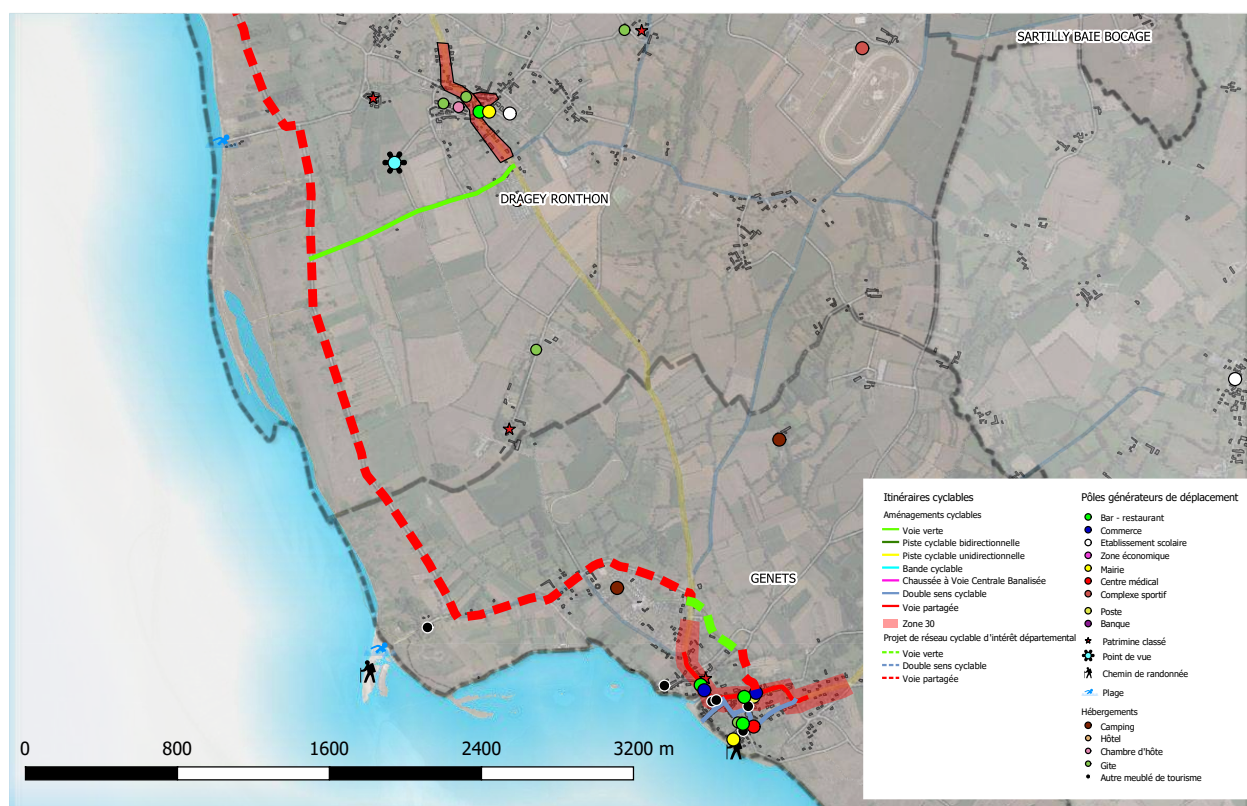


Longueur	5,8 km
Temps de parcours théorique	28 minutes
Dénivelé positif	109 m (sens Dragey-Ronthon – Champeaux)
Communes concernées	Champeaux, Saint Jean le Thomas, Dragey-Ronthon
Coût total	485 000 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Champeaux, centre-bourg de Dragey-Ronthon

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Zone 30	1 500	2 000 €
Voie verte	2 700	166 000 €
Voie partagée	2 800	4 000 €
Points durs	-	315 000 €

4.5- Dragey-Ronthon - Genêts

Rôle : relier les communes de Dragey-Ronthon et Genêts en empruntant le réseau cyclable d'intérêt départemental.

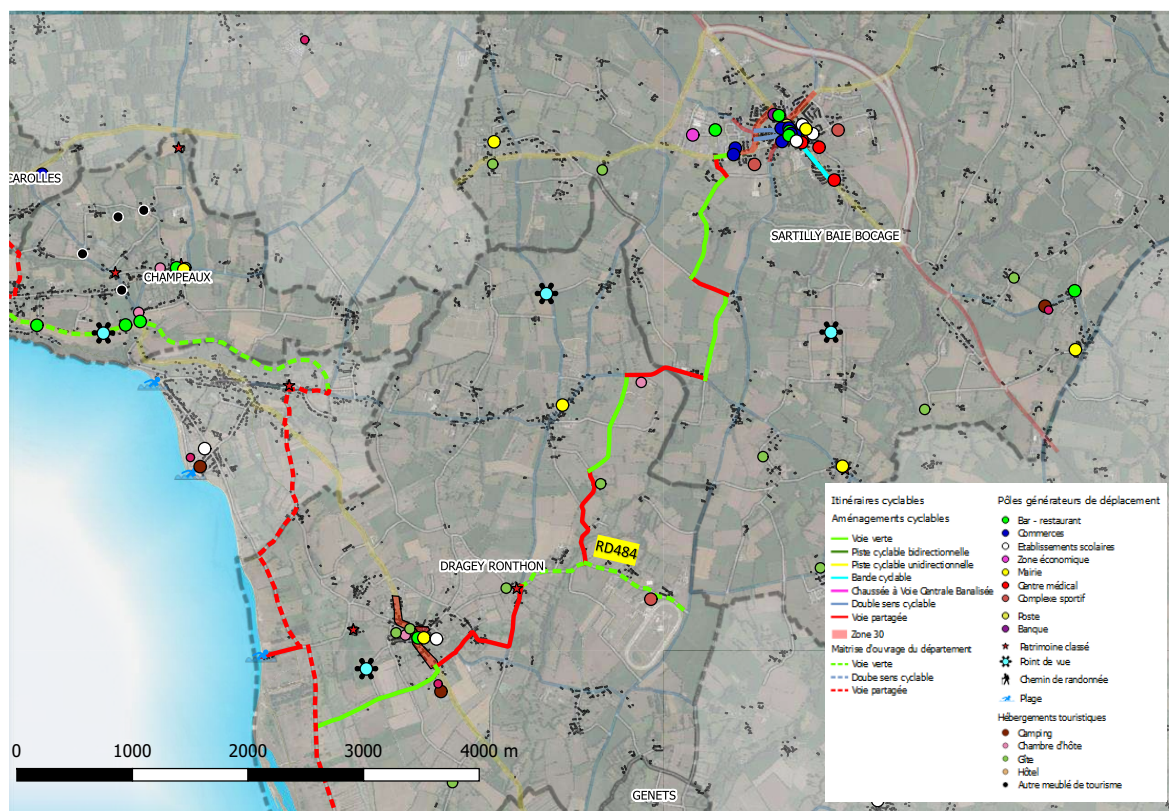


Longueur	5,3 km
Temps de parcours théorique	24 minutes
Dénivelé positif	55 m (sens Genêts → Dragey-Ronthon)
Communes concernées	Dragey-Ronthon, Genêts
Coût total	20 000 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Dragey-Ronthon, Plage du Bec d'Andaine, centre-bourg de Genêts

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Zone 30	2 000	2 000 €
Voie verte	800	16 000 €
Voie partagée	3 500	2 000 €

4.6- Dragey-Ronthon – Sartilly-Baie-Bocage

Rôle : relier les communes de Dragey-Ronthon et Sartilly-Baie-Bocage en empruntant au maximum des routes à faible trafic pouvant être transformées en voie verte. Cet itinéraire a été proposé par le bureau d'études Mue Paysage travaillant sur le projet de territoire durable de la commune. Le département a pour projet d'aménager la RD484 en voie verte ouverte aux riverains et engins agricoles jusqu'au complexe équin.

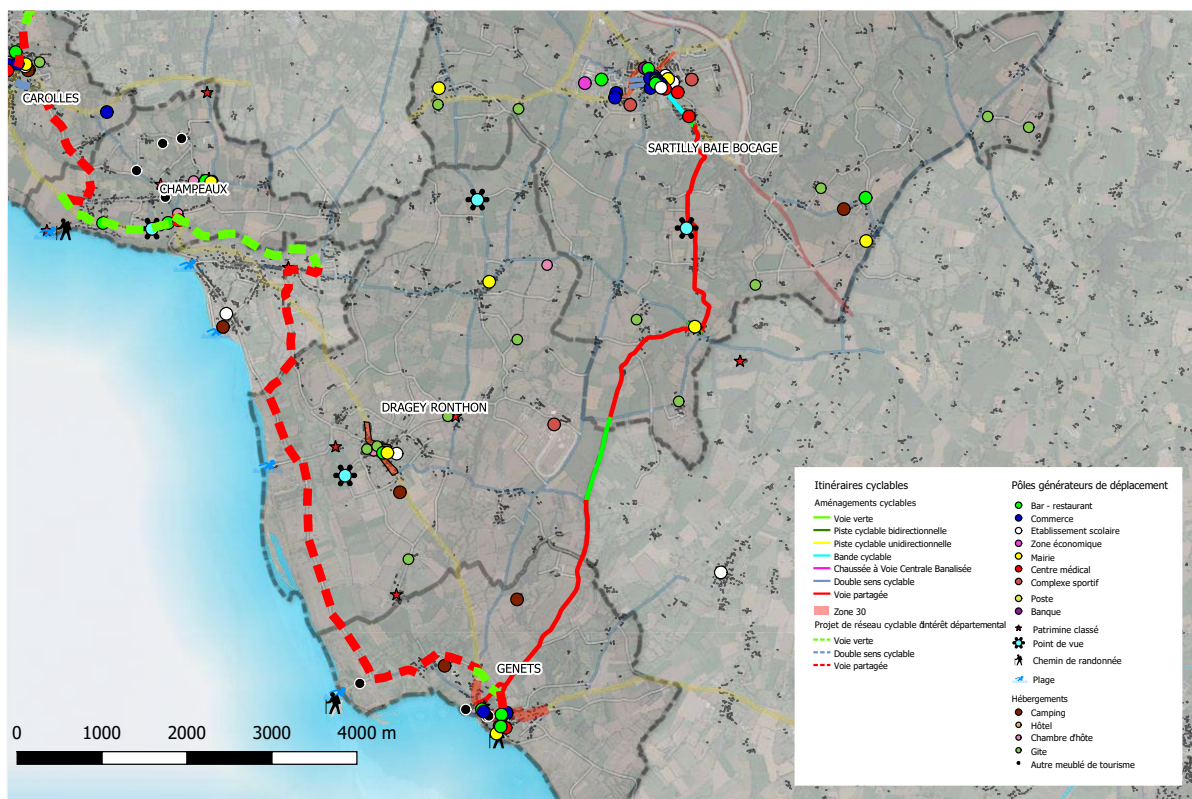


Longueur	9,5 km
Temps de parcours théorique	50 minutes
Dénivelé positif	187 m (sens Dragey-Ronthon → Sartilly-Baie-Bocage)
Communes concernées	Dragey-Ronthon, Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	185 000 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Dragey-Ronthon, zone d'activité de Sartilly-Baie-Bocage, centre-ville de Sartilly-Baie-Bocage

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie verte	4 800	174 000 €
Voie partagée	4 700	11 000 €

4.7- Genêts – Sartilly-Baie-Bocage

Rôle : relier les communes de Genêts et Sartilly-Baie-Bocage en empruntant au maximum des routes à faible trafic et des chemins communaux pouvant être transformés en voie verte.

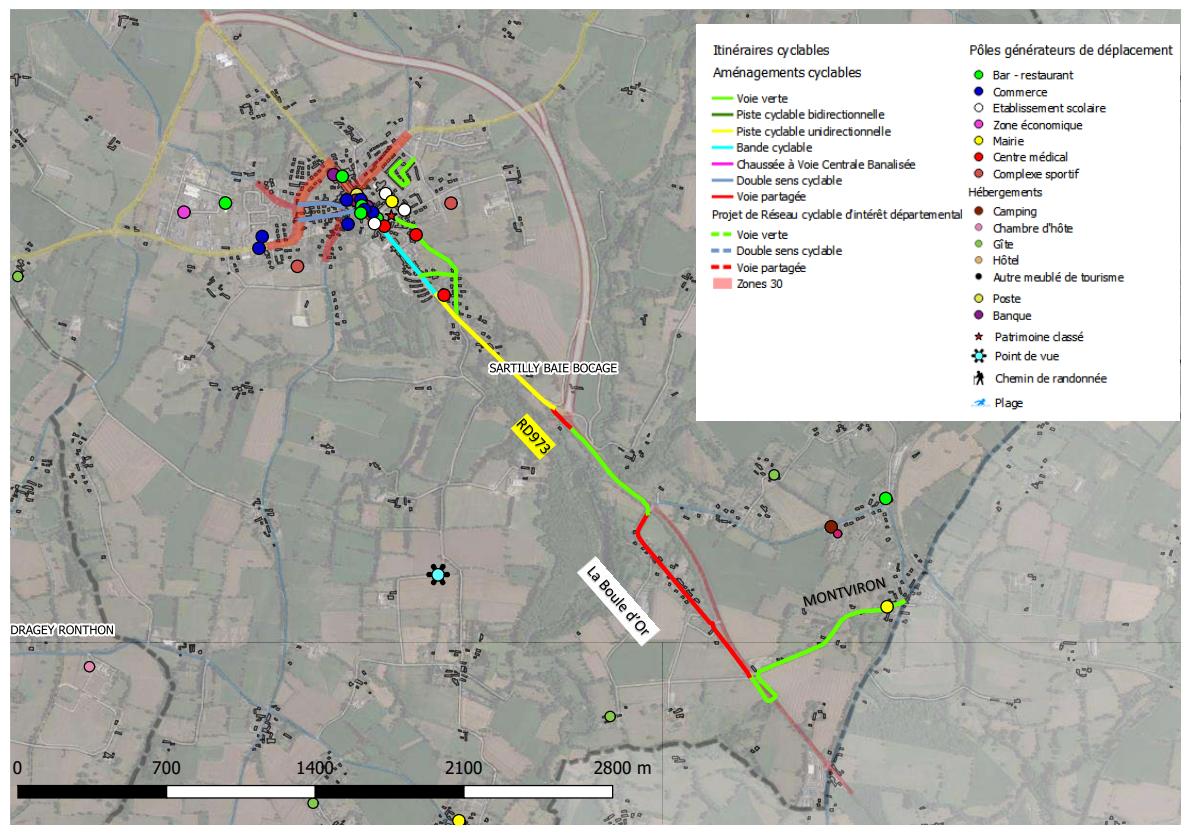


Longueur	9,7 km
Temps de parcours théorique	44 minutes
Dénivelé positif	172 m (sens Genêts → Sartilly-Baie-Bocage)
Communes concernées	Genêts, Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	48 500 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Genêts, commune déléguée de Champcey, centre-ville de Sartilly-Baie-Bocage, vue sur la baie depuis Champcey

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Bande cyclable	300	4 000 €
Voie verte	1 000	37 500 €
Voie partagée	3 500	7 000 €

4.8- Montviron – Sartilly

Rôle : relier les communes déléguées de Montviron et Sartilly en désenclavant le quartier de la Boule d'Or et en réutilisant la voie la plus à droite de la départementale 973 (sens Sartilly → Avranches) comme voie verte.

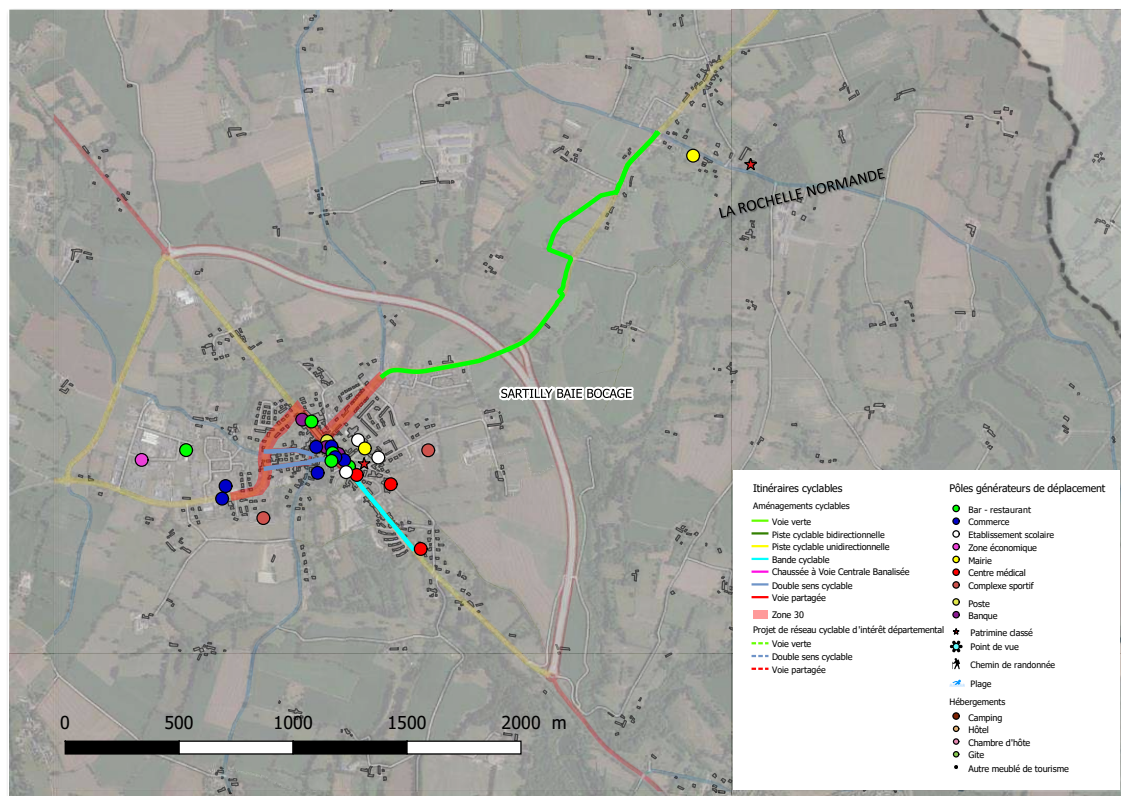


Longueur	3,6 km
Temps de parcours théorique	15 minutes
Dénivelé positif	99 m (sens Montviron → Sartilly)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	85 500 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Commune déléguée de Montviron, quartier de la Boule d'Or, centre-ville de Sartilly-Baie-Bocage, établissements scolaires de Sartilly-Baie-Bocage

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Bande cyclable	300	4 000 €
Voie verte	1 900	33 000 €
Piste cyclable unidirectionnelle	750	46 000 €
Voie partagée	1 000	6 000 €

4.9- La Rochelle Normande – Sartilly

Rôle : relier les communes déléguées de La Rochelle Normande et Sartilly en aménageant la RD35, axe fréquenté, par une voie verte confortable, tout en réutilisant un chemin de randonnée.

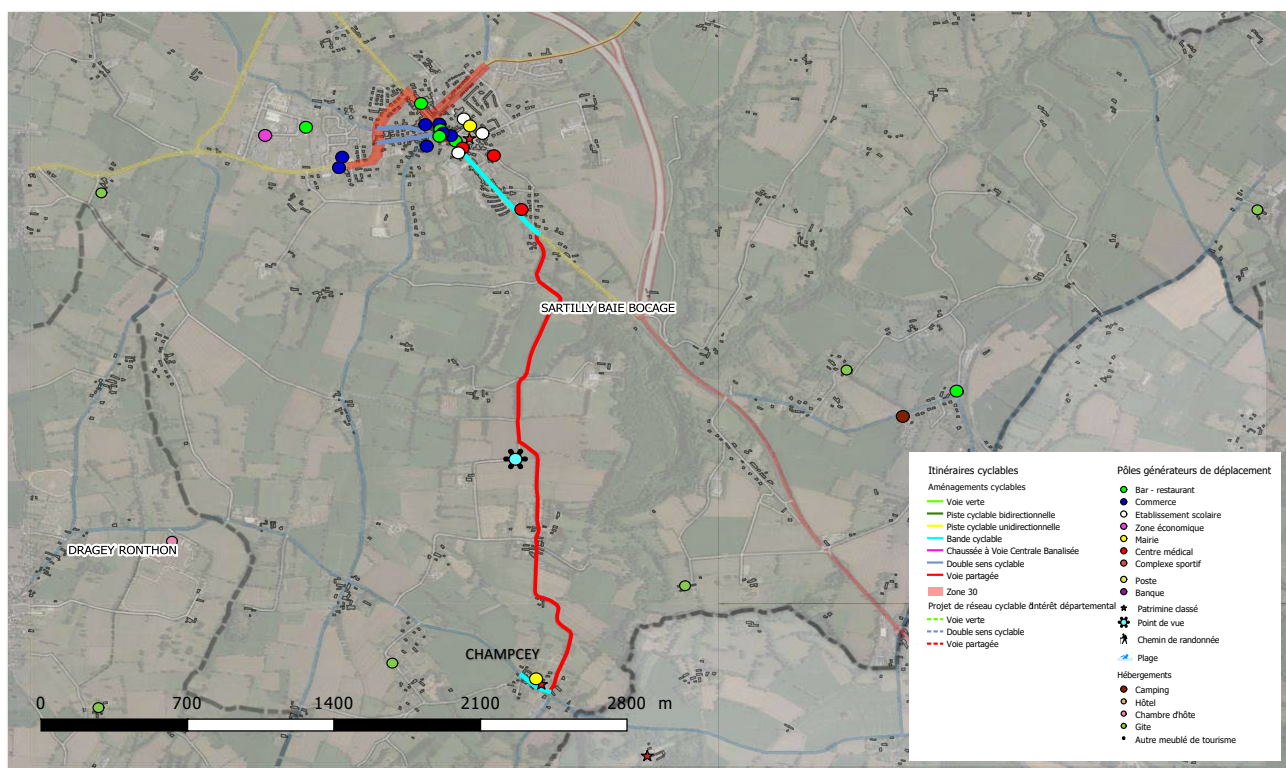


Longueur	2,3 km
Temps de parcours théorique	10 minutes
Dénivelé positif	32 m (sens Sartilly – La Rochelle Normande)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	655 000 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Commune déléguée de La Rochelle-Normande, centre-ville de Sartilly-Baie-Bocage, établissements scolaires de Sartilly-Baie-Bocage

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie verte	2 300	580 000 €
Point dur	-	75 000 €

4.10- Champcey - Sartilly

Rôle : relier les communes déléguées de Champcey et Sartilly par des routes peu fréquentées.

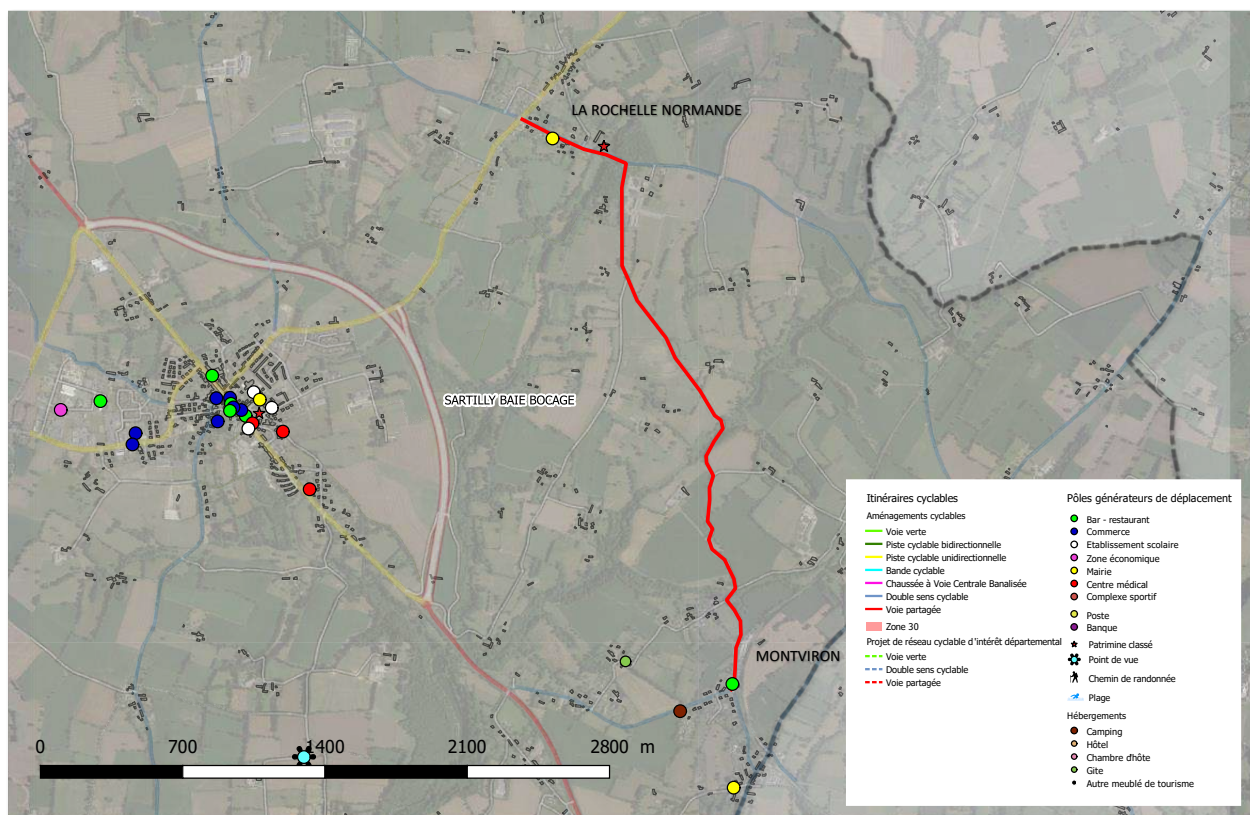


Longueur	3,3 km
Temps de parcours théorique	17 minutes
Dénivelé positif	99 m (sens Champcey → Sartilly)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	7 000 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Commune déléguée de Champcey, centre-ville de Sartilly-Baie-Bocage, vue sur la baie à Champcey

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie partagée	3 800	3 000 €
Bande cyclable	300	4 000 €

4.11- La Rochelle Normande – Montviron

Rôle : relier les communes déléguées de Montviron et La Rochelle Normande en empruntant des routes peu fréquentées permettant la cohabitation entre cyclistes et automobilistes.

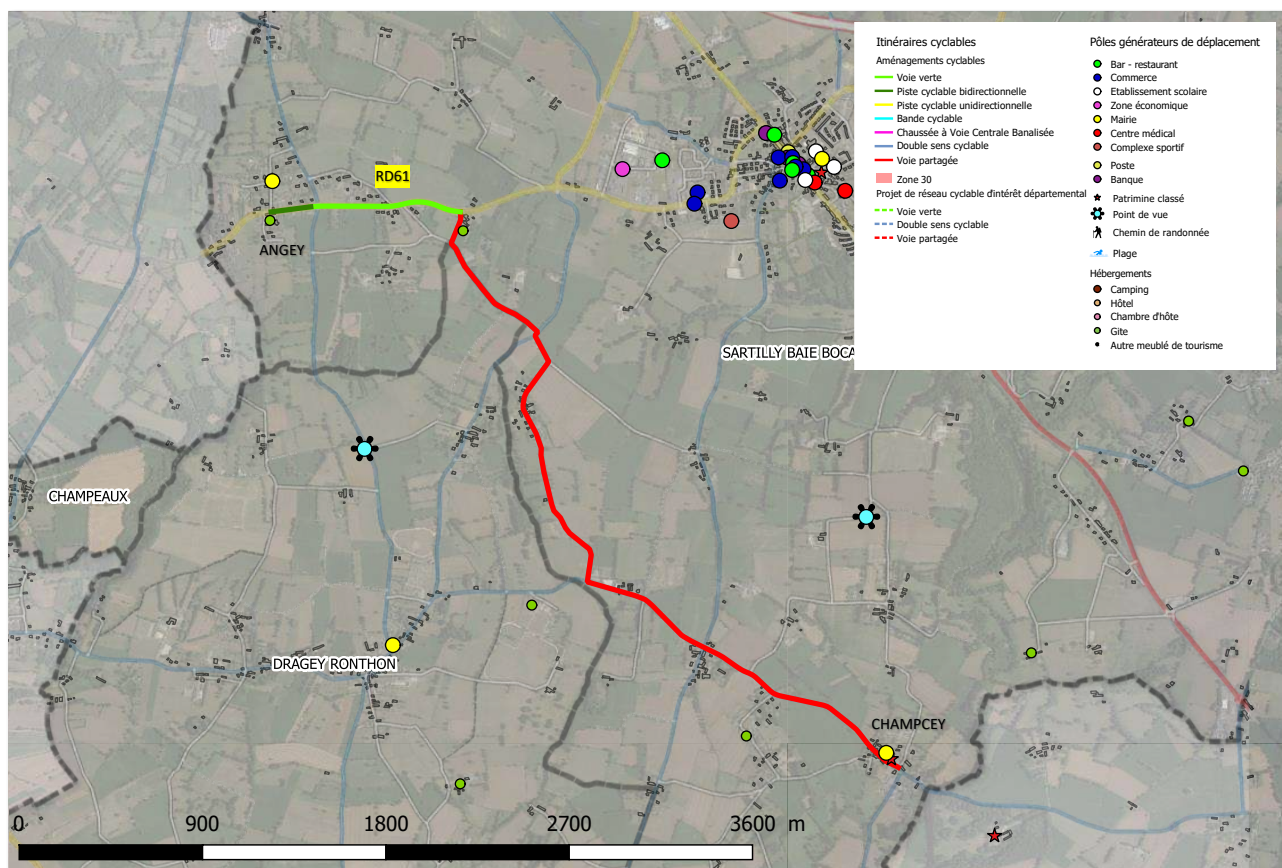


Longueur	3,8 km
Temps de parcours théorique	17 minutes
Dénivelé positif	62 m (sens Montviron – La Rochelle Normande)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	3 000 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Commune déléguée de La Rochelle-Normande, centre-ville de Sartilly-Baie-Bocage, établissements scolaires de Sartilly-Baie-Bocage

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie partagée	3 800	3 000 €

4.12- Champcey - Angey

Rôle : relier les communes déléguées de Champcey et Angey en empruntant des routes peu fréquentées et l'axe structurant de la RD61.

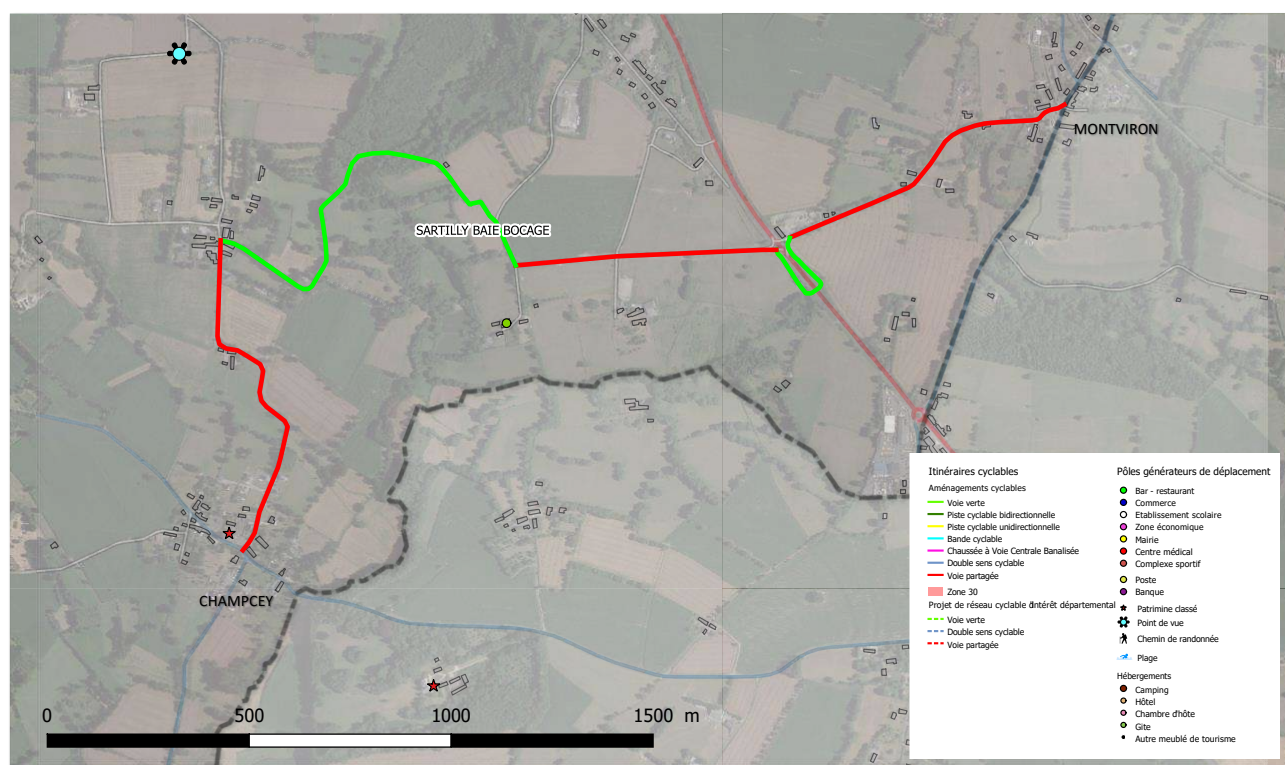


Longueur	4,8 km
Temps de parcours théorique	22 minutes
Dénivelé positif	87 m (sens Champcey → Angey)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	419 000 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Commune déléguée de Champcey, commune déléguée d'Angey

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie partagée	3 800	3 000 €
Voie verte	750	339 000 €
Piste cyclable bidirectionnelle	350	77 000 €

4.13- Champcey - Montviron

Rôle : relier les communes déléguées de Champcey et Montviron en empruntant des routes peu fréquentées, des chemins de randonnées et le boviduc sous la RD973.

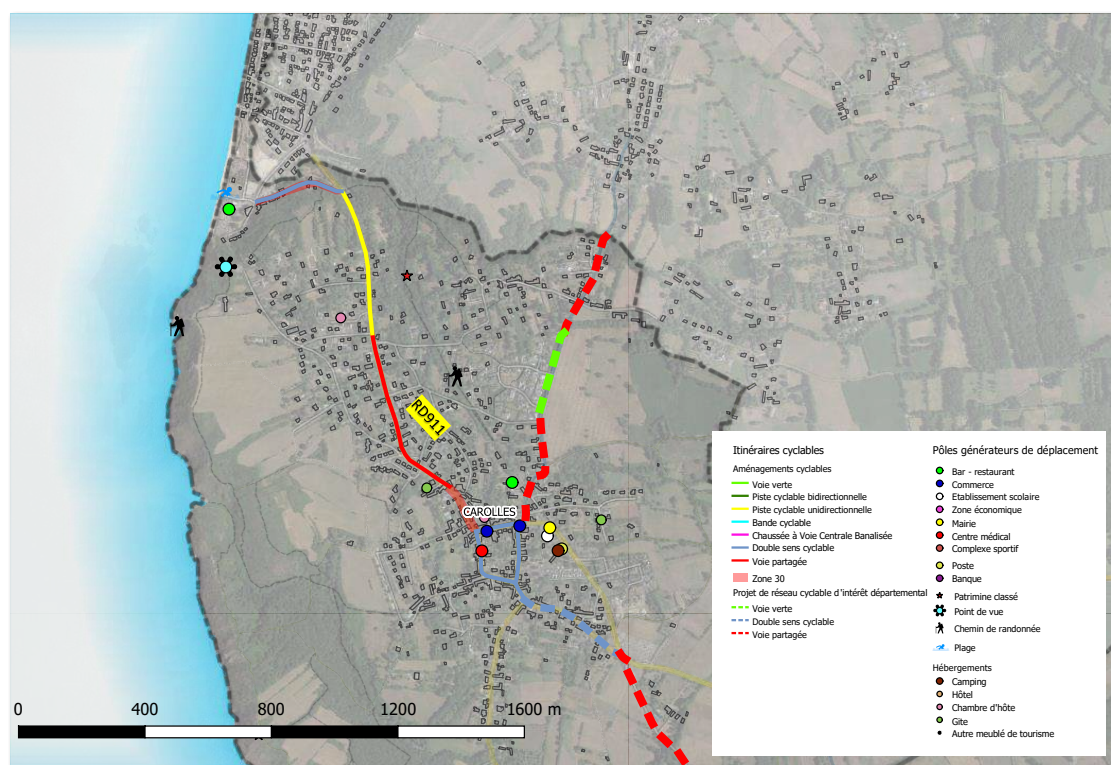


Longueur	2,8 km
Temps de parcours théorique	20 minutes
Dénivelé positif	136 m (sens Champcey → Montviron)
Communes concernées	Sartilly-Baie-Bocage
Coût total	53 200 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Commune déléguée de Champcey, commune déléguée de Montviron

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie partagée	1 300	3 200 €
Voie verte	1 350	50 000 €

4.14- Carolles – Carolles Plage

Rôle : relier le bourg de Carolles à la plage en pérennisant la piste cyclable provisoire sur la RD911.



Longueur	1,2 km
Temps de parcours théorique	9 minutes
Dénivelé positif	44 m (sens Carolles-Plage → Carolles)
Communes concernées	Carolles
Coût total	253 200 €
Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Carolles, Carolles Plage

Aménagement à créer	Longueur (m)	Coût
Voie partagée	600	800 €
Piste cyclable unidirectionnelle	500	14 500 €
Zone 30	300	1 000 €
Double sens cyclable	300	3 600 €
Point dur	-	200 000 €

5- Stratégie de stationnement

5.1- Principes généraux

Le stationnement est un maillon essentiel d'une politique cyclable, la crainte du vol étant le premier frein à l'usage du vélo après l'insécurité. L'enjeu est ici de pouvoir stationner son vélo à destination.

On peut distinguer plusieurs cas :

- Du stationnement courte durée pour les clients des commerces, pour des rendez-vous ou pour les visites touristiques. Des arceaux permettant d'attacher le cadre du vélo sont suffisants (figure 2). Il est même possible, devant l'essor de l'usage de la trottinette, de mettre en place du stationnement adapté (figure 3). En revanche, les racks vélos type pince-roues sont à proscrire (figure 1).



Figure 1 : Support vélo type « pince-roues » à déconseiller



Figure 2 : Exemple de support vélo à privilégier (Lyon)



Figure 3 : Support pour trottinettes

- Du stationnement moyenne durée à la journée, pour les actifs, les élèves, des trajets intermodaux vélo+bus ou dans les campings par exemple. Dans ce cas-là, l'abri vélo offre une garantie de sécurité optimale (figures 4 et 5). Son usage peut être gratuit ou payant, avec abonnement par exemple.



Figure 4 : Abri vélo sécurisé de 6 emplacements (Montreuil)



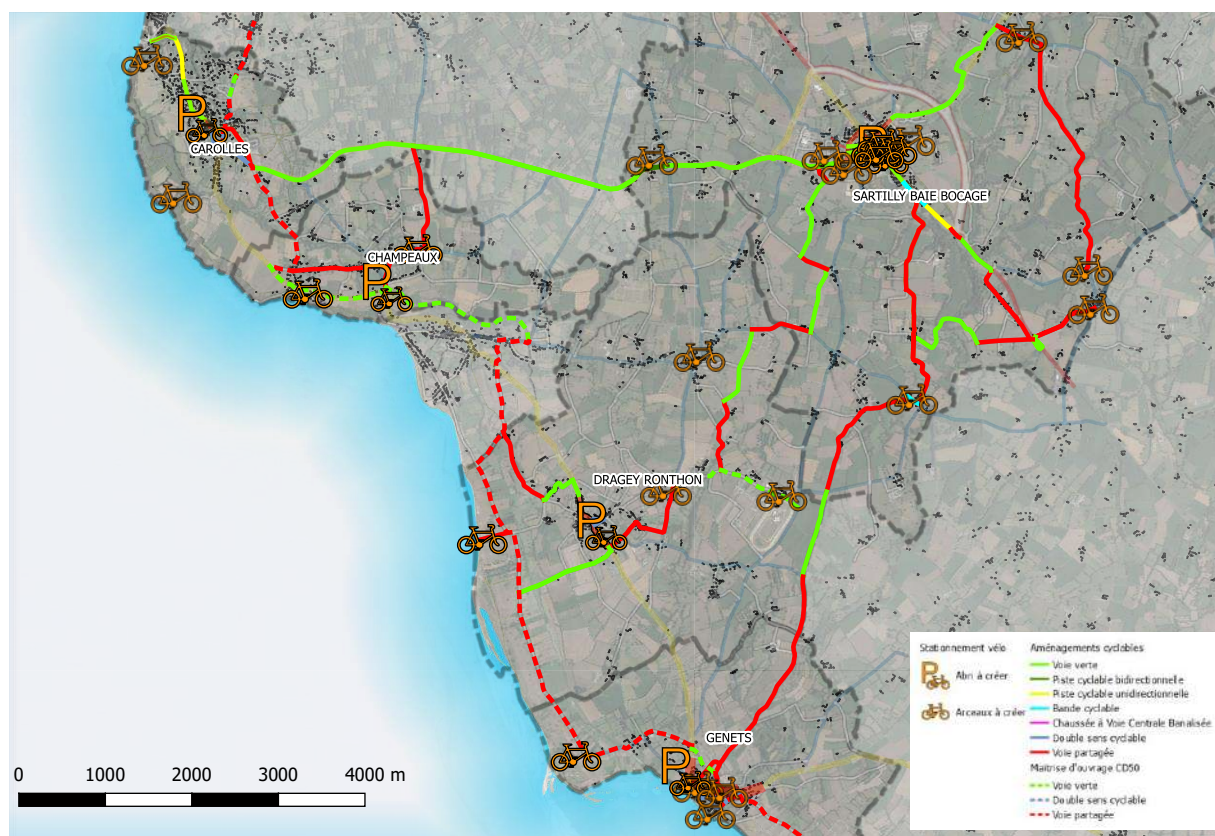
Figure 5 : Abri vélo sécurisé (Ile de France)

L'initiative de la commune de Carolles se doit d'être notée et encouragée. Elle propose deux abris disposant de matériel pour la petite réparation, station de gonflage de pneus et borne de recharge pour vélo à assistance électrique.



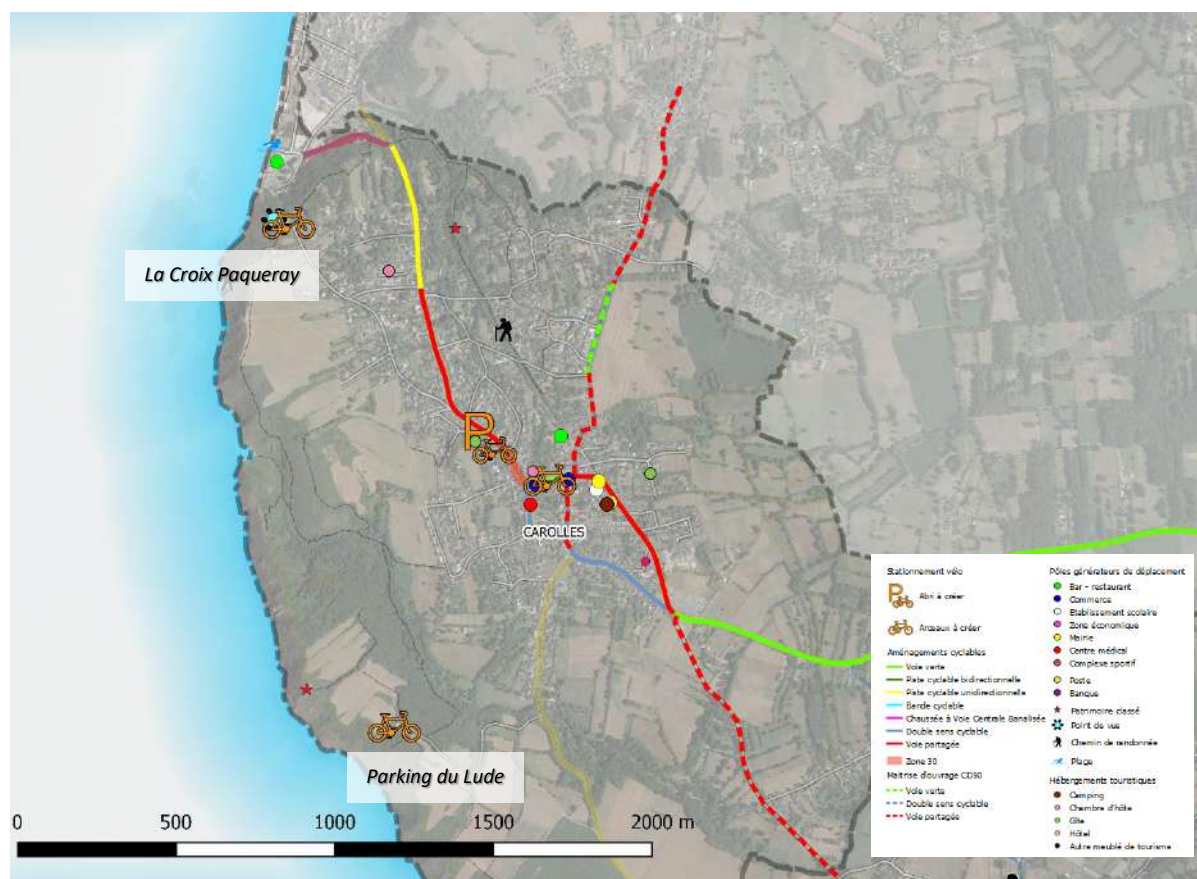
Figure 6 et 7 : Abri de Carolles mairie (photos bureau d'étude ISR)

5.2- Cartographie générale - coûts



	Prix unitaire (€ HT)	Nombre	Prix total (€ HT)
Arceaux	120 €	120	14 400 €
Abri sécurisé	10 000 €	5	50 000 €
TOTAL			64 400 €

5.2- Le stationnement vélo à Carolles



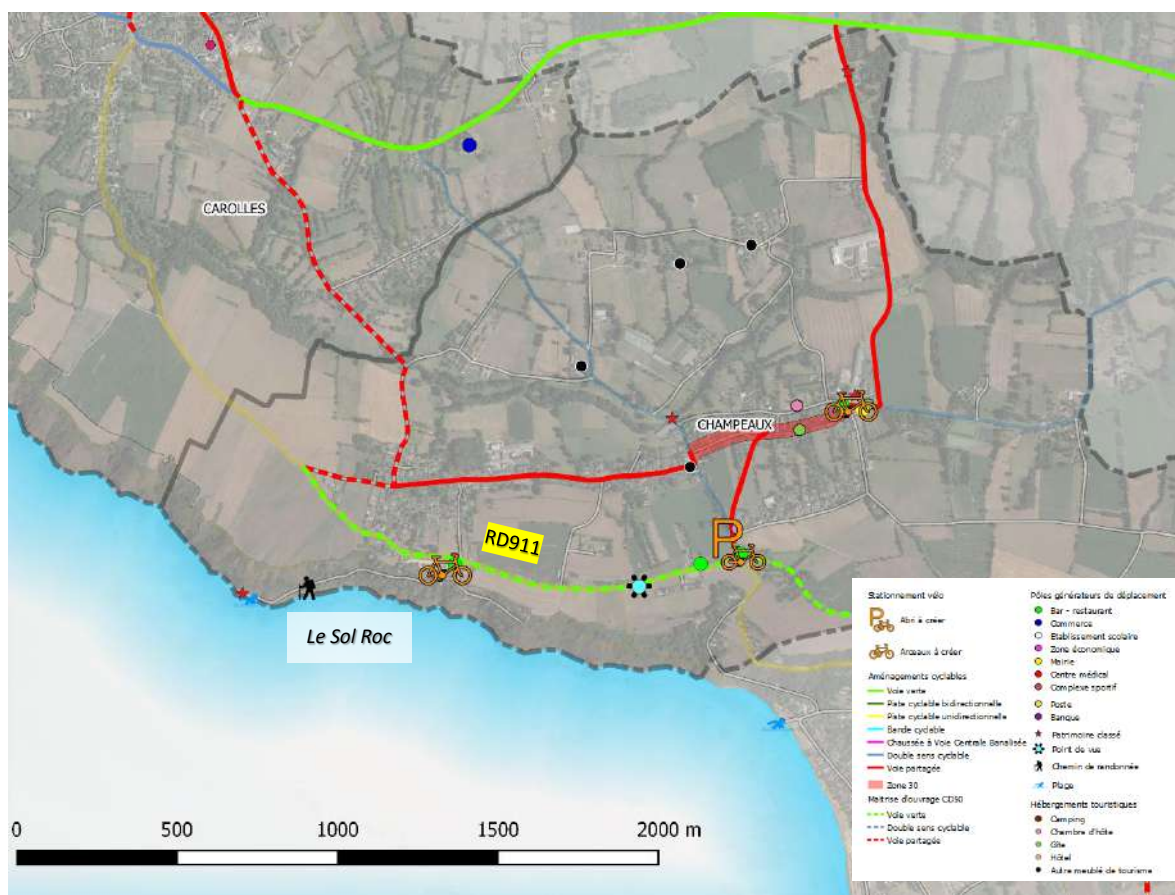
Carolles est la commune la plus avancée en termes de stationnement vélo. Deux abris sont installés, au bourg et à la plage. Ces abris ne peuvent cependant pas être considérés comme des abris sécurisés dans le sens où ils ne sont pas fermés. Ils offrent néanmoins une bonne sécurité, un abri pour les intempéries ainsi que du matériel pour des petites réparations et la recharge des batteries de vélos à assistance électrique.

L'enjeu est ici de proposer du stationnement supplémentaire pour favoriser l'intermodalité vélo + bus ainsi que sur les sites touristiques et l'école.

A ce titre, pour encourager le cyclotourisme, même si ces deux sites ne sont pas desservis par des itinéraires, l'installation d'arceaux vélos à la Croix Paqueray ainsi qu'au parking du Lude apparaît nécessaire.

	Prix unitaire (€ HT)	Nombre	Prix total (€ HT)
Arceaux	120 €	20	2 400 €
Abri sécurisé	10 000 €	1	10 000 €
TOTAL			11 800 €

5.3- Le stationnement vélo à Champeaux

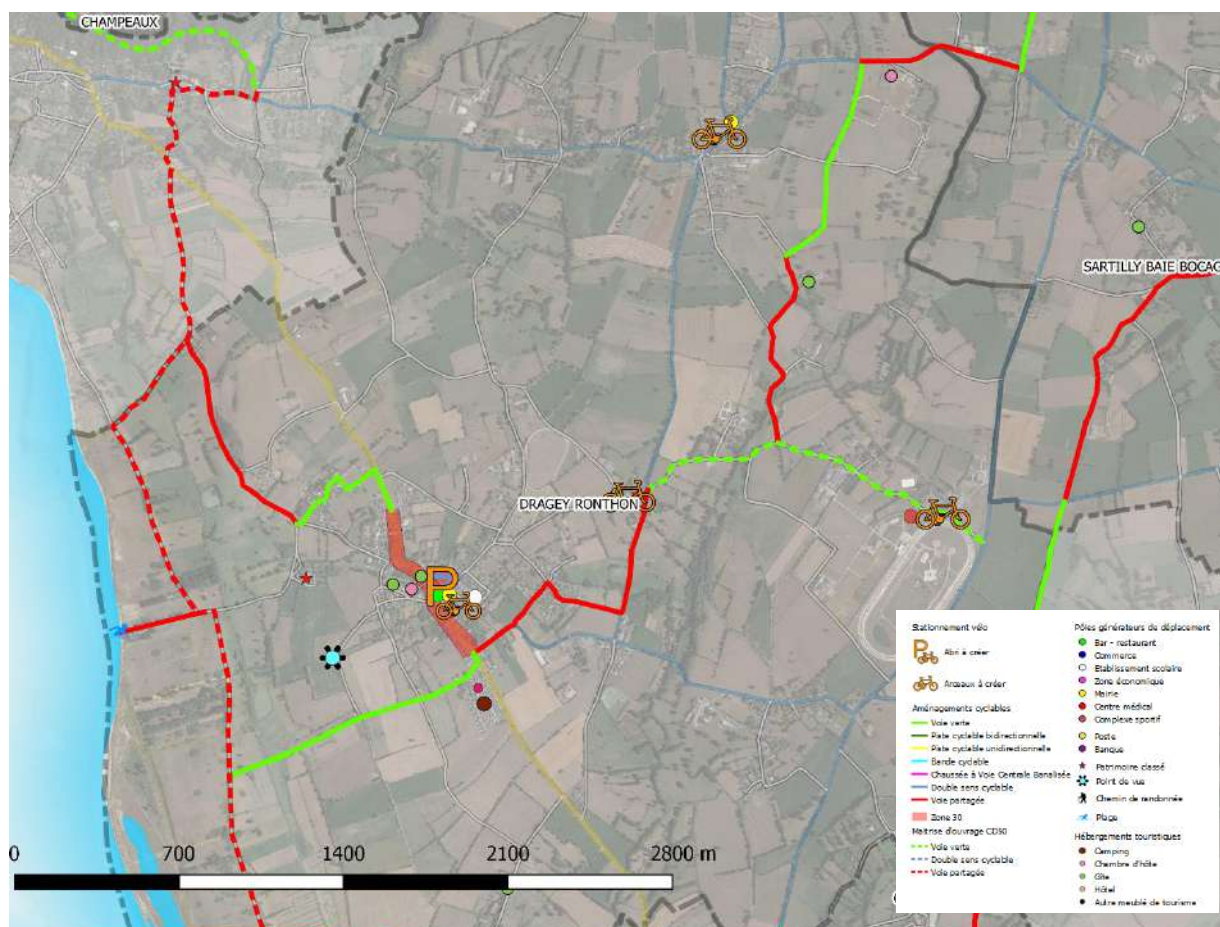


Le stationnement vélo sur la commune de Champeaux doit s'articuler autour du centre-bourg, dans le cas des déplacements du quotidien (commerce, restaurant, mairie) et sur la RD911, davantage à visée touristique, pour les visiteurs souhaitant se promener vers le Sol Roc ou le sentier du littoral.

Une réflexion pourra être menée sur la mise en place d'un abri sécurisé pour encourager l'intermodalité vélo + bus.

	Prix unitaire (€ HT)	Nombre	Prix total (€ HT)
Arceaux	120 €	10	1 200 €
Abri sécurisé	10 000 €	1	10 000 €
TOTAL			11 200 €

5.4- Le stationnement vélo à Dragey-Ronthon



La commune de Dragey-Ronthon s'est déjà saisie de la problématique de l'intermodalité vélo+bus puisque des racks vélos sont installés à proximité d'arrêts de bus (lignes régulières et scolaires). Néanmoins, pour offrir des garanties de sécurité aux actifs laissant leur vélo à la journée, des abris fermés sont la meilleure solution.

La commune est actuellement en cours de programmation de stationnement. Des supports pour vélos en bois ont été installés au printemps 2023 à la plage et les racks « pince-roues » sont progressivement remplacés par des arceaux plus sécurisés.

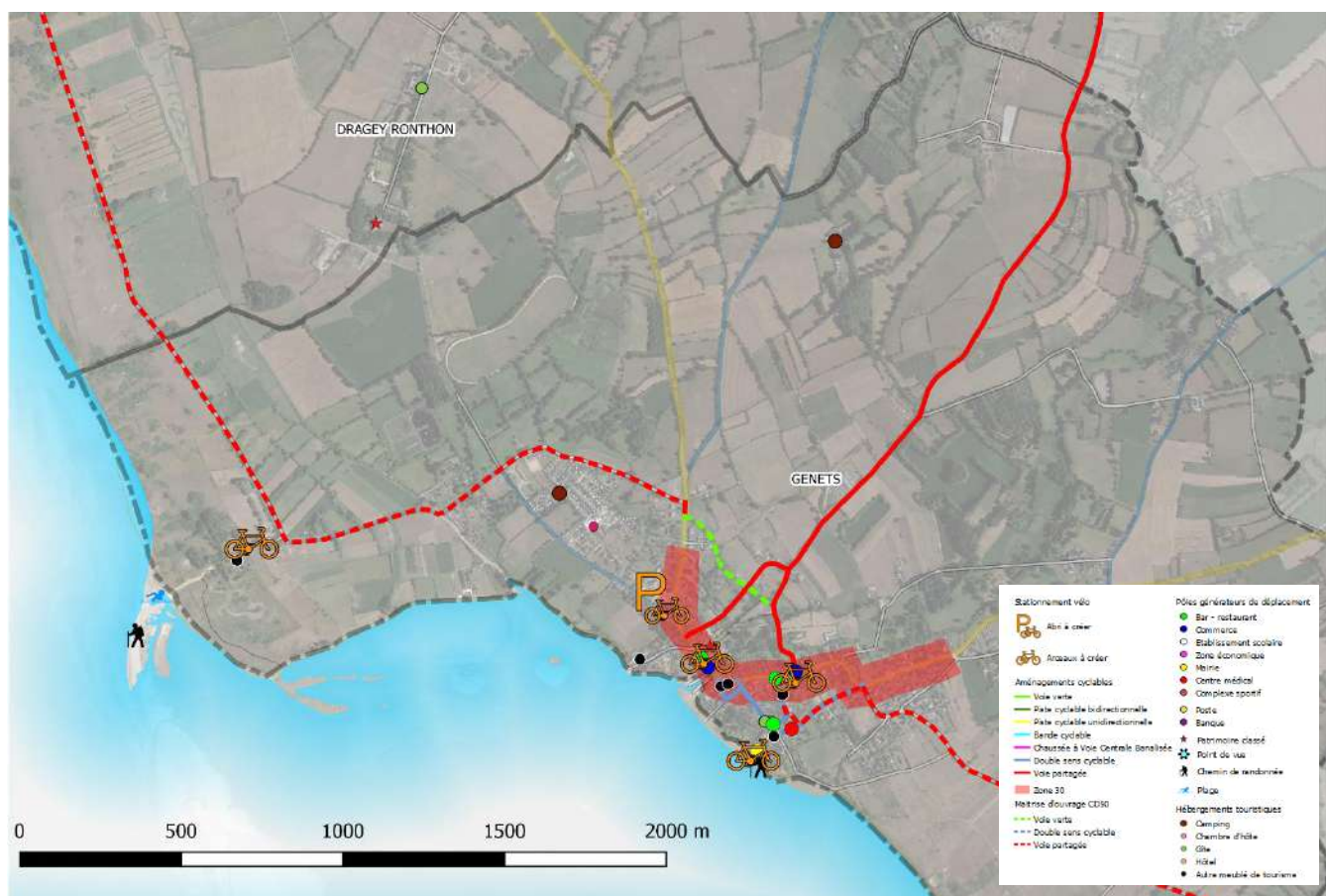
D'autres secteurs, concernés par des déplacements du quotidien ou de loisirs, peuvent être intéressés :

- La mairie annexe de Ronthon ;
- Le hameau de l'église ;
- Le complexe équin.

Sur ces secteurs, il s'agit surtout de stationnement courte durée, des arceaux peuvent suffire.

	Prix unitaire (€ HT)	Nombre	Prix total (€ HT)
Arceaux	120 €	25	3 000 €
Abri sécurisé	10 000 €	1	10 000 €
TOTAL			13 000 €

5.5- Le stationnement vélo à Genêts



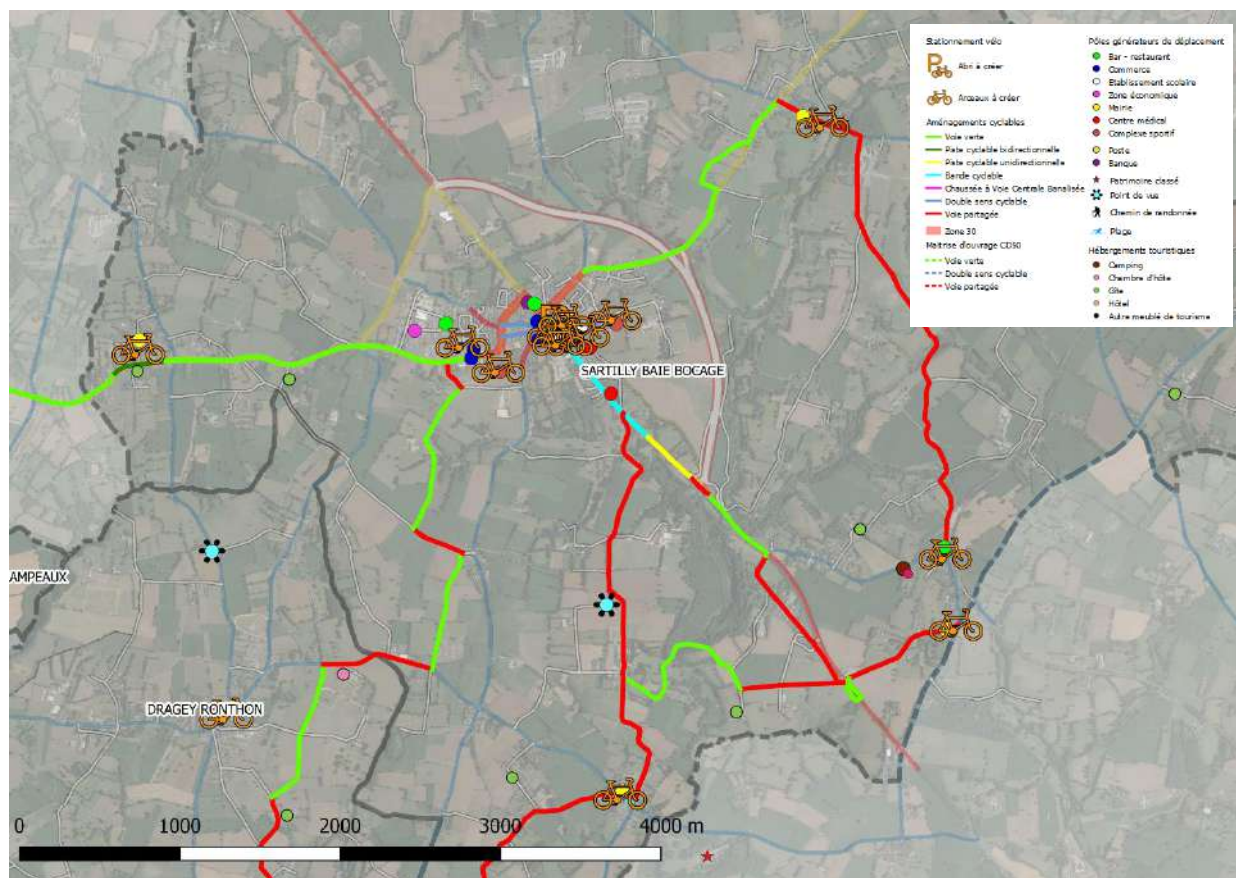
Sur la commune de Genêts, on peut distinguer plusieurs cas d'utilisation du stationnement vélo :

- D'un point de vue touristique, le stationnement au Bec d'Andaine apparaît nécessaire pour les vacanciers.
- D'un point de vue déplacement du quotidien, le centre-ville, où de nombreux commerces et services sont installés, doit disposer d'emplacements permettant aux cyclistes de déposer leur vélo le temps de leurs courses, rendez-vous, etc.
- En intermodalité vélo+bus, à proximité de l'arrêt de bus, pour permettre aux actifs de déposer leur vélo en sécurité pour se rendre sur leur lieu de travail en bus.

	Prix unitaire (€ HT)	Nombre	Prix total (€ HT)
Arceaux	120 €	25	3 000 €
Abri sécurisé	10 000 €	1	10 000 €
TOTAL			13 000 €

5.5- Le stationnement vélo à Sartilly-Baie-Bocage

5.5.1- Commune entière

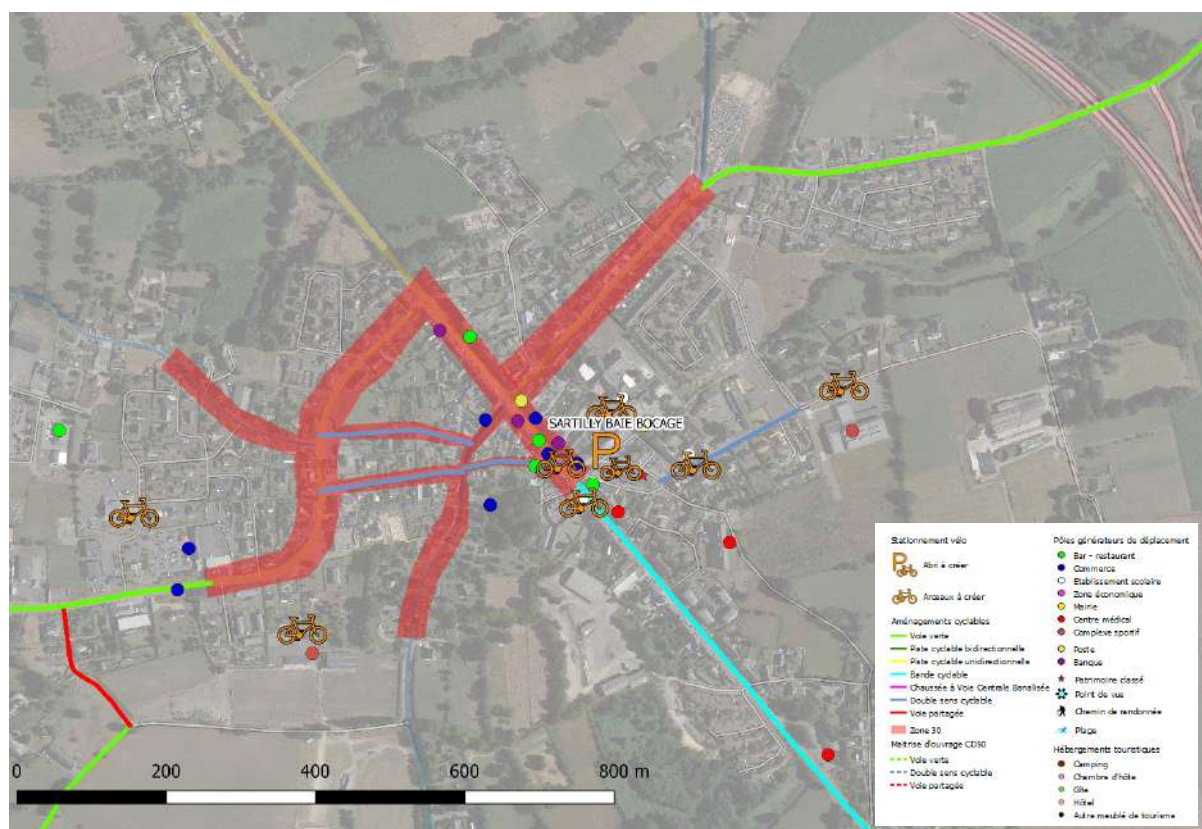


Le stationnement, principalement lié à du déplacement du quotidien, doit être généralisé à proximité des mairies des communes déléguées, pour permettre aux habitants de stationner leur vélo en sécurité pour un rendez-vous ou une réunion par exemple.

Sur la commune de Sartilly, 2 secteurs doivent être étudiés :

- Le centre-ville (présenté en page suivante) ;
- La zone d'activité à l'ouest de la commune sur la RD61, qui concentre plusieurs entreprises, des commerces et des restaurants.

5.5.2- Sartilly centre



Dans le centre-ville, les enjeux sont multiples :

- Du stationnement courte durée pour les clients des commerces ;
- Du stationnement courte durée pour les usagers des terrains de sport ;
- Du stationnement longue durée pour les scolaires et les actifs.
- Du stationnement longue durée en intermodalité vélo+bus à proximité de l'arrêt de bus

Des arceaux sont proposés dans la Grande Rue, proches des commerces, des terrains de sport, et un abri dans le secteur des écoles et de la mairie.

	Prix unitaire (€ HT)	Nombre	Prix total (€ HT)
Arceaux	120 €	40	4 800 €
Abri sécurisé	10 000 €	1	10 000 €
TOTAL			14 800 €

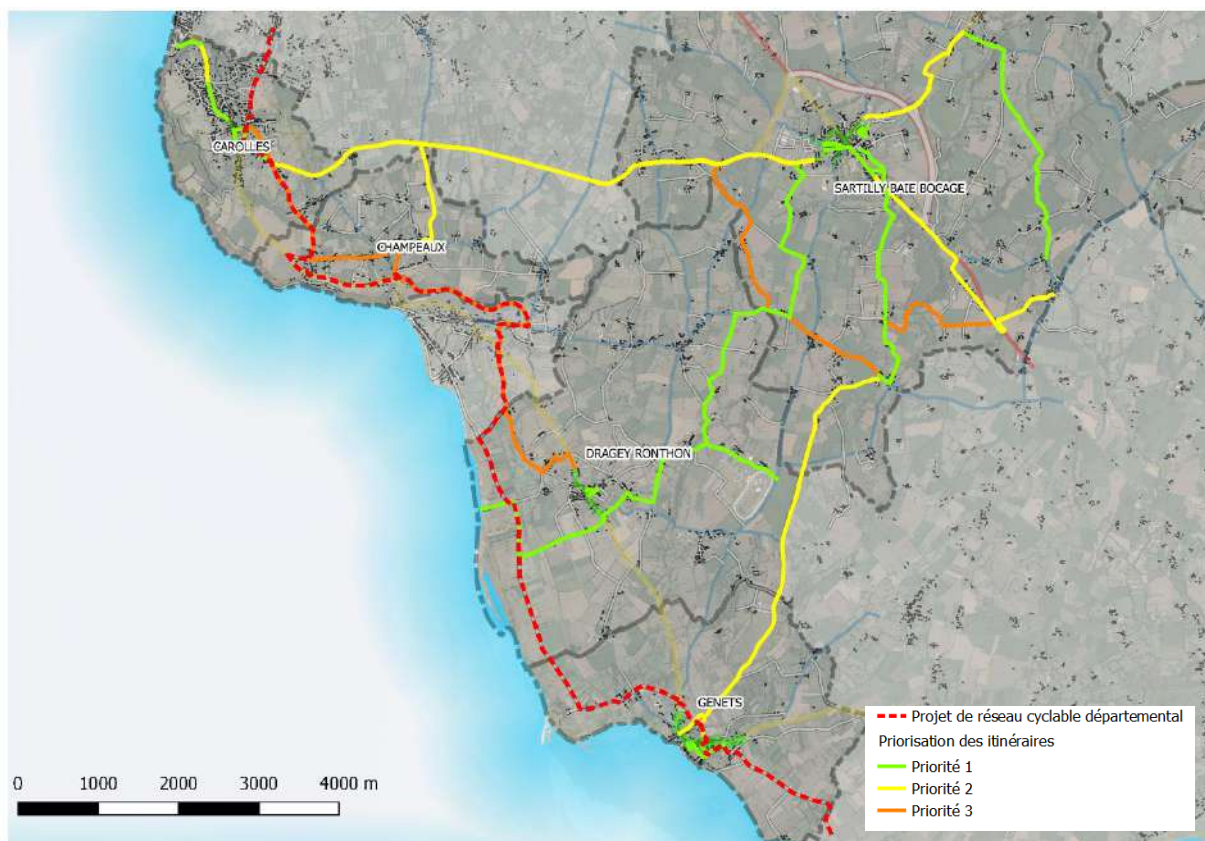
6- Programmation de la démarche

6.1- Priorisation des itinéraires

Les parties prenantes du projet se sont accordées pour prioriser les axes et tronçons les plus rapides à mettre en place au regard de l'aménagement (voie partagée ou voie verte ouverte aux riverains sans nouveau revêtement) et du coût. Ces tronçons, nécessitant uniquement du marquage au sol ou de la signalétique verticale, doivent être aménagés par linéaire, afin d'éviter de retrouver des tronçons aménagés non reliés entre eux.

Le deuxième niveau de priorité indique les itinéraires permettant de répondre à des objectifs de sécurité, de désenclavement ainsi que l'épine dorsale du schéma directeur qu'est la RD61, nécessitant des dossiers de subvention et des réunions avec les différents gestionnaires.

Le troisième niveau correspond au reste des itinéraires, reliés au réseau cyclable départemental ou se raccordant aux itinéraires définis en priorité 1 et 2.



6.1.1- Priorité 1

L'apaisement de la circulation dans la traversée des communes nécessite du marquage au sol (places de stationnement en chicane pour faire ralentir, marquage au sol du double sens cyclable), des panneaux de début et fin de zone 30, etc.

Ces aménagements légers peuvent être réalisés rapidement.

Certains itinéraires nécessitant uniquement de la signalétique peuvent également être mis en place rapidement :

- Champcey – Sartilly-Baie-Bocage ;

- La Rochelle Normande – Montviron ;
- Dragey-Ronthon – complexe équin ;
- En aménagement provisoire, une chaussée à voie centrale banalisée sur la route du Bec d'Andaine ;
- Dragey-Plage – Dragey ;
- Dragey-Eglise – Sartilly-Baie-Bocage (concertations nécessaires avec le ou les propriétaires de parcelles privées) ;
- Traversées des communes.

6.1.2- Priorité 2

En deuxième niveau de priorité, l'épine dorsale Carolles – Sartilly nécessite des dossiers de subvention et des liens réguliers avec les différents gestionnaires. Cet itinéraire peut être classé dans cette priorité.

Sur la commune de Sartilly-Baie-Bocage, les habitants du quartier de la Boule d'Or ont régulièrement pointé l'enclavement du secteur. L'itinéraire Montviron – Sartilly dessert ce quartier et offre aux habitants une liaison douce jusqu'au centre de Sartilly. Des travaux sont nécessaires, notamment le revêtement du boviduc, ainsi que la mise en place d'un séparateur sur la RD973 pour neutraliser la voie la plus à droite (sens Granville → Avranches).

Les itinéraires concernés :

- Sartilly-Baie-Bocage – Carolles ;
- Sartilly-Baie-Bocage – Champeaux ;
- La Rochelle Normande – Sartilly ;
- Montviron – Sartilly ;
- Genêts – Champcey ;
- Sécurisation de la piste cyclable Carolles – Carolles-Plage

6.1.3- Priorité 3

En troisième niveau de priorité, les liaisons avec le schéma directeur départemental, dont la réalisation est sous maîtrise d'ouvrage départementale. Afin d'éviter que les tronçons soient isolés, ces itinéraires ne pourront se faire qu'en parallèle du schéma départemental.

Les itinéraires concernés :

- Carolles – Champeaux (dépendant du schéma directeur départemental) ;
- Champeaux – Dragey-Ronthon (dépendant du schéma directeur départemental) ;
- Dragey-Ronthon – Genêts (réflexion sur itinéraire alternatif à la route du Bec d'Andaine)
- Angey – Champcey (à la suite de l'aménagement de la RD61)

6.2- Priorisation du stationnement

Pour que la politique cyclable soit cohérente, le stationnement ne peut pas être décorrélé des aménagements. Aussi, la priorité doit être donnée au stationnement au cœur des communes, pour les achats du quotidien des clients des commerces, du stationnement moyenne et longue durée en intermodalité vélo + bus, notamment pour les élèves des établissements scolaires souhaitant laisser leur vélo pour se rendre en car à l'école et les actifs travaillant en centre-ville ou prenant les transports en commun pour se rendre dans les villes alentour.

Afin d'impulser cette politique cyclable et encourager la pratique actuelle, surtout orientée déplacements loisirs et touristiques, la mise en place du stationnement peut démarrer en amont de la création des itinéraires, étant relativement peu coûteuse pour un bénéfice rapide. On compte en effet en moyenne un peu plus d'une centaine d'euros par arceau vélo et environ 10 000 € par abri d'une dizaine d'emplacements.

7- Actions complémentaires

Au-delà des aménagements cyclables et du stationnement, le développement d'une « culture vélo » est indispensable pour faire adhérer la population et provoquer un changement de comportement. A ce titre, toute initiative privée ou publique doit être encouragée.

Parmi les actions à proposer, on peut noter :

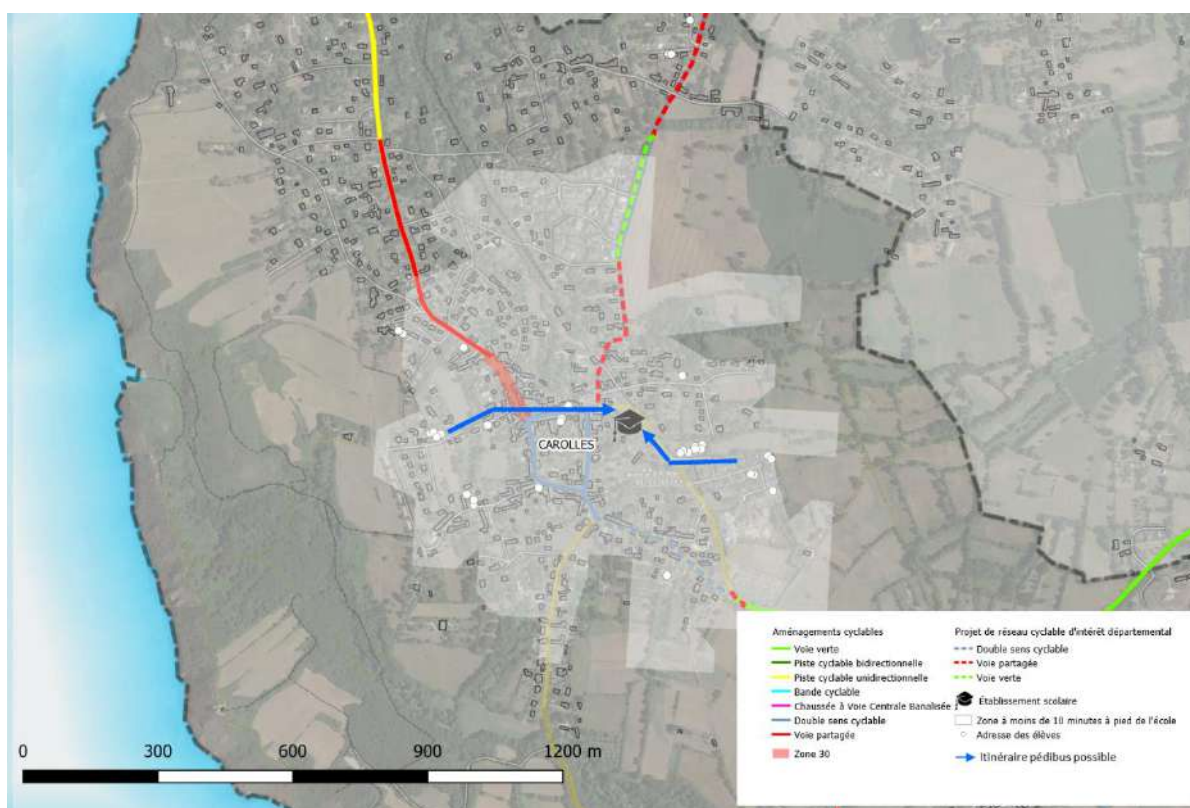
7.1- Le développement d'une culture vélo scolaire

En 40 ans, les enfants ont perdu 25 % de leur capacité cardiovasculaire (source Fédération Française de cardiologie). Le manque d'activité physique en est la principale raison.

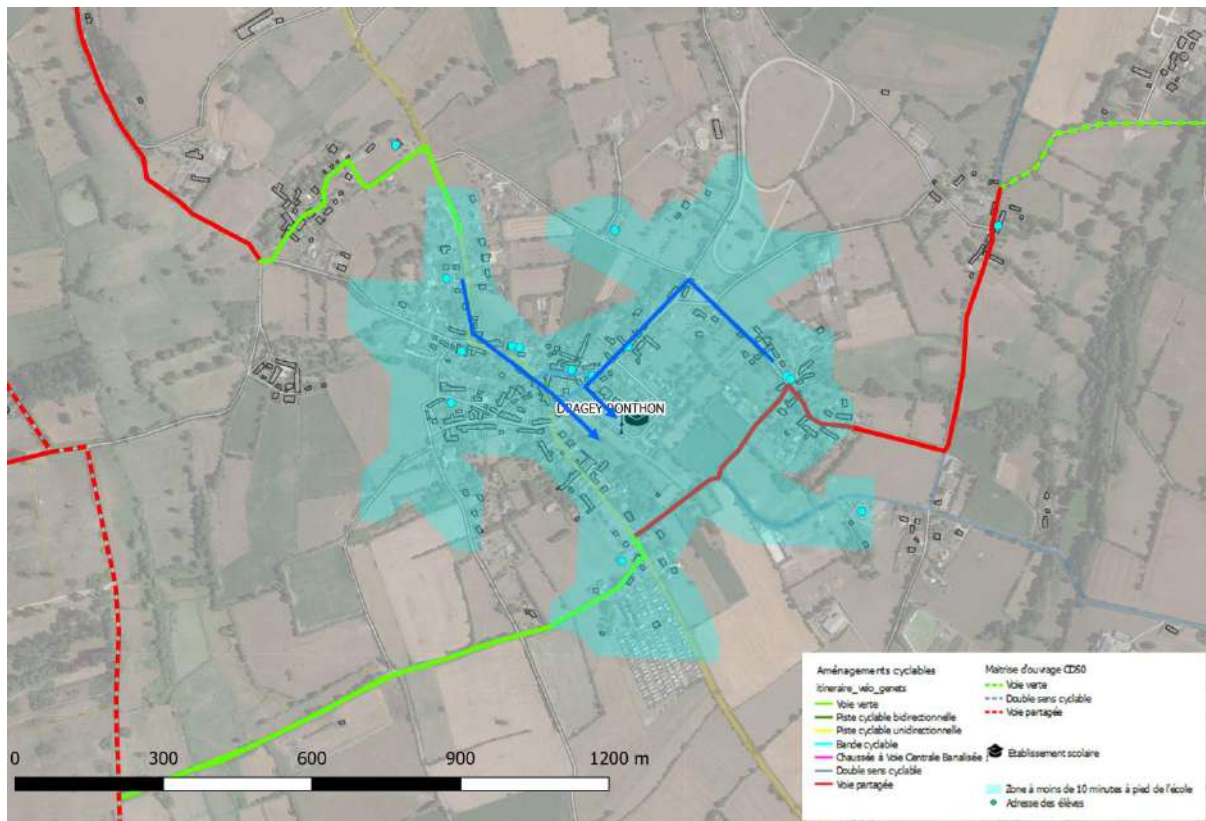
Un plan de déplacement spécifique aux établissements scolaires doit être mis en place et encouragé pour développer les déplacements actifs, la marche et le vélo. Les itinéraires cyclables ont été pensés pour répondre à ces déplacements. Lorsque les élèves n'habitent pas à proximité d'un itinéraire, le rabattement vers un itinéraire par des routes peu fréquentées et un jalonnement adéquat sont une possibilité.

Dans les centres, à proximité des établissements, l'apaisement de la circulation permettra également aux élèves habitant près de l'école de ne plus dépendre de la voiture de leurs parents. En cela, des vélobus ou pédibus peuvent être expérimentés.

Le pédibus permet à plusieurs enfants d'être accompagnés par un ou plusieurs adultes depuis un point de rendez-vous jusqu'à l'école.



Exemple de pédibus (flèches bleues) pour les élèves habitant Carolles scolarisés à l'école Marin Marie.



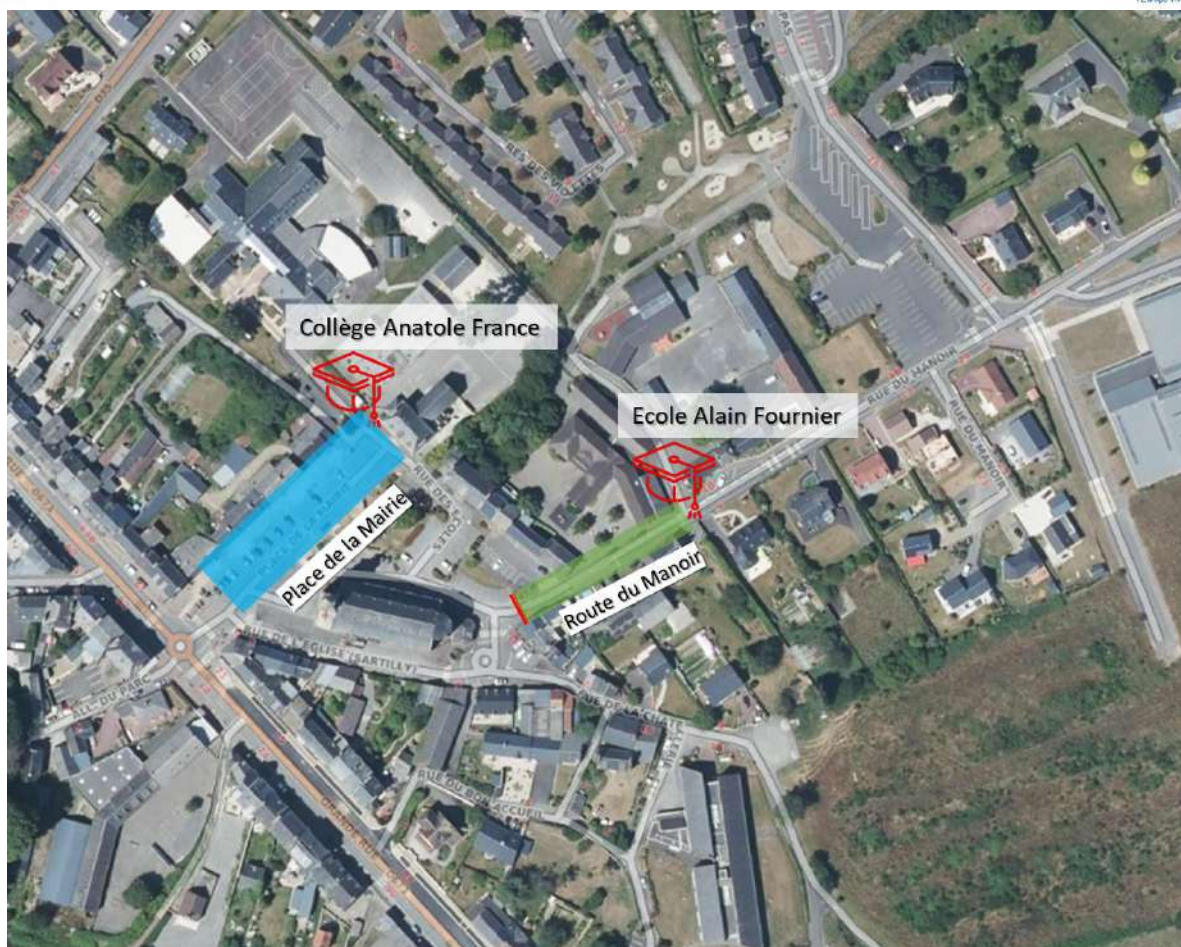
Exemple de pédibus (flèches bleues) pour les élèves habitant Dragey-Ronthon scolarisés à l'école de Tombelaine.

Le concept de rue scolaire, permettant de fermer les rues devant les écoles aux véhicules motorisés pendant les heures de rentrée/sortie d'école, est également à prendre en compte. De nombreuses initiatives nationales et internationales ont montré l'intérêt d'une telle mesure sur l'activité des enfants mais également l'amélioration de la qualité de l'air à proximité des établissements.



Rue scolaire à Monchy Saint Eloi (Oise) (Source : bureau d'études ISR)

Pour les élèves habitant trop loin de l'école, l'intermodalité vélo + bus doit être encouragée et cela passe par la généralisation du stationnement sécurisé aux arrêts de cars scolaires.



 Plateau piétonnier

 Fermeture de rue

Exemple de rue scolaire possible dans la commune de Sartilly-Baie-Bocage, la route du Manoir pourrait être fermée aux véhicules motorisés dans sa portion comprise entre la place de la Mairie et jusqu'au numéro 9. L'accès serait bien évidemment ouvert aux riverains.

7.2- Participer aux évènements nationaux

« Mai à vélo », semaine du développement durable, semaine de la mobilité, ...

Au cours de l'année, de nombreux évènements nationaux autour de l'environnement et plus spécifiquement de la mobilité sont proposés. L'organisation d'un évènement permet de toucher un public plus large sur des moments conviviaux. A cet effet peuvent être organisés divers ateliers :

- **Marquage de vélo.** Le vol étant un des freins à l'usage de la bicyclette, marquer son vélo permet de graver un numéro unique sur le cadre. Ce numéro, à renseigner sur une plateforme nationale accessible aux autorités, permet de retrouver plus facilement son vélo lors d'un vol. Les machines à graver sont généralement proposées par les Conseils Départementaux ou certaines associations cyclistes.



Vélo marqué (source Fédération des Usagers de la Bicyclette)

- **Circuits de découverte à vélo.** Au cours de ces évènements, il peut être intéressant de faire découvrir des circuits proches. Des jeux, concours photo ou autres peuvent être organisés pour rendre ludique ces parcours.
- **Ateliers d'auto-réparation.** Des associations cyclistes proposent régulièrement des ateliers encadrés par des mécaniciens permettant d'apprendre à maintenir son vélo en état par des petites réparations accessibles à tout le monde sans formation spécifique.
- **Ateliers remise en selle.** Organisés généralement par des associations cyclistes, ces ateliers permettent à du public enfant et adulte de se remettre en selle sur des circuits sécurisés et réapprendre à faire du vélo, connaître (ou reconnaître) le code de la route spécifique au vélo, etc.

7.3- Accompagner les entreprises

Les déplacements domicile-travail représentent la part la plus importante des déplacements. Travailler avec les employeurs pour développer une culture vélo d'entreprise (prêt de vélos, garages vélos sécurisés, douches, ...) permet de faire émerger une pratique pour ce type de déplacement.

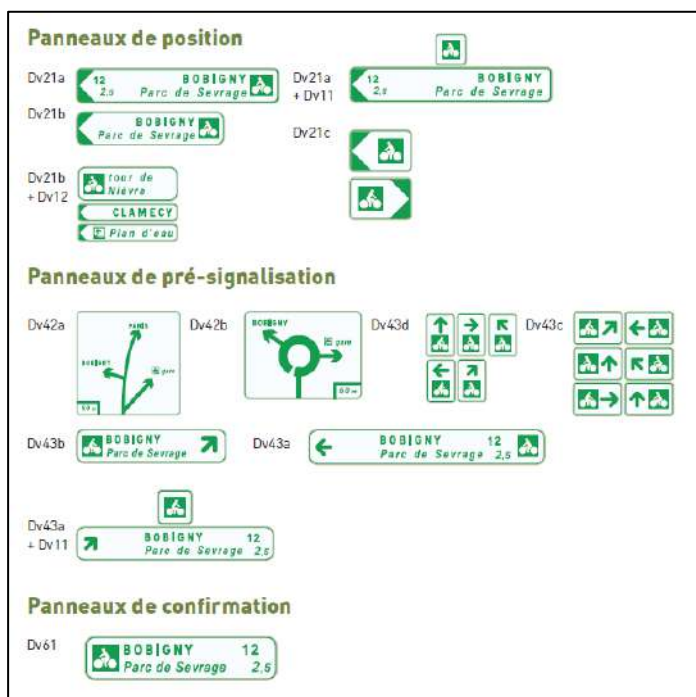
Les entreprises ont la possibilité de mettre en place le forfait mobilité durable, qui encourage les transports vertueux (covoiturage, vélo, marche) par le paiement d'un forfait jusqu'à 800 € exonéré d'impôts. Ce dispositif facultatif est un levier économique intéressant.

De nombreuses collectivités ont mis en place des services de location ou d'aide à l'achat de vélos. C'est le cas pour la Communauté de communes Granville Terre et Mer qui propose un service de location de vélos à assistance électrique à partir de 30 € par mois.

L'aide à l'achat de vélos (généralement à assistance électrique) est souvent conditionnée aux revenus pour graduer l'aide et encourager le report modal. L'Etat aide d'ailleurs les particuliers pour les vélos à assistance électrique, vélos pliants, vélos cargos et vélos mécaniques.

7.4- Mettre en place un jalonnement dédié aux cyclistes

Afin de se repérer sur les trajets, touristiques comme du quotidien, le jalonnement est un maillon indispensable d'une politique cyclable. Les panneaux standardisés à l'échelle du territoire permettent un repérage tout au long du trajet.



Exemples de panneaux de type Dv (Source : guide technique Vélo et Territoires)

Dans la mesure du possible, 3 mentions au maximum sont à privilégier afin de ne pas alourdir la signalisation.