

Participants :

-
- CATHERINE Arnaud CAUVICOURT
- Laurent TRUCHY à Grimbosq
- Saint Lambert (14570) - LEVRARD Marine
- Francis Delarue Croisilles
- Pierrick STEYER Saint Germain Le Vasson
- Hervé Normand Caumont sur Orne
- Franck CHESNEAU Bretteville-Sur-Laize

Le territoire est engagé dans le 100% énergie décarbonée d'ici 2050. Les principales consommations énergétiques du territoire sont dans l'ordre 50% dans l'habitat privé et de 30% dans les mobilités. La mise en œuvre d'actions sur ces thématiques fait donc partie des priorités du territoire. C'est une des raisons qui nous a conduit à lancer ce schéma cyclable de territoire.

Présentation

1e partie morphologie

Remarques / questions

Habitant à Caumont sur Orne : gros pb entre Caumont sur Orne et Thury-Harcourt. Quand il pleut et qu'il fait nuit, c'est dangereux. De l'autre côté, sur la D562 2,5km dangereux. Je prends donc ma voiture pour aller jusqu'à Thury-Harcourt, pour continuer à vélo.

Ce qu'il faudrait c'est mettre un pont sur la voie verte à cet endroit là. Le maire l'avait demandé. Ou sinon créer une PC sur la 4 voies.

Désolé, c'est très personnel comme demande.

Autre observation : Il y a une possibilité de mettre un bac à chaîne. J'en avais échangé avec le maire de Caumont, c'est un projet qui existe depuis au moins 10 ans.

C'est quelque chose qui s'observe ailleurs. Je ne pratique pas le vélo sur la 2x2 voies, ça fait très peur de voir des vélos sur la D562.

Il n'est pas impossible que l'étude technique soit budgétée, mais pas réalisée. Je ne sais pas si c'est cher ou pas cher, mais si on commençait par délimiter par de la peinture? Un petit tracé avec des bornes, pour que les gens sachent qu'il y a des vélos qui passent. Ce qui donnerait une légitimité aux vélos.

Sur le plateau nord vers Caen, on se fait klaxonner comme des intrus.

Cela ne me gênerait pas de faire 4km de plus et que l'on privilégie des aménagements touristiques.

La voie verte est un axe structurant pour faire du vélo. Est ce qu'il sera étudié la réhabilitation de l'ancienne voie de chemin de fer?

Brainstorming

1. Comment convaincre davantage de gens de faire du vélo, malgré le relief? Malgré les distances?

- Leur apprendre à se servir d'un dérailleur, ou plus généralement leur apprendre à s'économiser sur un vélo
- Proposer des infrastructures (ne serait-ce que des peintures en centre-bourg !) sécurisées et/ou sécurisantes.
- gain de temps et VAE
- Convaincre les entreprises de mettre une douche à la disposition de leur employés
- installation de bornes électriques
- faire des cours de pratique du vélo (dérailleur, fréquence de pédalage, comment s'économiser...)
- Pour convaincre les usagers d'effectuer des trajets en vélos malgré le relief il conviendrait peut être de développer l'offre de service du vélo assisté (électrique)
- Je ne crois pas au vélo électrique pour développer la pratique...
- une participation à l'achat de vélo comme Caen la mer
- budget principal pour l'obtention d'un VAE
- Oui, penser aux plus précaires qui ne peuvent acheter un vélo (familles nombreuses etc.).
- La forme physique est en dernière position, ce qui conforte l'idée que l'assistance électrique est secondaire
- Employeur local (74 salariés), j'ai procédé à un sondage et il s'avère que de nombreux salariés interrogés seraient intéressés si une offre de vélos assistés leur était proposée avec des pistes adaptées et sécurisées. (Caen vers le territoire et à l'intérieur du territoire).

2. Quelles sont les discontinuités physiques, les « barrières » les plus pénalisantes dans le territoire?

Les infrastructures dédiées à la voiture, de la voirie jusqu'au stationnement.

- D562 D171 D131
- beaucoup de routes secondaires pas forcément adaptées au vélotaf (manque de lumière ou dans la généralité dangerosité)
- D233

2e partie : la demande potentielle

Présentation.

Remarques et observations

Expérience personnelle : je suis à 6 km du Hom. Pour faire ses courses, ça fait du poids, et avec le relief, c'est un peu compliqué. Aller au yoga à Curcy-sur-Orne qui est un peu loin, c'est difficile, mais ça passerait mieux en VAE.

H Normand : le moteur du VAE est pour entraîner le vélo -:) Et c'est le pédalage qui déplace la personne. Mais je ne fais pas des courses avec mon vélo de 9kg. Sur le boncoin, on peut trouver des bons vélos à 200 euros. Alors que l'AE est coûteuse. Si on veut convaincre une population totale de se mettre au vélo, la clé du problème ce sont les aménagements.

La liste des freins, c'est la sécurité, et l'effort en dernier.

Quand vous envoyez vos enfants à l'école à vélo, vous souhaitez qu'ils soient en sécurité. Le reste est facile à résoudre.

Dans le diagnostic, quid de la présence de professionnels du cycle?

Associatif : La Ressourcerie Respire sur le Cingal et la Maison du Vélo

Brainstorming

Comment convaincre les écoliers, collégiens et lycéens de venir régulièrement à vélo?

- Les deux questions se posent mais la sécurité est le premier frein en effet
- Il manque une offre privée comprise artisanale locale à mon sens pour ventes et réparations
- Principalement en rassurant les parents mais le poids des cartables actuelles peut aussi être un frein à ce mode de transport
- En les sensibilisant à l'école
- Apparemment la demande de transfert en dehors de la communauté est importante: penser le réseau en fonction de ce qui existe déjà (voie verte) et des vrais déplacements (écoliers, ..)
- convaincre les parents ! et les rassurer...
- Pour convaincre les écoliers il faut sensibiliser les enseignants (pédagogie) et les bien sûr les parents
- sécuriser les parcours les plus fréquents (pour sécuriser les parents...)
- sensibiliser les parents à la pratique du vélo!!
- Il faut d'abord sensibiliser les enfants pour atteindre les parents
- La pédagogie à l'usage du vélo (règles de sécurité sur route)

Comment faire du vélo une solution de déplacement convaincante pour les actifs?

- En proposant les infrastructures adaptées, pratiques, sécurisantes et attrayantes ; il n'y pas de secret !
- Pour certains actifs, leur montrer que le temps de déplacement en vélo n'est peut pas forcément beaucoup plus élevé que celui avec un autre véhicule
- aménager l'arrivée (parking couvert dans l'entreprise, douches et vestiaires)
- Et puisque cela touche tout le monde avec la même efficacité ; l'aspect économique en effet.
- Avec des voies sécurisées et apaisées
- Il faut aussi contraindre les voitures à voir les vélos
- Pas assez de signalétique horizontale à mon sens...
- Absence de garages à vélo sur les sites structurants (communes centres ou communes avec commerces ou disposant lieu de loisirs ou culturel identifiés)

Remarques sur la retranscription de toutes les contributions des personnes qui sont passées sur la carte de Gulliver pendant ces deux jours

Je confirme la dangerosité de la rue de Condé à Thury et la dangerosité carrefour Saint Laurent de Condé depuis Les Moutiers en cinglais
Je confirme le classement de la carte, pour parcourir toutes ces routes les Week end à vélo.
Bien que calme, le passage par Le Bô (tout au Sud), ne dispose d'aucun aménagement dédié au vélo bien que les cyclos soient très nombreux à circuler !
Mettre un ralentisseur à Caumont sur orne et dans la rue de Condé et à proximité de la piscine

Remarques sur les aménagements et apaisement de la circulation

A Caumont : Je suis 100% ce type de marquage comme à Bretteville le Rabet
Dans la rue de Condé, les voitures descendent à toute vitesse, je ne comprends pas qu'il y ait pas de ralentisseur.
Le nombre de morts est inversement proportionnel au nombre de cyclistes : plus il y en a, et plus il y a d'aménagements cyclables, plus les cyclistes et les aménagements sont visibles, plus les voitures les respectent et surtout les voient. Et prennent d'autres habitudes.
Il n'y pas d'opposition réelle entre aller au boulot à vélo et en voiture : il faut que chacun se voit.
Ce sont de bons aménagements où subjectivement les automobilistes ne se sentent pas sur une route qui leur est uniquement dédiée
La végétalisation joue un rôle clé aussi, elle donne l'impression d'une chaussée rétrécie et incite à ralentir
Le parking de Thury-Harcourt est la seule zone de rencontre de la commune ; c'est assez risible...
je ne suis pas favorable au double sens vélo. C'est incompréhensible pour les voitures et cela me paraît très dangereux, parce que les voitures nous croient en infraction.
je suis d'accord avec vous.
Également d'accord le double sens vélo est très accidentogène.
Le collège du cingal à Bretteville permet aux élèves de stationner leur vélo dans une pièce sécurisée

Remarques sur la carte d'enjeux

La voie verte est effectivement un axe majeur pour le territoire pour aller à Caen. J'aurais tendance à inciter les gens qui habitent à proximité de la vallée de l'Orne à emprunter pour aller travailler à Caen.

La même chose pourrait être pensée du côté de Bretteville sur Laize.

L'axe à développer au niveau de l'emploi est celui qui va vers Caen. On a cette voie verte : comment rejoindre plus facilement cette Voie Verte.

Pour aller de May sur Orne jusqu'à Bretteville sur Laize, c'était galère.

Cette Voie Verte a été un succès de nos politiques.

Si jamais on part de Bretteville sur Laize : en effet, le plus simple semble être de récupérer la voie de la SMN. Il m'arrive de faire un détour. Et je passais en VTT. Elle a été aménagée pour plusieurs modes : sur la voie, il peut y avoir soit des tracteurs, soit des usagers lents...sur une partie de la voie de SMN, entre Bourguébus et Solliers.

Mes enfants habitent à Cesny Bois Halbout : les liens se font plus avec Bretteville. Or la route est très dangereuse. Un lien qui pourrait incorporer Urville également qui est assez peuplée.

Il faudrait aussi que le Département compétent et gestionnaire en matière de voirie révise son plan vitesse autorisée sur les axes...

Certains panneaux incitent les automobilistes à accélérer et rouler vite plutôt que l'inverse. Autrement dit dans les enjeux : une politique cohérente et partagée par l'ensemble des gestionnaires, et pour tous les modes de déplacements confondus.

Le matin je rencontre des gens qui viennent travailler dans la CSN, et le soir dans l'autre sens : on voit toujours les mêmes, c'est convivial.

Peut être aussi insister sur le vélo pour les enfants : pour aller à l'école, soit pour les emmener. Remorques, vélos cargo, qui sont pas mal pratiqués sur Caen la mer. Des réflexions à avoir avec les écoles, en les mettant au centre du dispositif, et voir par où ça peut passer.

Entre St Laurent de Condé et le Moutiers en Cinglais, sans aménagement c'est impossible... : le Département a remis un panneau à 90...pour insister sur le fait qu'on peut rouler au maximum.

Pour emmener mon enfant à l'école, je passe par la forêt, idem pour aller travailler.

Les aménagements séparés, ce n'est pas la solution à long terme : il faut qu'il y ait beaucoup de vélos, et qu'ils soient visibles, et à ce moment-là ils seront respectés.

Il faut convaincre aussi nos politiques, que les aménagements cyclables, ça s'entretient. Ils passent la balayeuse 2 fois dans l'année. Du fait de l'élagage : j'ai crevé 14 fois pendant l'hiver.

Une Piste Cyclable contiguë reçoit les reports des graviers. Donc c'est une politique générale.

Il y a aussi un intérêt de développement économique : artisans, indépendants, réparateurs, à installer sur le territoire.

J'ai acheté un vélo à 50 euros à la maison du vélo.

A la ressourcerie respire : on s'est coordonné pour créer une offre à 50 et 60 euros, ce qui lève le frein financier.

Il existe des maisons du vélo qui font des échanges de vélos entre enfants, pour s'adapter aux tailles.

Remarques diverses notées dans le tchat :

Je ne suis pas favorable au double sens vélo. C'est incompréhensible pour les voitures et cela me paraît très dangereux, parce que les voitures nous croient en infraction.

la seule zone de rencontre de la commune ; c'est assez risible...

La végétalisation joue un rôle clé aussi, elle donne l'impression d'une chaussée rétrécie et incite à ralentir

Bons aménagements où subjectivement les automobilistes ne se sentent pas sur une route qui leur est uniquement dédiée

mettre un ralentisseur à Caumont sur orne et dans la rue de condé et à proximité de la piscine

Bien que calme, le passage par Le Bô (tout au Sud), ne dispose d'aucun aménagement dédié au vélo bien que les cyclos soient très nombreux à circuler !

Le collège du cingal à Bretteville permet aux élèves de stationner leur vélo dans une pièce sécurisée

Egalement d'accord le double sens vélo est très accidentogène

Il faudrait aussi que le Département compétent et gestionnaire en matière de voirie révise son plan vitesse autorisée sur les axes...

Certains panneaux incitent les automobilistes à accélérer et rouler vite plutôt que l'inverse. Autrement dit dans les enjeux : une politique cohérente et partagée par l'ensemble des gestionnaires, et pour tous les modes de déplacements confondus.