



Communauté de communes  
**Cingal - Suisse Normande**

## Notes du Club vélo n°2

30 sept

### Participants

Laurent Truchy  
Frédéric Bourdon  
Marine Levrard

### **Introduction par Sylvain Delaloy**

L'objectif est d'avoir un maximum de personnes sur les modes actifs dans l'avenir  
L'idée est de faire un aller et retour entre les élus qui ont la légitimité pour prendre des décisions, et les usagers qui ont la pratique et l'expertise d'usage.

### **Présentation BL**

La mission a commencé il y a un an environ. Elle a été ralentie par la crise sanitaire.  
Cette réunion s'inscrit dans le cadre de la concertation publique autour du schéma directeur cyclable de la CCCSN.

### **Rappel du diagnostic**

Morphologie du territoire : il y a un contraste entre la Suisse Normande et le Cingal où les enjeux ne sont pas les mêmes.

Aujourd'hui moins de 1% des trajets sont effectués en vélo. Pourtant, de nombreux actifs travaillent à moins de 20min à vélo de leur lieu de résidence.

La pratique actuelle est essentiellement touristique et de loisirs, notamment grâce à la V50.  
Développer l'intermodalité permettrait de favoriser les pratiques cyclables au quotidien.

Les scénarios d'aménagements se basent sur 2 éléments principaux :

- La carte des enjeux, fruit de notre analyse
- La carte de cyclabilité du territoire, issue des ateliers de concertation publiques

### **Boîte à outils des aménagements cyclables :**

Le choix du type d'aménagement dépend de 2 critères :

- La vitesse des véhicules
- Le flux de trafic motorisé

On peut retenir que, au-delà de 4000 véhicules/jour et 70Km/h, un aménagement en site propre séparé de la chaussée est nécessaire. On parle alors de "piste cyclable". Lorsque la mixité est possible, on peut envisager le partage de la voirie.

### Remarques des participants

A Thury Harcourt, on a des axes passants. Éviter les grands axes, et ne faire que les croiser semble une bonne idée. Idem pour les types d'aménagement qui ont été montrés dans la boîte à outils.

La commune de **Saint Laurent** travaille sur l'apaisement de la voirie. Sur la partie en site propre, il y a toute une **contre-allée** sur la première partie presque jusqu'à Les Moutiers en Cinglais. Il y aura une future ZA. On peut faire un aménagement sans faire un aménagement site propre.



*Contre allée en sortant de St Laurent par le sud*

Le carrefour en face la boulangerie vers l'école est accidentogène (rue de Verdun). La rue de l'école est assez étroite et les voitures ne se croisent pas de partout.

Vigilant au carrefour avec la RD au niveau de Les Moutiers en Cinglais

Le carrefour à la sortie de St Laurent va être aménagé en **giratoire**.

A rajouter à long terme : liaison entre St Laurent en direction de Cesny. La première partie de la route traverse la forêt et est dangereuse. Des cyclistes loisirs l'empruntent le dimanche. La deuxième partie est moins dangereuse. Sur la deuxième partie en arrivant sur Cesny, il y a une grande ligne droite et un virage sec.

Il y a aussi un réel sujet avec les agriculteurs. Il est nécessaire de bien les associer à la démarche pour prendre en compte leurs besoins.

Depuis St Laurent de Condé, il est courant de passer par Grimboisq pour rejoindre la V50 direction Caen. Cet itinéraire pourrait être jalonné.

Le Hom

Il manque une deuxième entrée vers la voie verte, idéalement au sud. Il y peut-être un chemin communal ici, à vérifier dans le cadastre.

On pourrait aussi créer un périphérique vert au nord-est de Le Hom

Autres idées :

- Faire un vrai travail de plan local vélo pour Thury Harcourt

Service vélo :

- Retour sur Coeur de Nacre : location d'un an max ; en vue de créer le besoin pour que les gens passent à l'achat ; prix modique. Gros succès tout de suite du fait d'un prix faible
- Il était plus facile de lancer cette étude
- Le côté ouverture d'un test du VAE avant achat

**JL :**

- Articuler location moyenne durée et prime à l'achat
- Prime peu élevée
- Location maxi à 6 mois ; au moins deux saisons
- Flotte de 50 vélos / VAE ?
- TEF et Maison du vélo pourraient gérer

Remarques :

- Prime à la location : quand on s'engage à lâcher 1 des deux véhicules ; être incitatif
- Vélo cargo pour amener les enfants à l'école à vélo...très cher à l'achat. Mais permettre l'essai à des familles pour tester paraît intéressant
- Bonne idée pour inciter à l'achat : je vous rejoins sur le fait qu'il ne faut pas que ce soit trop long...pour avoir un parc qui tourne plus facilement ; même un mois c'est bien
- >
- Enlever le côté "achat" : j'ai besoin d'un vélo de 8h à 9h, et ensuite il pourrait être partagé. Ce serait top qu'on est des voitures en location qui permettrait pour les besoins occasionnels

Tinchebray : commune qui a développé toute une stratégie de voitures partagées d'abord des véhicules d'administration, et ensuite développé une flotte, qui rencontre un vif succès.

Idem à Vire et Flers : on en voit dans Caen.

Sur le prix : c'est la question du public qui est en recherche d'emploi. Qui a besoin d'avoir des prix plus modérés. Certains territoires ont des tarifs

**JL :**

- Avec une première phase de test avec 15 vélos par exemple
- Une diversité de types de vélos
- Une souplesse des règles pour évaluer la demande qui se présente ; ne pas fermer tout de suite, pas trop de critères d'éligibilité
- Une souplesse dans le temps de location

A relier avec le travail sur les voitures partagées à l'étude ?