



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CINGAL – SUISSE NORMANDE

Communauté de communes
Cingal - Suisse Normande

Rapport diagnostic – Version définitive

Juin 2021

Scénarios d'aménagement - Présentation au Club vélo



Crédits photos : Maison du vélo Thury Harcourt, Calvados Tourisme

Promu par



BL
évolution

30 septembre 2021

Présentation et discussion au Club vélo n°2 - Scénarios d'aménagement

Accueil

1/ Rappel des enjeux cyclables du territoire

2/ Présentation de la « boîte à outils des aménagements cyclables »

3/ Présentation des scénarios

- court-moyen terme
- scénario long terme

4/ Un service de location de vélos / VAE à l'étude pour le territoire

Annexes



Les étapes de travail du schéma directeur



Diagnostic

- Visite de terrain et concertation
- Analyse des enjeux (morphologie du territoire, offre, demande, aménagements existants, réseau piéton, services liés à la mobilité)

Scénarios

- Analyse des tronçons à aménager/jalonner
- Zoom sur les pôles
- Dimensionnement du stationnement

Stratégie et Plan d'actions

Schéma Directeur Cyclable en trois volets:

- Volet Aménagement
- Volet Services
- Volet Communication



Communauté de communes
Cingal - Suisse Normande

Rappel des enjeux cyclables du territoire



10 min



Un territoire avec un fort potentiel de développement du vélo rejoignant des enjeux sociaux de mobilité pour tous

Morphologie du territoire - Synthèse

- **Une intercommunalité récente et contrastée**, issue de la fusion de 2 territoires :
 - la **Suisse Normande** : un **relief marqué** du fait de l'encaissement de l'Orne, complexifiant les trajets à vélo depuis la voie verte vers les hauteurs
 - le **Cingal** : des **plaines** plus propices au vélo
 - **Des distances à vélo raisonnables entre les deux pôles principaux**, Le Hom et Bretteville-sur-Laize, **et les pôles secondaires** pour des cyclistes en forme physique (distance moyenne de 7,5 km)
 - Des **coupures territoriales** importantes : l'Orne et la Laize, la N158 et la D562.
 - Une part importante de la **population potentiellement convertible au vélo du quotidien** :
 - 70% des habitants en âge de faire du vélo
 - 61% des habitants en emploi ou scolarisé
- ➔ Un potentiel important pour développer les trajets domicile-travail, domicile-école, domicile-achats.



Une « demande potentielle » importante pour les déplacements utilitaires quotidiens et les trajets domicile-école

Diagnostic

- **Un usage de la voiture prédominant et une part modale vélo faible (< 1%)** , comme dans la plupart des territoires.
- Pourtant, une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, dans les distances de 3 à 5 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois
- **7 000 actifs (70%) travaillent en dehors de Cingal – Suisse Normande**, invitant à développer l'intermodalité vélo-covoiturage et vélo/bus.
- **3 124 actifs habitent et travaillent en Cingal – Suisse Normande**. Parmi eux, 631 actifs sont situés à moins de 20 minutes à vélo de la ZA Thury/Esson
- **2 200 élèves sont scolarisés dans un rayon de 10 min à vélo de leur école**, dont toutes les communes périphériques sont accessibles en moins de 20 minutes à vélo.
- **Cela suppose de mettre en œuvre un véritable réseau de proximité cyclable** autour des écoles et pôles principaux (Le Hom et Bretteville-sur-Laize), en traitant les points noirs des axes passants et leurs carrefours, d'apaiser la circulation dans les centres et dans les faubourgs d'entrée, et de développer les solutions d'intermodalité ;



Le territoire n'est pas encore adapté à l'usage du vélo du quotidien

Diagnostic

- **Une pratique du vélo essentiellement touristique et de loisirs**
- Les **DN158 et D562, des axes routiers majeurs aujourd'hui impraticables** à vélo.
- **Un seul aménagement cyclable structurant existant** : la voie verte de la Suisse Normande
- De nombreux **axes secondaires suffisamment calmes pour être jalonnés et sécurisés** (abaissement de la vitesse), mais une majorité de **bourgs à traiter** (apaisement pour favoriser un partage de la voirie là où des aménagements ne sont pas possibles).
- **Deux routes fermées à la circulation, à valoriser** : le chemin de la Haussée et l'ancienne voie ferrée SNM
- **Un potentiel pour une offre d'intermodalité** : une bonne desserte en bus des pôles principaux (pour des trajets Nord-Sud) et près de 20 aires de covoiturage.
- **Des acteurs sur qui s'appuyer** : associations vélo, plateforme mobilité, etc.



Le projet de développement durable du territoire (PADD)

Armature urbaine : un maillage structurant pour le territoire

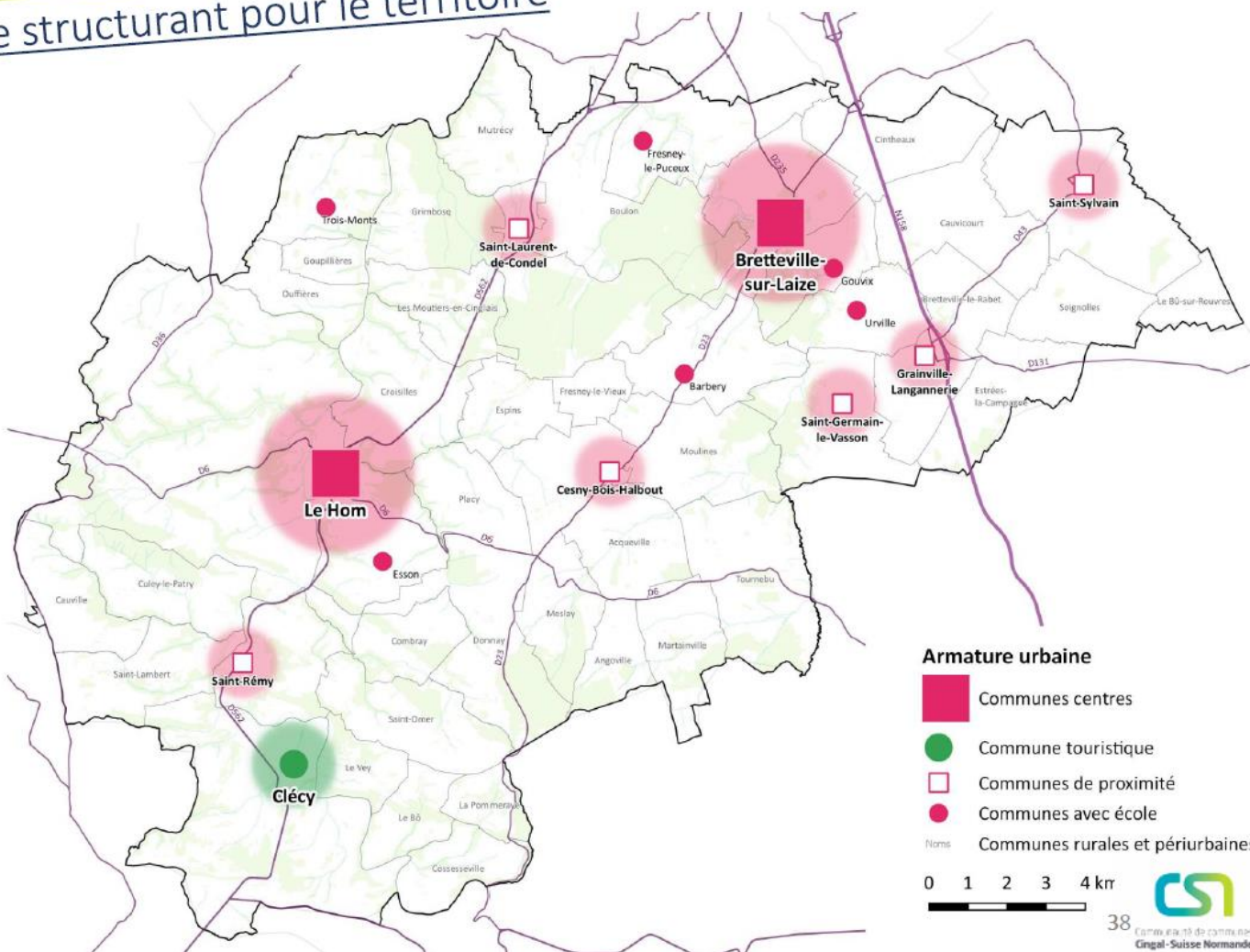
2 communes centres, identifiées dans le Schéma de Cohérence Territoriale comme pôle principal, pour Thury-Harcourt et pôle relais pour Bretteville-sur-Laize offrant les services supérieurs à la population.

1 commune touristique, disposant des équipements et services des communes de proximité et stratégique pour le développement touristique communautaire.

6 communes de proximité disposant d'une école, de commerces et de services et jouant un rôle structurant pour le territoire.

6 communes avec école contribuant à mailler le territoire communautaire,

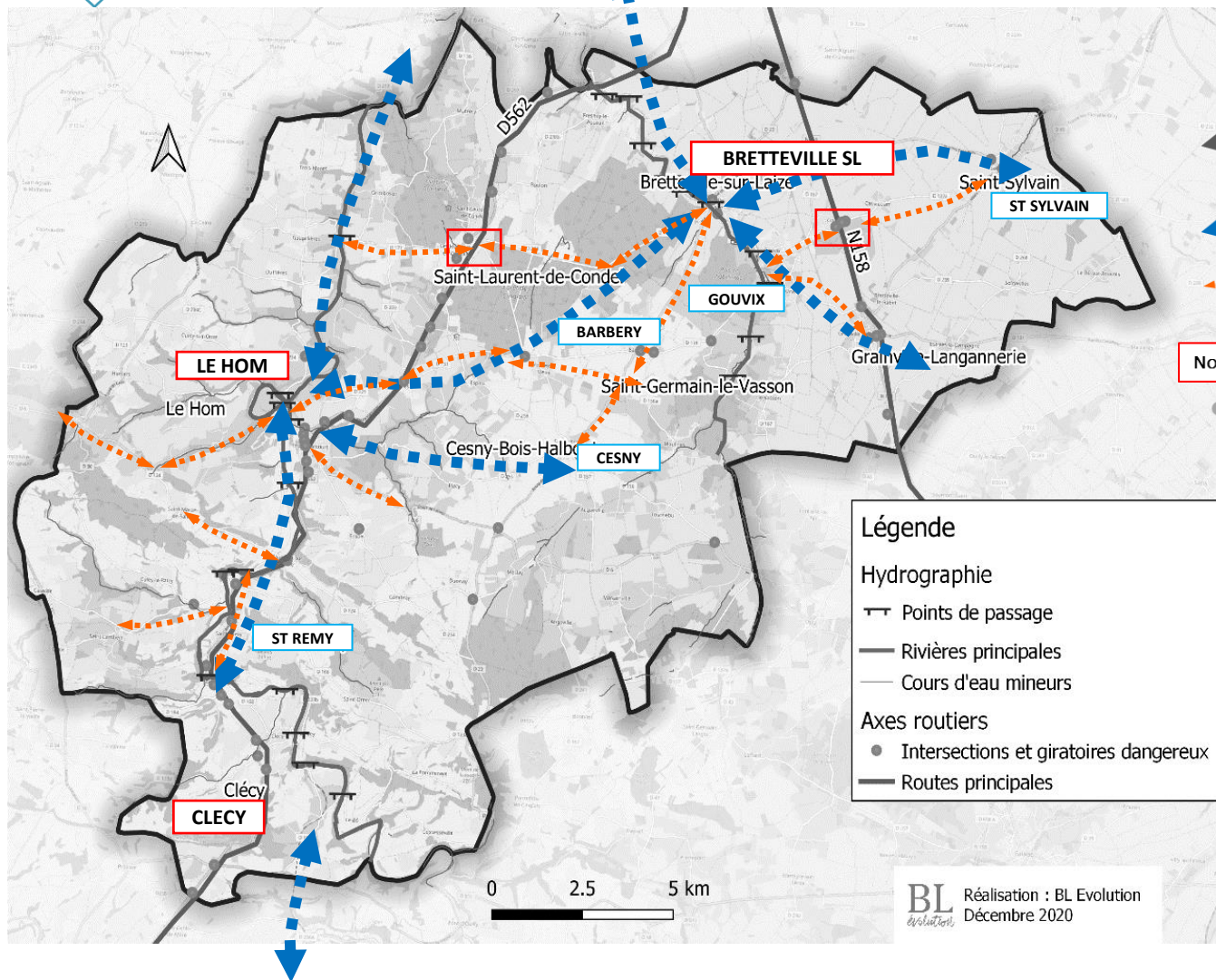
32 communes rurales complétant l'armature du territoire.





Synthèse des enjeux – les lignes de désirs

CAEN



Légende :

Lignes de désirs – enjeux de liaisons

↔ **Touristique/utilitaire** : axes en projets sur de longues distances reliant certains pôles. Circulation loisirs et touristique principalement.

↔ **Territoriale** : les déplacements structurants de plus longue portée, pour les actifs principalement.

↔ **Intercommunale** : connexions avec les pôles de vie, d'emploi et de services

Nom Pôles structurants/émergents

● Autres communes

Légende

Hydrographie

— Points de passage

— Rivières principales

— Cours d'eau mineurs

Axes routiers

● Intersections et giratoires dangereux

— Routes principales

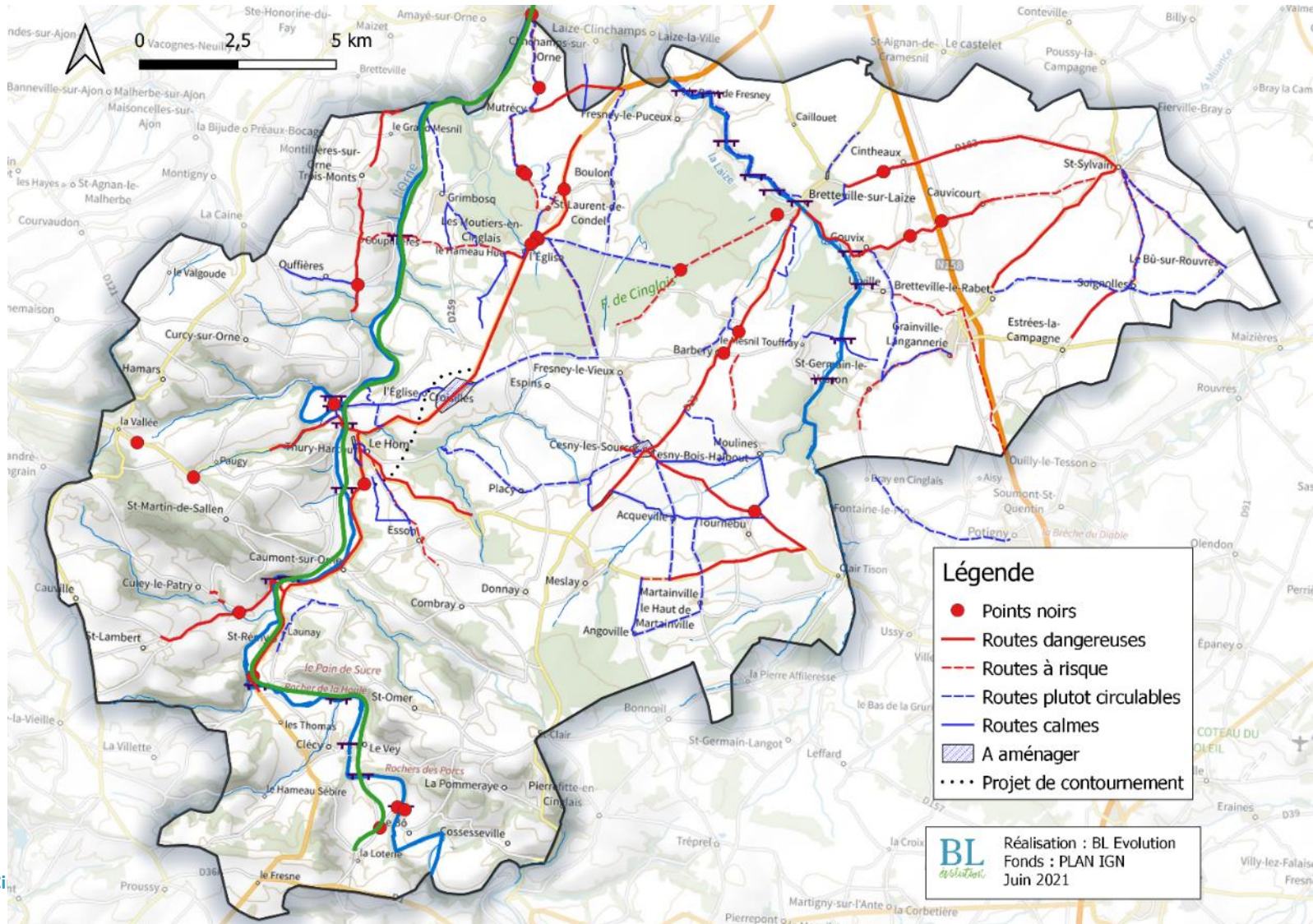
La carte ci-contre **représente les différentes lignes de désirs** à vélo du territoire. Il s'agit des itinéraires correspondant au croisement des besoins de mobilités des habitants et au potentiel de report modal à vélo (lié principalement à la distance et au temps de parcours).

Les scénarios devront définir les possibilités d'aménagement permettant de répondre aux axes à enjeux validés à la fin du Diagnostic.



Analyse de l'offre - Cyclabilité du territoire, l'avis des cyclistes / habitants

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





Résultats de l'enquête en ligne / Les principaux points noirs

| Points noirs | Occurrence | Détails |
|---|------------|--|
| RD 562 (axe Caen – Flers) | 48 | <ul style="list-style-type: none">- Difficultés à traverser l'axe pour rejoindre la VV- Axe dangereux à emprunter pour liaison entre certaines communes (Saint-Laurent-de-Condé – Les Moutiers-en-Cinglais – Croisilles - Le Hom)- Rue principale de St Rémy |
| Commune du Hom | 27 | En particulier: la traversée de la D562 (rue de Condé (8), et route de Caen)), la rue de Falaise (6), l'accès au collège et aux supermarchés |
| Pont N158 / D132(a) Cauvicourt - Gouvix | 21 | Interruption de la piste cyclable entre Cauvicourt et Gouvix sur la D132 au niveau du pont au-dessus de la N158 |
| D132a Cauvicourt - St sylvain | 19 | Liaison entre Cauvicourt et St-Sylvain |
| Commune de Bretteville-sur-Laize | 10 | Notamment l'accès au collège (3) et l'accès au Carrefour Market (3) |



Communauté de communes
Cingal - Suisse Normande

La boîte à outils des aménagement cyclables



10 min

Méthode : boîte à outils des aménagements cyclables



Qu'avons-nous dans notre boîte à outils des aménagement cyclables pour créer les conditions d'une bonne cyclabilité pour tous?



Critères de choix des aménagements

La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

➤ **Le volume de trafic et vitesses de circulation**

En agglomération et au-delà de 4000 véhicules par jour (dans les deux sens) dont 400 aux heures de pointes et à des vitesses supérieures à 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.

Hors agglomération et au dessus de 1 000 véhicules par jour (dans les deux sens de circulation), et une vitesse dépassant les 70 km/h le partage de la voirie ne devient plus possible.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont excluants : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Trafic motorisés
(en véhicules/jour)

12 000
11 000
10 000
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 000
1 000

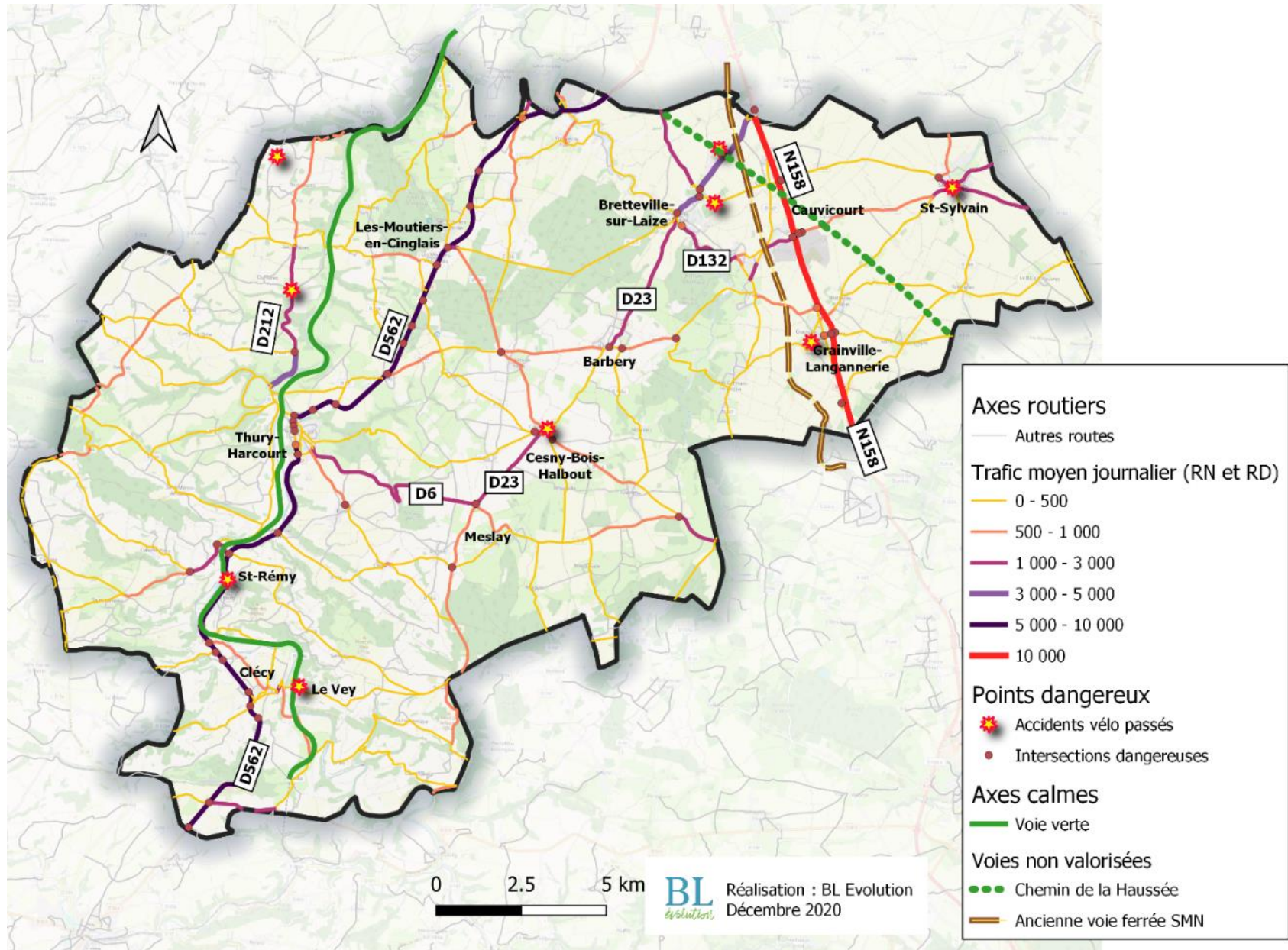
0 10 20 30 40 50 60 70 80 Vitesses motorisés (Km/h)

Agglomération

Hors-agglomération



Comptages routiers





La piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Problématiques de connexion aux intersections



La piste cyclable unidirectionnelle

- Largeur minimum 1,50m (recommandé : 2,50 m pour permettre des dépassements)
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Bordure de séparation en cas de stationnement longitudinal



La bande cyclable

- Largeur mini : 1,50m (recommandé: 2,20 m)
- Pas de séparation physique avec la chaussée
- Solution de dernier recours (ne sécurise pas les déplacements à vélo, génère de nombreux conflits)



Ces aménagements sont **réservés** exclusivement aux **deux-roues non-motorisés**



Le double-sens cyclable

- Contre-sens cyclable aménagé sur les voiries à sens unique
- Par défaut dans les Zones 30 et zones de rencontre (sauf arrêté municipal spécifique) depuis la LOM.



Voie centrale banalisée « chaucidou »

- Bandes de rives des deux côtés de la chaussée (franchissables par les véhicules motorisés qui par défaut circule sur la bande centrale)
- Suppression du marquage axial
- Eventuellement pictogramme vélo





Zone 30

- Aménagements pour réduire la vitesse des automobilistes (écluses, coussins, avancée de trottoir) à 30km/h
- Sur un ensemble de plusieurs rues ou un quartier
- Recommandé à l'échelle de toute la Ville ou du centre-bourg
- Peut nécessiter d'aménager des pistes cyclables lorsque le volume de circulation est trop élevé (supérieur à 4000 véhicules/jour)



Zone de Rencontre

- Pour tous les usagers en affichant la priorité au piéton
- Mise à niveau de la voirie permettant d'inviter les piétons à prendre leur place sur la voie centrale et limitant l'effet « canyon à voiture »
- Vitesse limitée à 20km/h





Le partage de voirie simple

- Utilisation d'une voirie secondaire présentant des trafics inférieurs à 1000 véhicules/jour et des vitesses inférieures à 70km/h
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « partage de la route »
- Pas (ou très peu) de poids lourds



Le partage sans transit

- Voirie en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles
- Implantation de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo





Vélorues

- Priorité donnée à la circulation des vélos
- Tout dépassement de cycliste y est interdit
- Aménagement peu connu en France : communication et pédagogie nécessaires



Apaisement des rues résidentielles

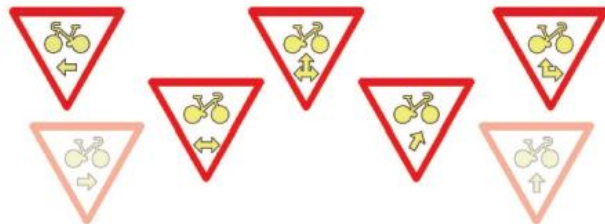
- A favoriser via le plan de circulation (hiérarchisation des voies et suppression du trafic de transit)
- Faible trafic et faibles vitesses
- Peu de protection vélo





Cédez-le-passage-cycliste-au-feu

- Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu rouge pour aller dans une direction indiquée par les flèches à condition de ne pas gêner les usagers (piétons ou véhicules motorisés) ayant le vert
- Matérialisé par un panneau M12 sous le feu tricolore
- Toutes les directions possibles en fonction du contexte



Ecluse avec By-Pass Vélo

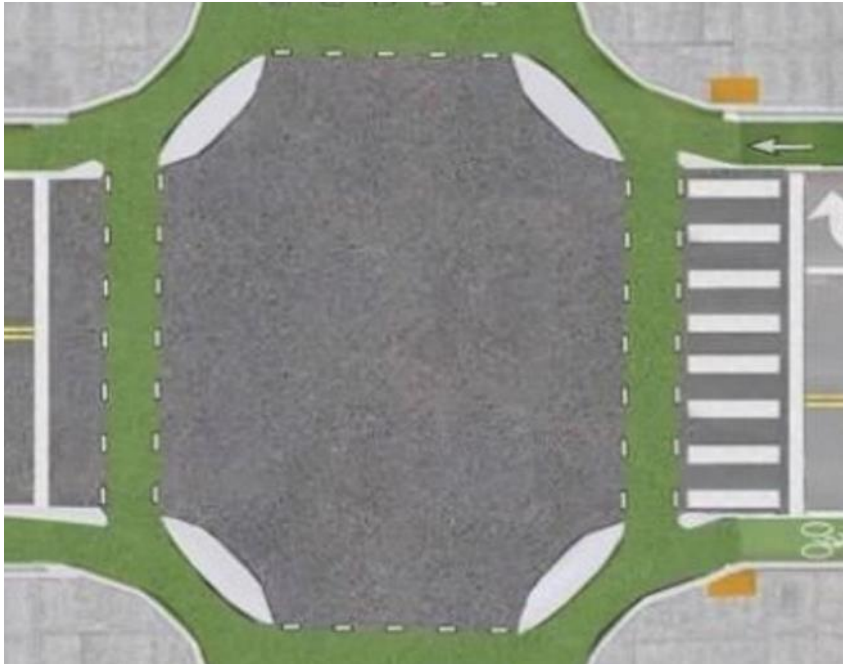
- Dispositif pour l'apaisement de la vitesse sans impact sur la circulation à vélo





Intersection Hollandaise

- Réduction (ou annulation) de l'angle mort des voitures
- Sécurisation de l'intersection
- Gestion des priorités accordé au flux dominant



Rond-point Hollandais

- Sécurisation du rond-point grâce à des îlots séparateurs en forme de haricot
- Croisement du flux motorisé / vélo à angle droit avec zone de stockage
- Gestion des priorités accordé au flux dominant





La voie verte

- Aménagement indépendant d'une voirie routière
- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m voire plus si forte mixité des usages
- Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage
- Accès autorisé à tous les véhicules non motorisés
- N'a pas d'existence réglementaire en milieu urbain



Aire piétonne

- Cycles autorisés à circuler au pas et sans gêner les piétons (sauf interdiction contraire)





Constat :

- Dans les pôles, les axes de transit traversants qui écoulent un flux important offrent souvent peu de place dans la largeur pour la création d'aménagements cyclables sécurisés;
- Ces axes sont a priori anxiogènes pour les cyclistes, même aguerris (beaucoup de trafic et risques d'accidents), donc difficile de convaincre de nouveaux utilisateurs;
- A défaut de pouvoir réduire ces flux à court terme ou d'aménager ces axes par des sites propres cyclables, il est possible de créer des itinéraires inter-quartiers.

But du plan de circulation

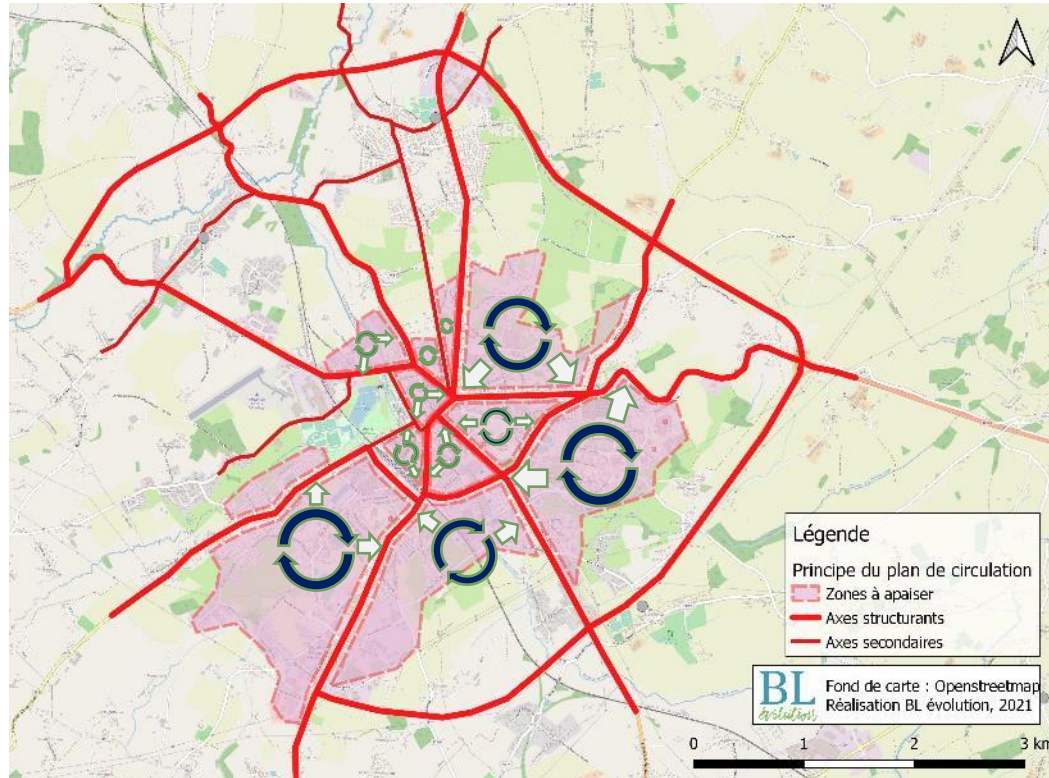
- Apaiser les différents quartiers en modifiant certains sens de circulation.
- Casser le trafic de transit, favoriser les modes doux à l'intérieur de ces quartiers.

Avantages

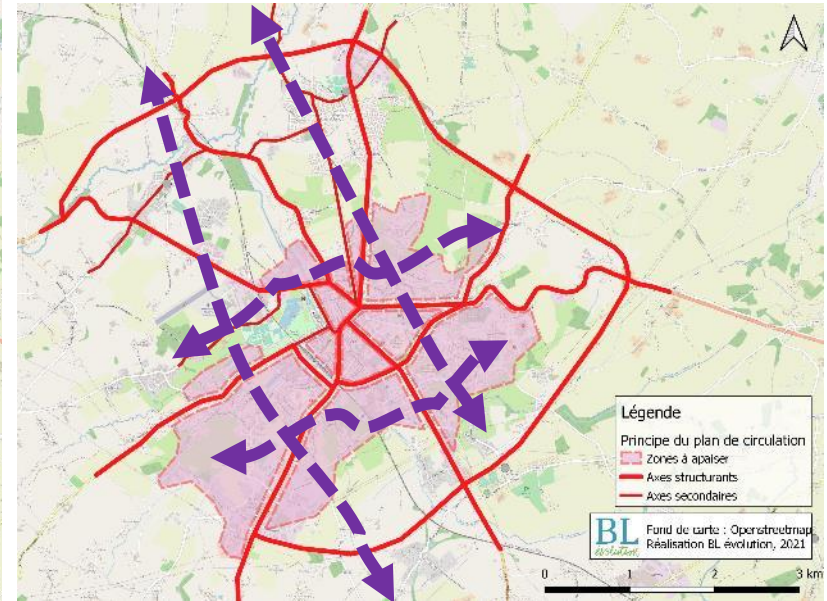
- Aménagements nécessitant peu de moyens ;
- Axes apaisés et agréables pour piétons et vélos ;
- Améliorer la qualité de vie des habitants et l'économie locale ;
- Aménagements durables.



Fonctionnement : Circulation des voitures



Circulation des piétons et vélos



- Pour les voitures, circulation dans les quartiers seulement en desserte locale.
- Pour les modes doux, possibilité de circuler entre les quartiers.



Fonctionnement :

Dispositifs de ralentissement, d'apaisement.



- A chaque intersection, création de plateau, contraindre la circulation
- Afin d'apaiser le trafic, possibilité d'utiliser des obstacles esthétiques.



- Généralisation du 30 km/h dans les bourgs, c'est possible.
- Un choix adopté par de nombreuses collectivités
- Campagne des nations-unies pour le 30 km/h
- Sécurité, apaisement des rues, partage de la voirie



Généralisation du 30 km/h, commune d'Haroué : 500 habitants

l'instruction interministérielle sur la signalisation routière a été modifiée : [cf. arrêté du 9 avril 2021 publié au journal officiel du 16 avril.](#)

Désormais « lorsque la vitesse maximale autorisée est abaissée sur l'ensemble de l'agglomération, des marques identiques aux marques de rappel de la vitesse maximale autorisée peuvent être utilisées sans signalisation verticale sur les voies où la vitesse maximale autorisée est maintenue à 50 km/h. »



Scénarios d'aménagement cyclable

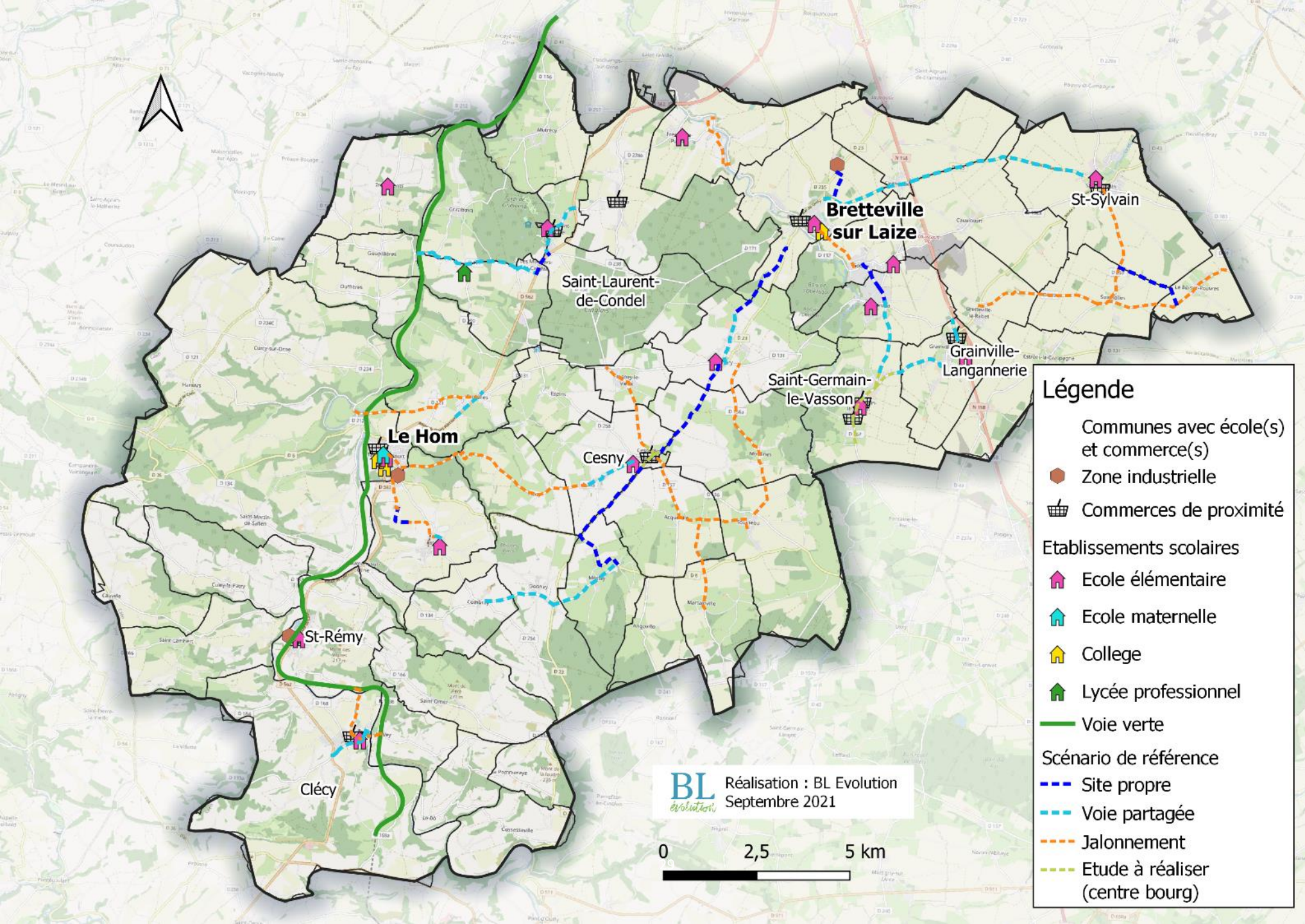
Court et moyen terme

Long terme

Zooms



1 heure



Légende

- Communes avec école(s) et commerce(s)
- Zone industrielle
- Commerces de proximité
- Etablissements scolaires
 - Ecole élémentaire
 - Ecole maternelle
 - Collège
 - Lycée professionnel
- Voie verte
- Scénario de référence
 - Site propre
 - Voie partagée
 - Jalonnement
 - Etude à réaliser (centre bourg)

BL Réalisation : BL Evolution
 Evolution
 Septembre 2021





Offrir aussi cette alternative pour rejoindre la VV

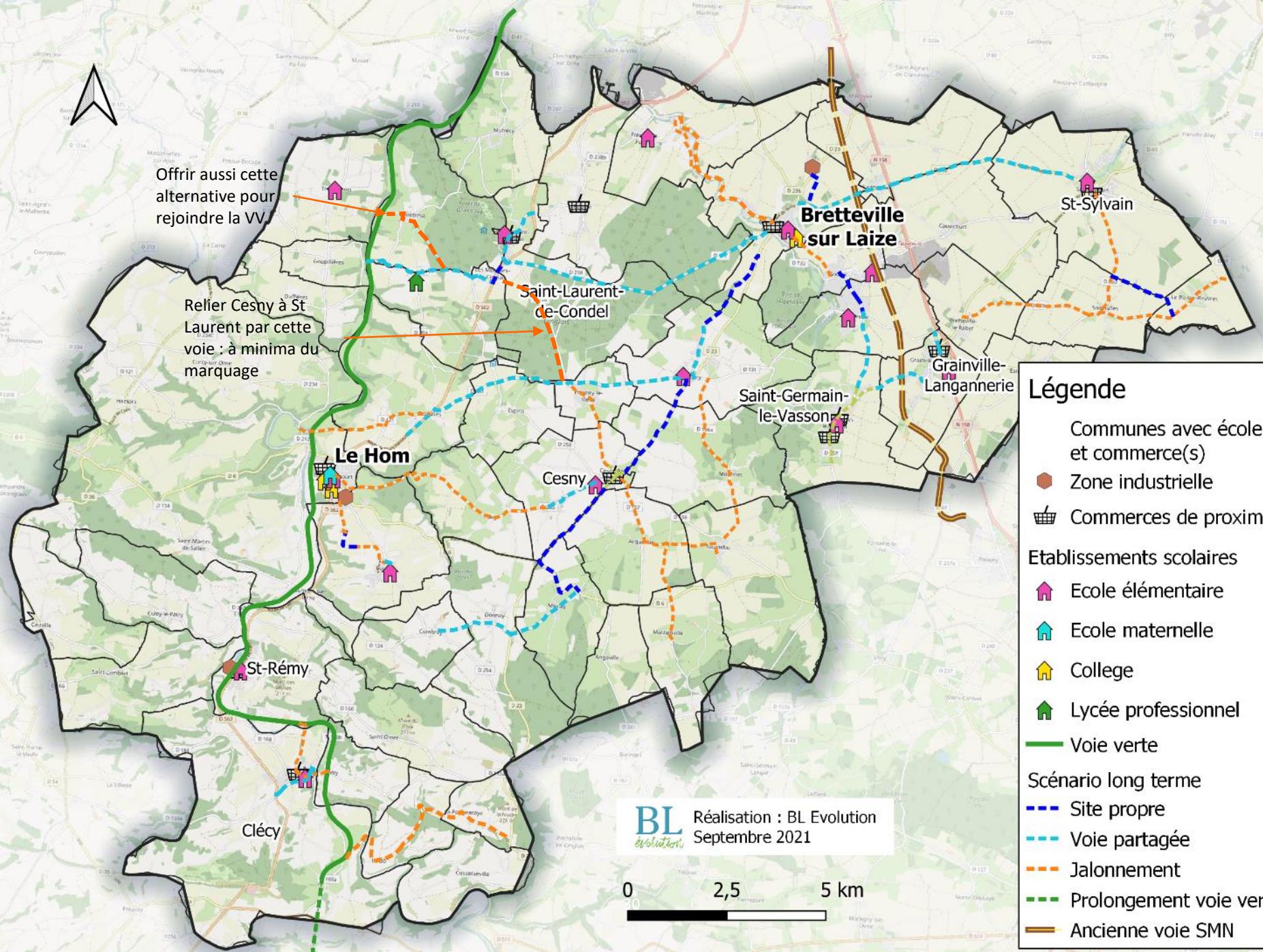
Relier Cesny à St Laurent par cette voie : à minima du marquage

BL Réalisation : BL Evolution
Septembre 2021
evolution














Légende

- Communes avec école(s) et commerce(s)
- Zone industrielle
- Commerces de proximité
- Etablissements scolaires
 - Ecole élémentaire
 - Ecole maternelle
 - College
 - Lycée professionnel
- Voie verte
- Scénario long terme
 - Site propre
 - Voie partagée
 - Jalonnement
 - Prolongement voie verte
 - Ancienne voie SMN



Légende

-  Zone industrielle
-  Commerces de proximité
- Etablissements scolaires**
-  Ecole élémentaire
-  Ecole maternelle
-  Collège
-  Voie verte
- Scénario de référence**
-  Site propre
-  Voie partagée
-  Jalonnement
-  Bourg (à apaiser)
-  Rayon de 3km autour du centre-bourg

BL Réalisation : BL Evolution
Septembre 2021

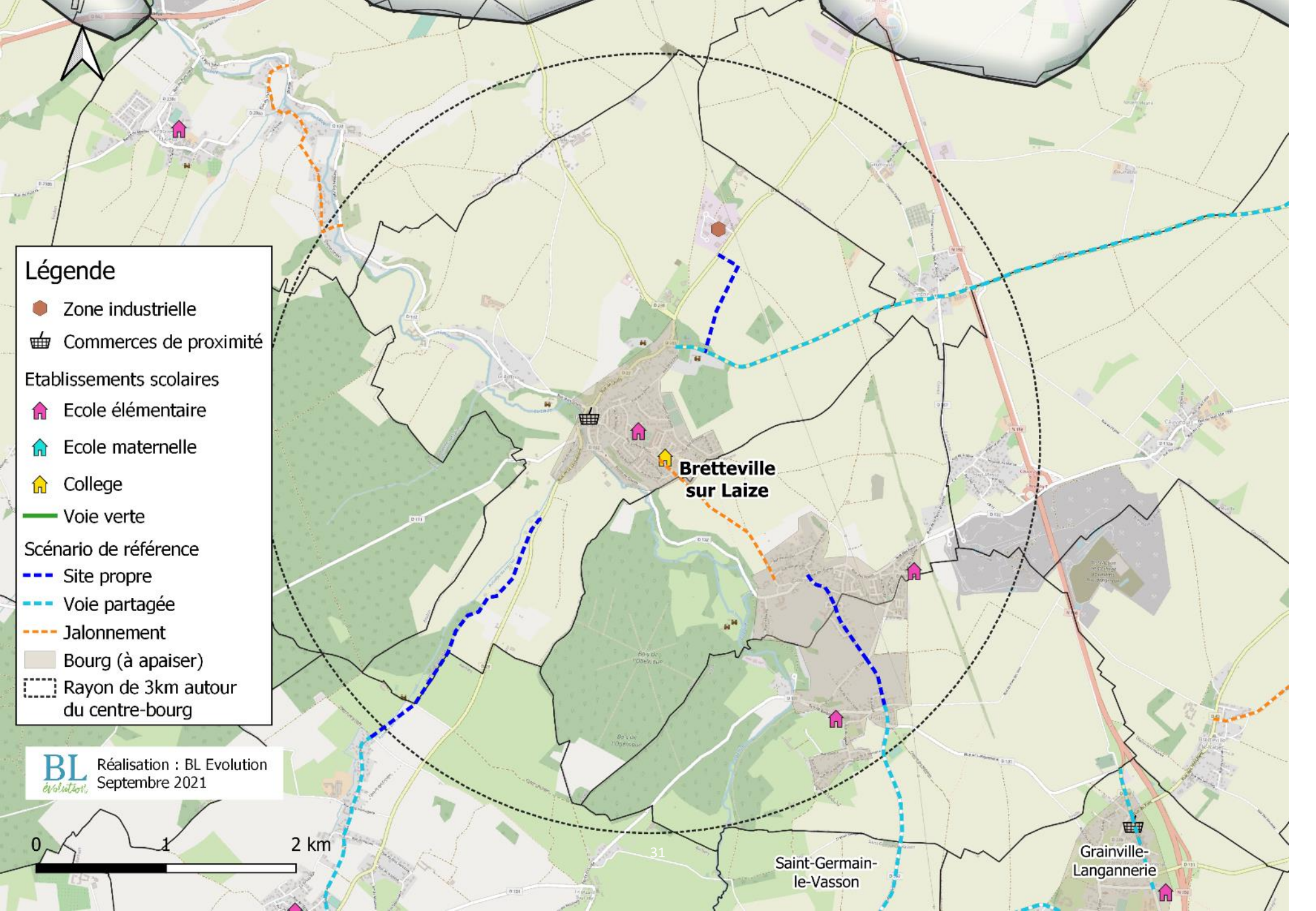
0 1 2 km

31

Saint-Germain-
le-Vasson

Grainville-
Langannerie

Bretteville
sur Laize



Si le contournement se fait, on aura un apaisement important du trafic avec pourquoi pas un amgt cyclable depuis Croisilles et ensuite. Il y a de la place, donc faire une bidirectionnelle cyclable, en réduisant les largeurs

Faire une petite étude zoomée sur le Hom
Le potentiel du VAE change la donne
Créer l'offre pour susciter la demande

Légende

- Zone industrielle
- Commerces de proximité
- Etablissements scolaires
 - Ecole élémentaire
 - Ecole maternelle
 - Collège
- Voie verte
- Scénario de référence
 - Site propre
 - Voie partagée
 - Jalonnement
 - Bourg (à apaiser)

Marquage au sol et signalétique pour un double sens cyclable

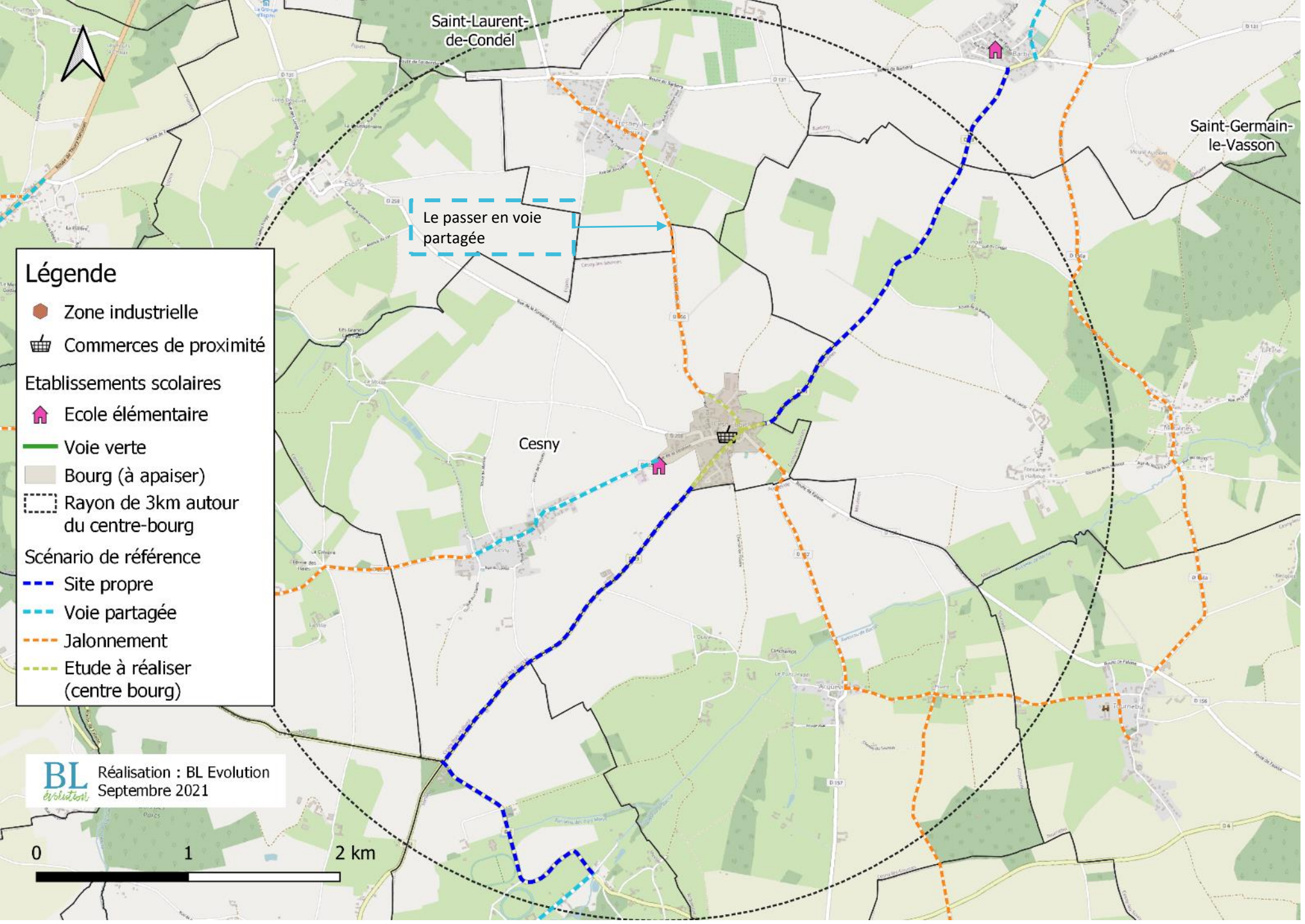
Privilégier les modes actifs sur cet axe de type vélorue?

Créer un 2^e accès à al VV?

Créer un périphérique vert à vélo?

Prendre en compte la ZAE en projet et zone d'habitat prévues

Bonne option de passer par là, avec amélioration du chemin empierré













Saint-Laurent-de-Condé

Saint-Germain-le-Vasson

Cesny

Légende

-  Zone industrielle
-  Commerces de proximité
- Etablissements scolaires
 -  Ecole élémentaire
-  Voie verte
-  Bourg (à apaiser)
-  Rayon de 3km autour du centre-bourg
- Scénario de référence
 -  Site propre
 -  Voie partagée
 -  Jalonnement
 -  Etude à réaliser (centre bourg)











Le passer en voie partagée

BL Réalisation : BL Evolution
Septembre 2021

0 1 2 km

Saint-Laurent-de-Grandval

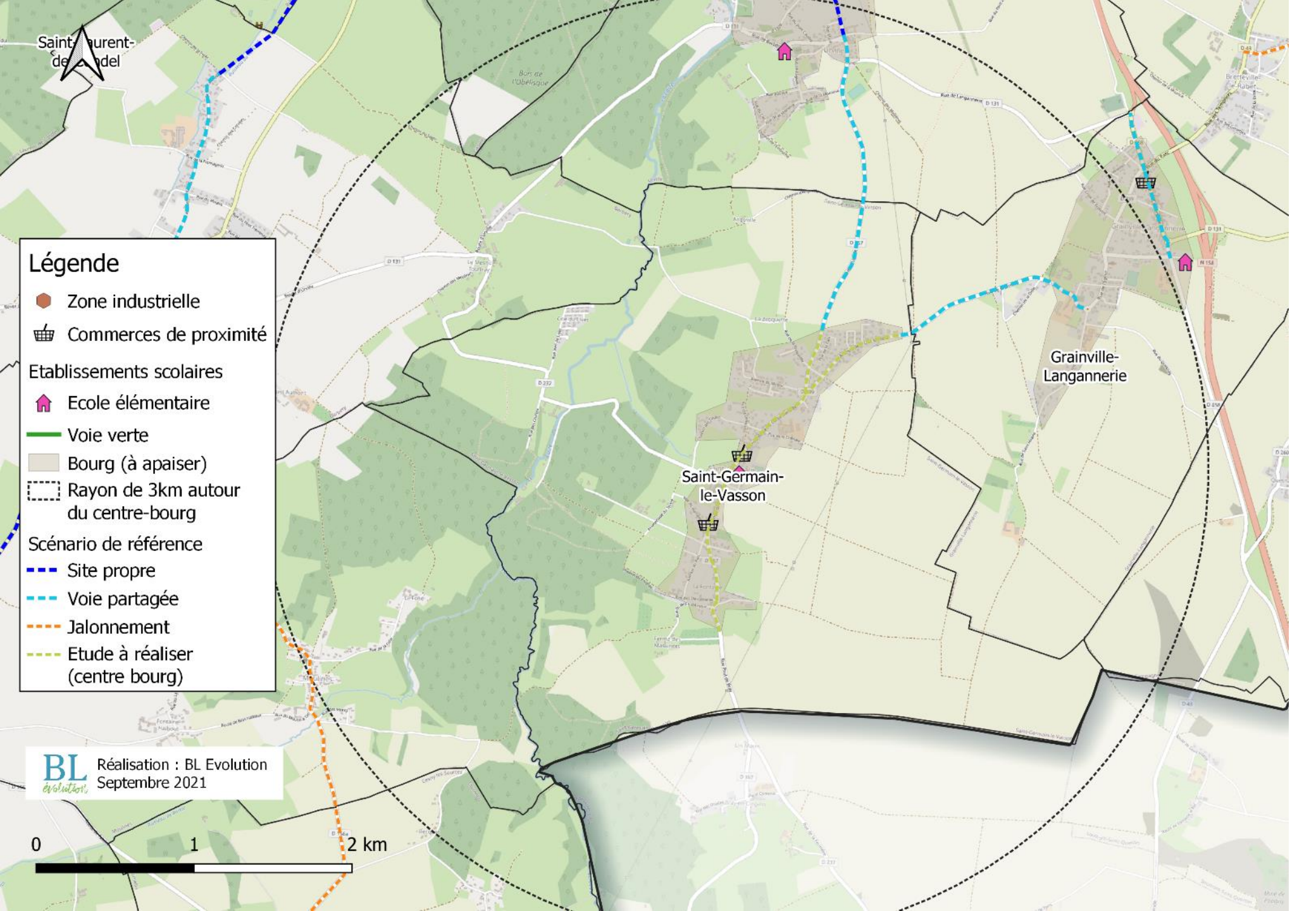
Légende

-  Zone industrielle
-  Commerces de proximité
- Etablissements scolaires**
-  Ecole élémentaire
-  Voie verte
-  Bourg (à apaiser)
-  Rayon de 3km autour du centre-bourg
- Scénario de référence**
-  Site propre
-  Voie partagée
-  Jalonnement
-  Etude à réaliser (centre bourg)











Saint-Germain-le-Vasson

Grainville-Langannerie

BL Réalisation : BL Evolution
Septembre 2021

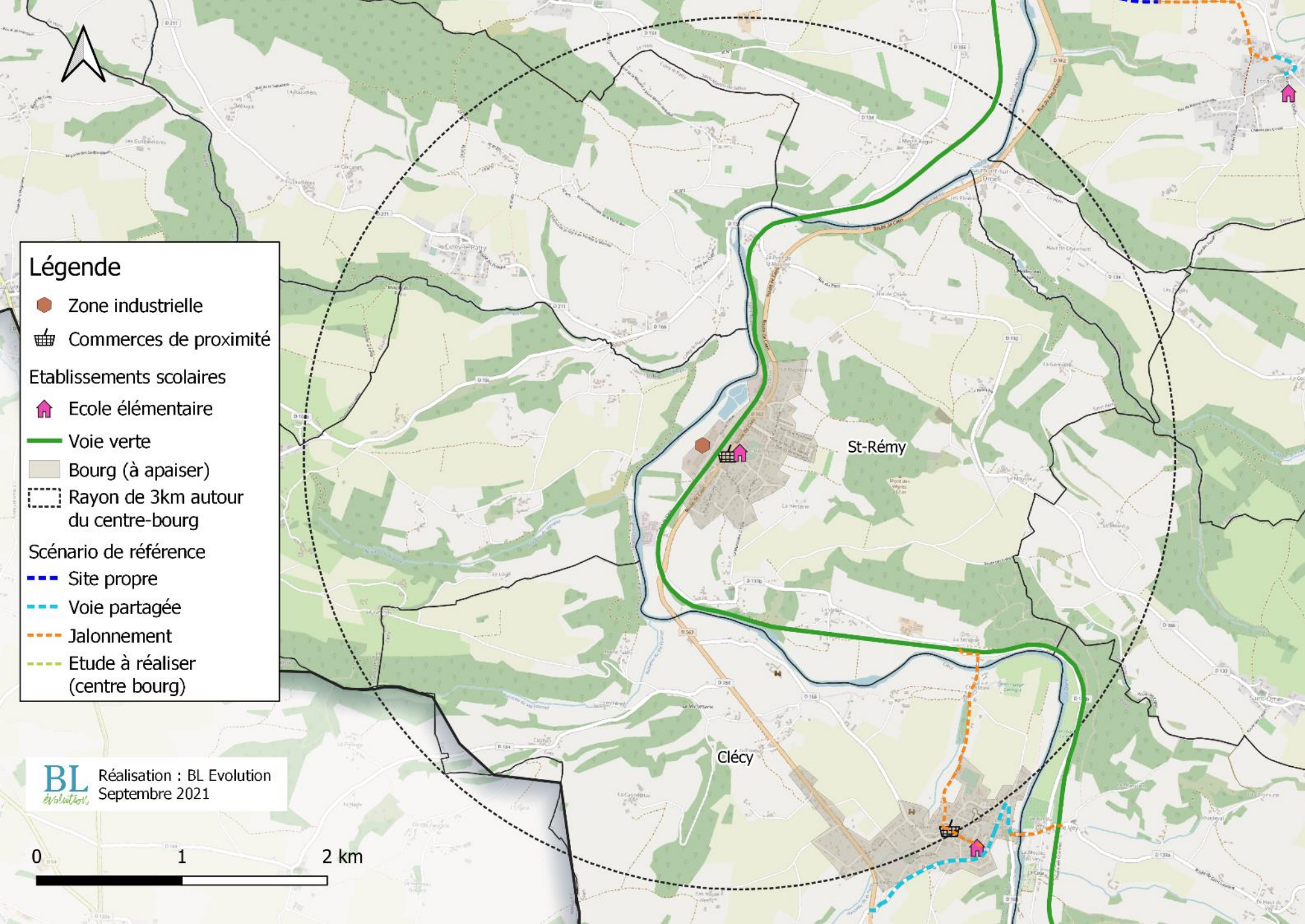


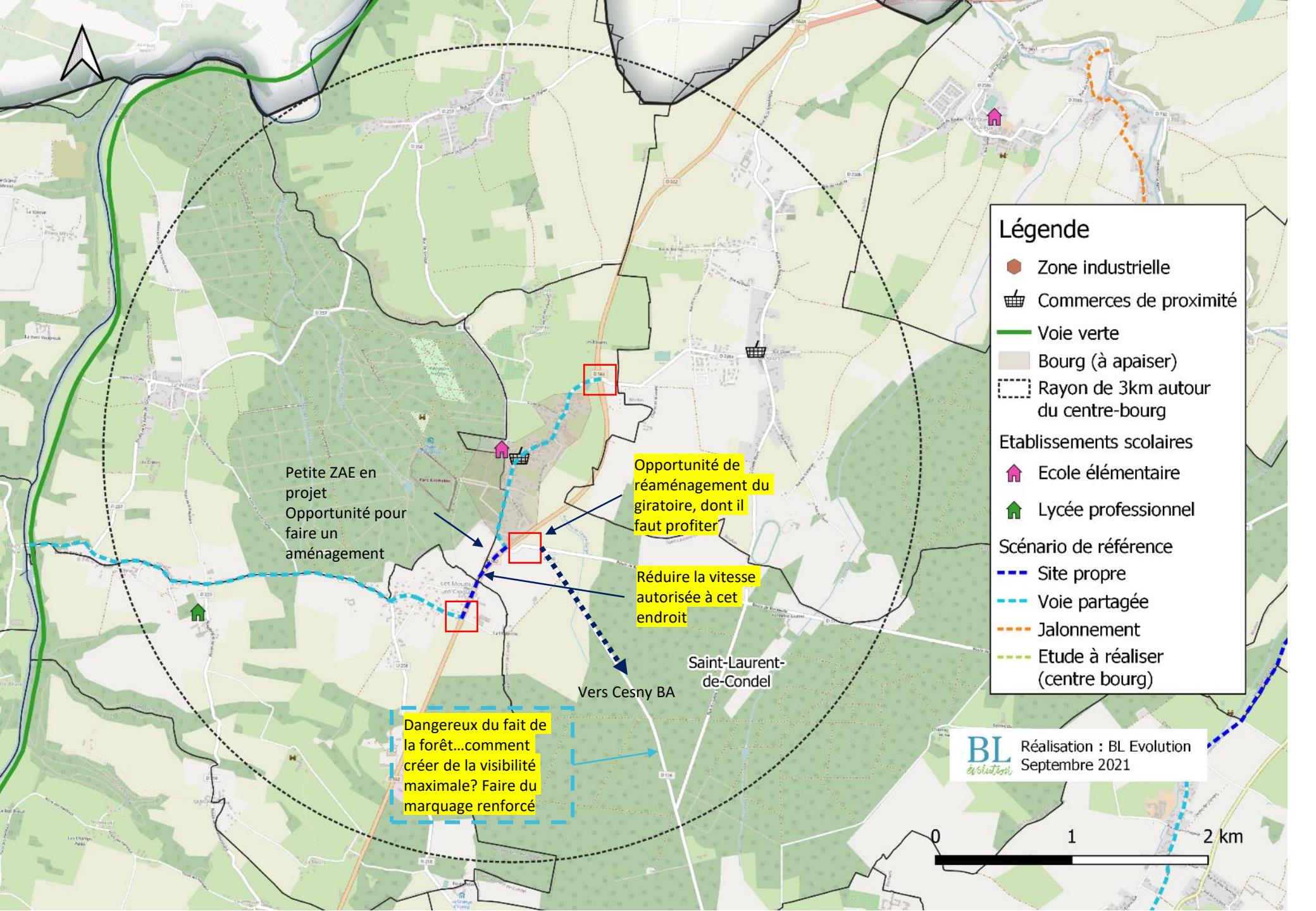
Légende

-  Zone industrielle
-  Commerces de proximité
- Etablissements scolaires**
-  Ecole élémentaire
-  Voie verte
-  Bourg (à apaiser)
-  Rayon de 3km autour du centre-bourg
- Scénario de référence**
-  Site propre
-  Voie partagée
-  Jalonnement
-  Etude à réaliser (centre bourg)

BL Réalisation : BL Evolution
Septembre 2021

0 1 2 km





Légende

- Zone industrielle
- Commerces de proximité
- Voie verte
- Bourg (à apaiser)
- Rayon de 3km autour du centre-bourg
- Etablissements scolaires**
- Ecole élémentaire
- Lycée professionnel
- Scénario de référence**
- Site propre
- Voie partagée
- Jalonnement
- Etude à réaliser (centre bourg)

Petite ZAE en projet
Opportunité pour faire un aménagement

Opportunité de réaménagement du giratoire, dont il faut profiter

Réduire la vitesse autorisée à cet endroit

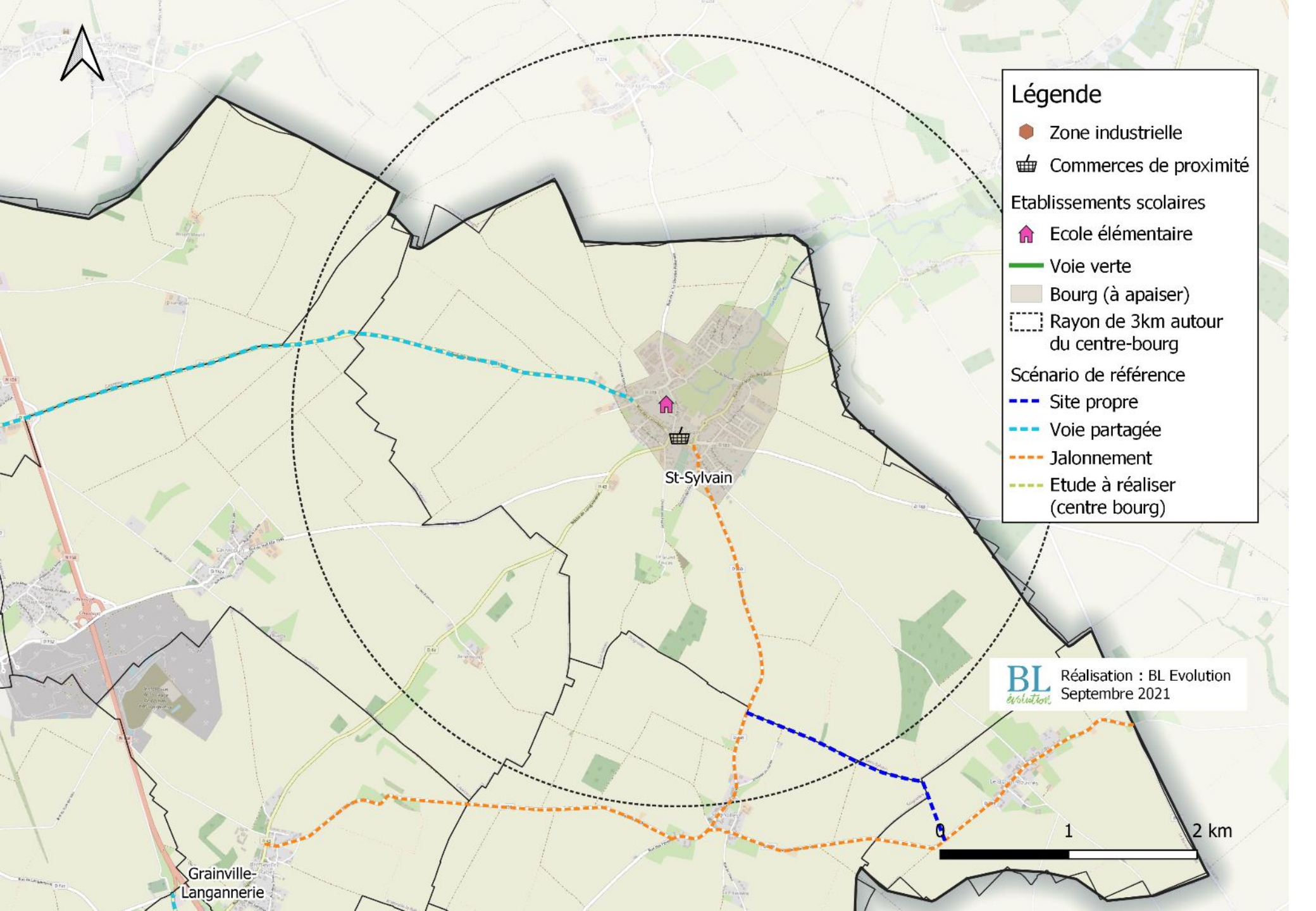
Dangereux du fait de la forêt...comment créer de la visibilité maximale? Faire du marquage renforcé

Vers Cesny BA











Saint-Laurent-de-Condél

BL Evolution
Réalisation : BL Evolution
Septembre 2021

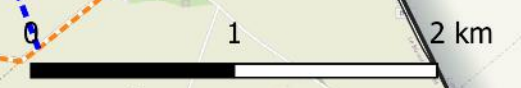


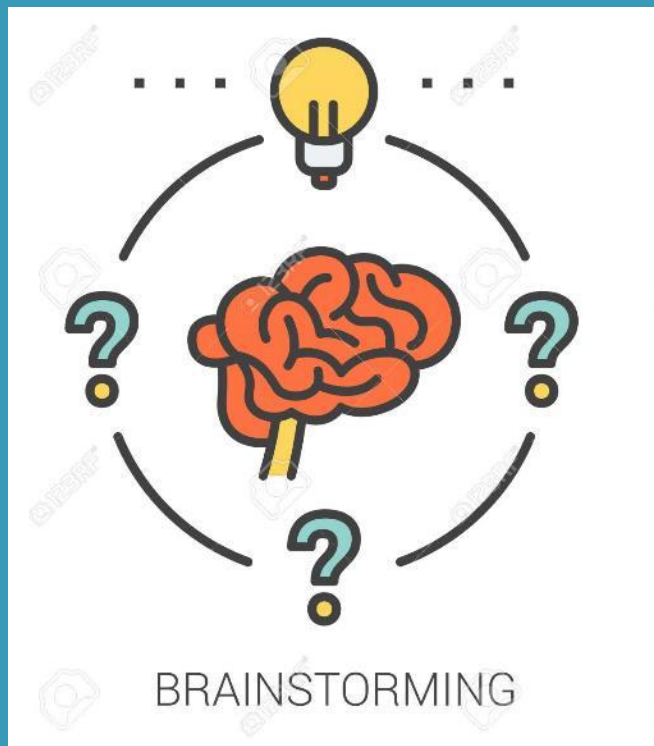


Légende

-  Zone industrielle
-  Commerces de proximité
- Etablissements scolaires
 -  Ecole élémentaire
-  Voie verte
-  Bourg (à apaiser)
-  Rayon de 3km autour du centre-bourg
- Scénario de référence
 -  Site propre
 -  Voie partagée
 -  Jalonnement
 -  Etude à réaliser (centre bourg)

BL Réalisation : BL Evolution
evolution Septembre 2021





Et enfin dernière question pour
aujourd'hui

Quel service de location de vélo /
VAE dans le territoire?



Pour définir un service de location de vélo territorial, nous avons besoin de définir :

- 1/ **La durée de location** : 1 mois / 3 mois / 6 mois / etc
- 2/ **Les points de location** : centralisé / décentralisé
- 3/ **Le prix** : caution + X euros / mois;
- 4/ **Le service** : maintenance (O/N) ; accessoires (O/N)
- 5/ **Les types de vélo** : mécanique / VAE; ville / tous chemins; vélo cargo...
- 6/ **Qui gère les vélos?** CC, association, privé...



5 minutes de réflexion puis vous écrivez vos propositions avec le n° du point traité

Puis animation d'une discussion



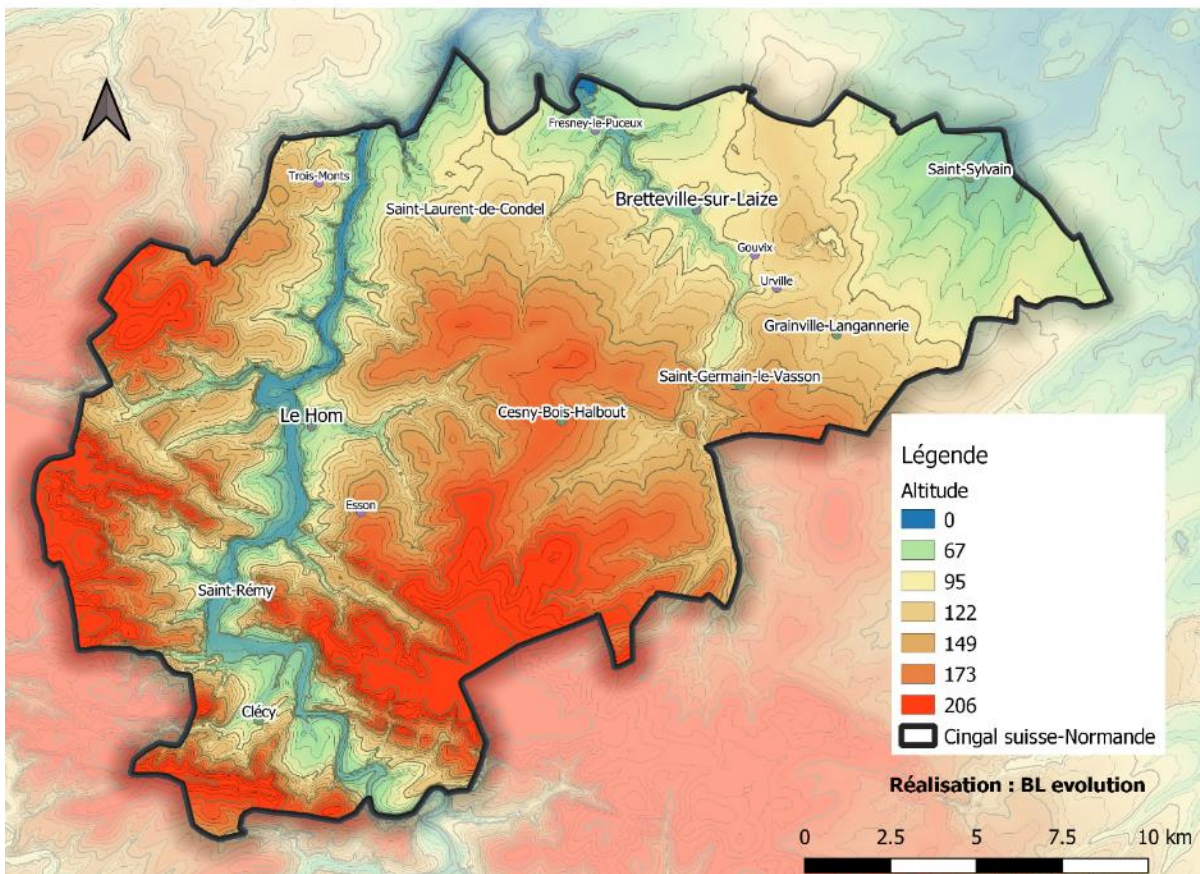
Communauté de communes
Cingal - Suisse Normande

Annexes : cartes de diagnostic



Un territoire au relief inégal

Topographie Cingal suisse-Normande

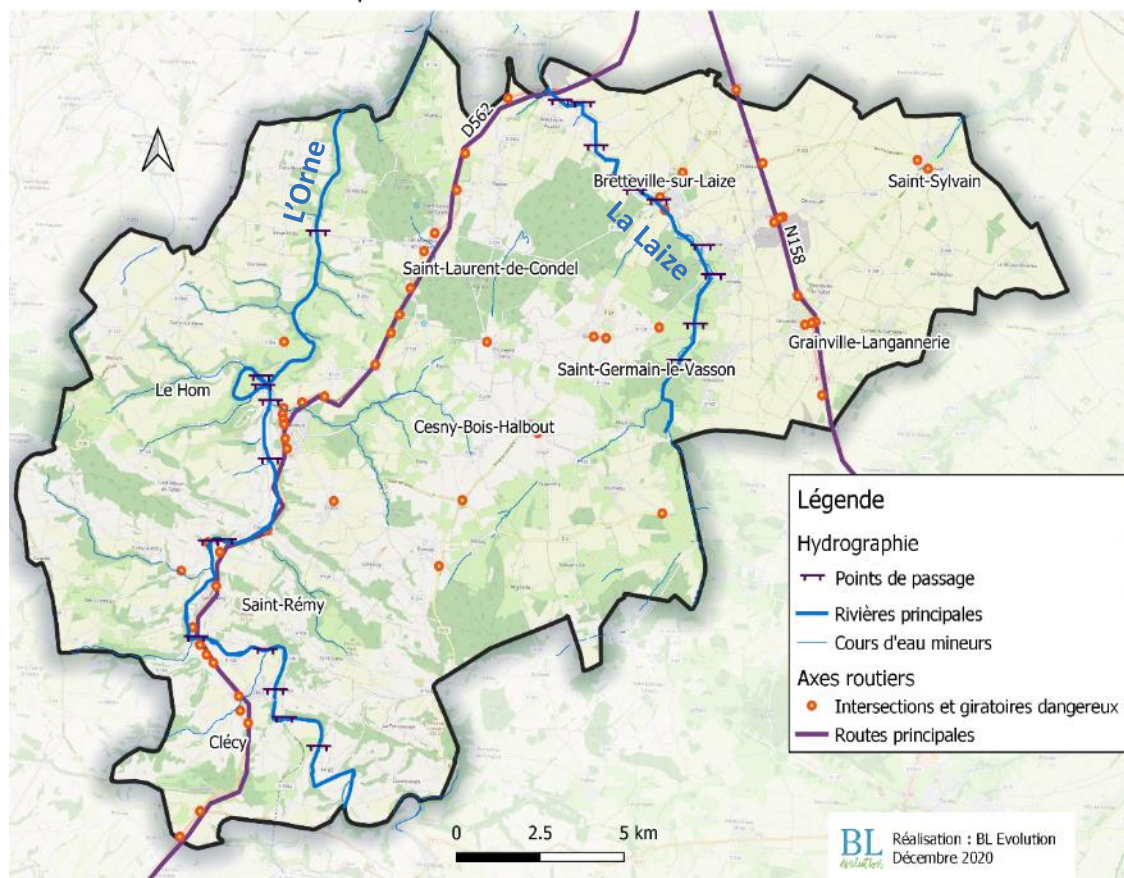


La Suisse Normande présente un relief relativement exigeant pour des cyclistes (hors usages de VAE), alors que l'est du territoire est plus propice aux déplacements cyclables.



Coups et discontinuités territoriales

Coups et discontinuités territoriales



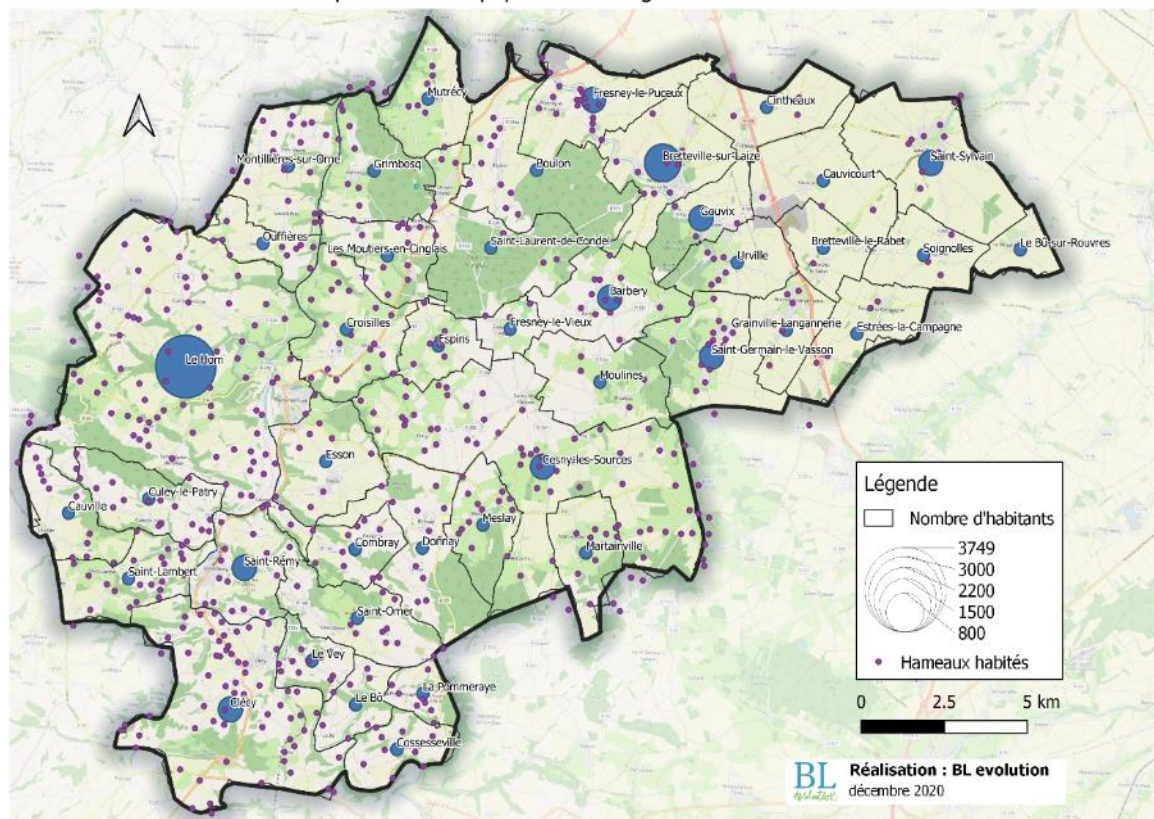
Le territoire du Cingal – Suisse Normande est marqué par **plusieurs phénomènes de coupures et discontinuités territoriales**, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :

- **L'Orne et La Laize** représentent des coupures majeures sur le territoire.
- Deux axes routiers majeurs Nord-Sud coupent le territoire d'Ouest en Est :
 - **La N158** est l'axe le plus fréquenté avec en moyenne près de 20 000 véhicules/jour (dont 10% de poids-lourds).
 - **La D562** accueille en moyenne 10 000 véhicules/jour dont 5,6% de poids-lourds.
- Plusieurs **points noirs** ont été identifiés et représentés sur la carte (liste non exhaustive).



La morphologie générale du territoire – distances et structure urbaine

Répartition de la population à Cingal - Suisse Normande



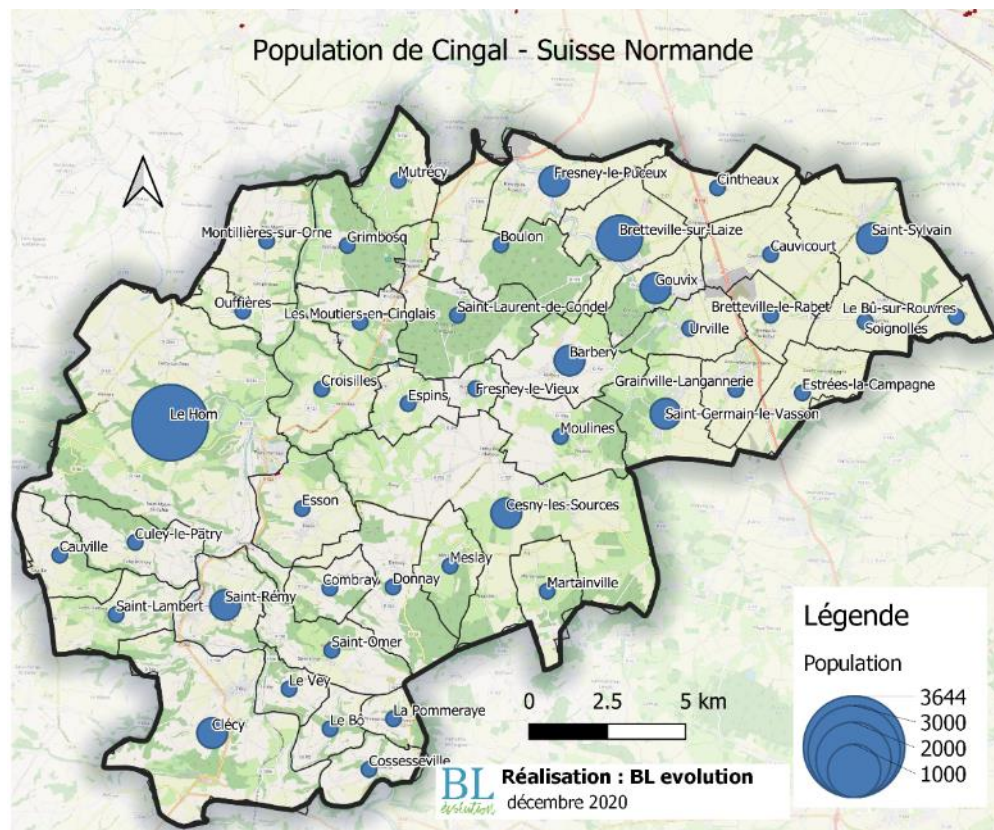
La CC Cingal suisse-Normande s'étend sur environ 30 km d'ouest en est, et de 22 km du Nord au Sud.

Les distances entre les pôles principaux varient entre 5 km et 15 km (médiane : 7,35 km). La majorité des distances entre les communales semble raisonnable au regard de la distance qui peut être parcourue à vélo

Le territoire est marqué par une dispersion de l'habitat relativement prononcée.



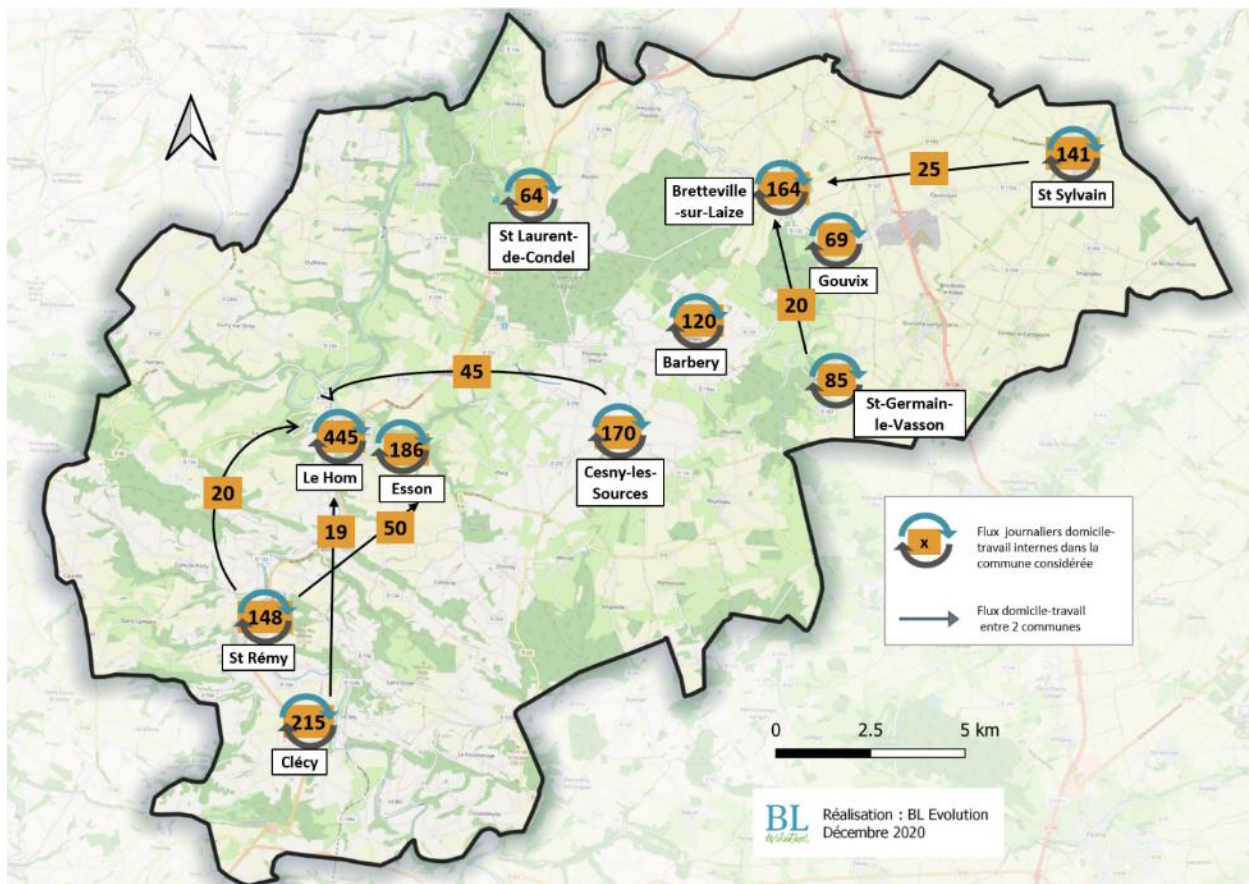
Bassins de vie de Cingal – Suisse Normande



| Commune | Nombre d'habitants (2020) | Part de la population de l'intercommunalité |
|-------------------------|---------------------------|---|
| Le Hom | 3 749 | 15% |
| Bretteville-sur-Laize | 1 901 | 8% |
| Saint-Sylvain | 1 459 | 6% |
| Cesny-les-Sources | 1 362 | 6% |
| Clécy | 1 290 | 5% |
| Saint-Rémy | 1 016 | 4% |
| Saint-Germain-le-Vasson | 946 | 4% |
| Gouvix | 846 | 3% |
| Barbery | 842 | 3% |
| Fresney-le-Puceux | 829 | 3% |



Principaux flux domicile-travail internes à Cingal – Suisse Normande



3 124

Flux domicile-travail internes à la CCCSN (Source : PLUi CCCSN)

1 894

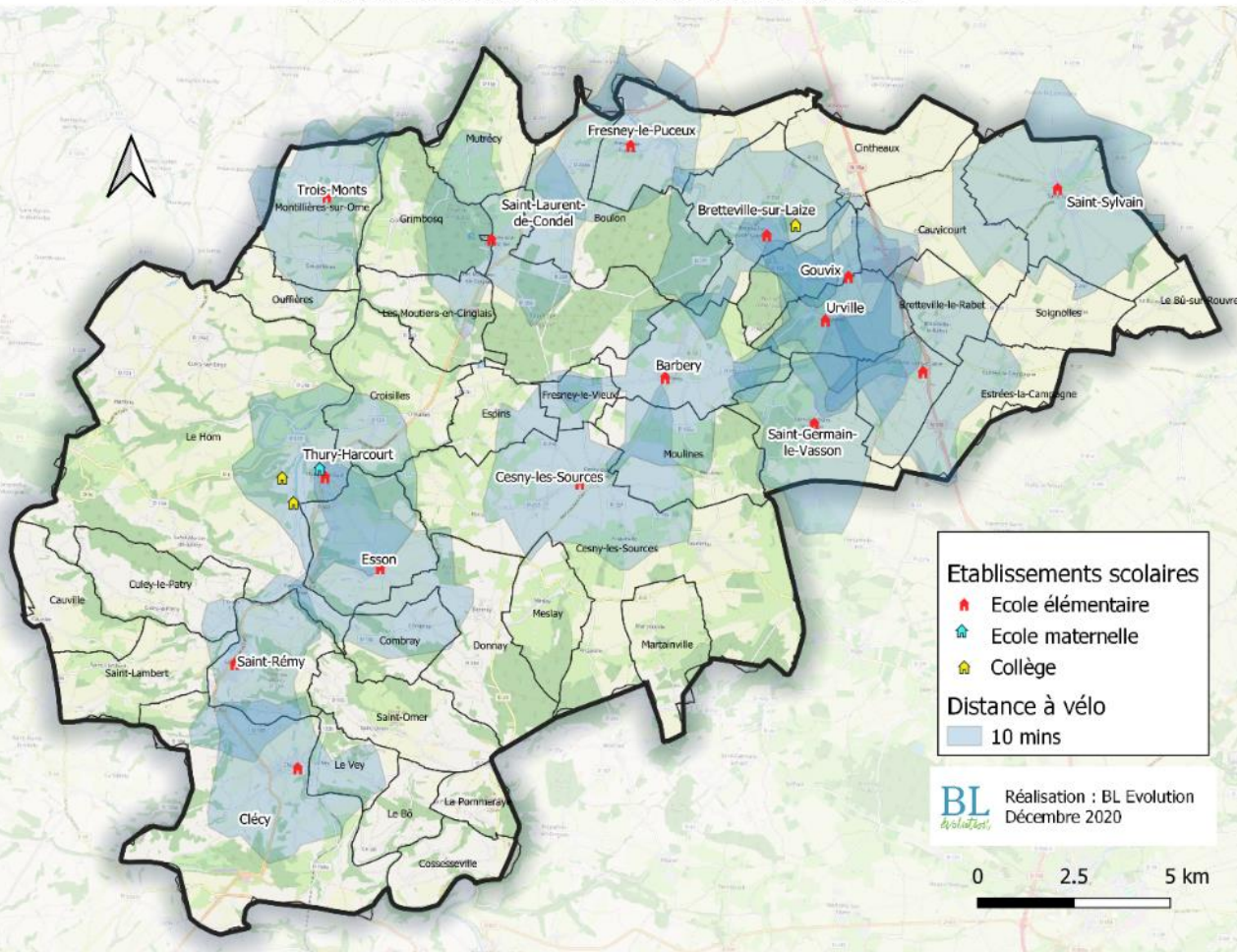
Nombre d'actifs travaillant dans leur commune de résidence (INSEE RP 2016)



Analyse de la demande potentielle

Elèves à moins de 10 minutes à vélo de leur écoles

Etablissements scolaires et accessibilité à vélo



Un nombre d'élèves important situés à une distance facilement réalisable à vélo.

2 199

Elèves à moins de 10 minutes à vélo de leur école

2 712

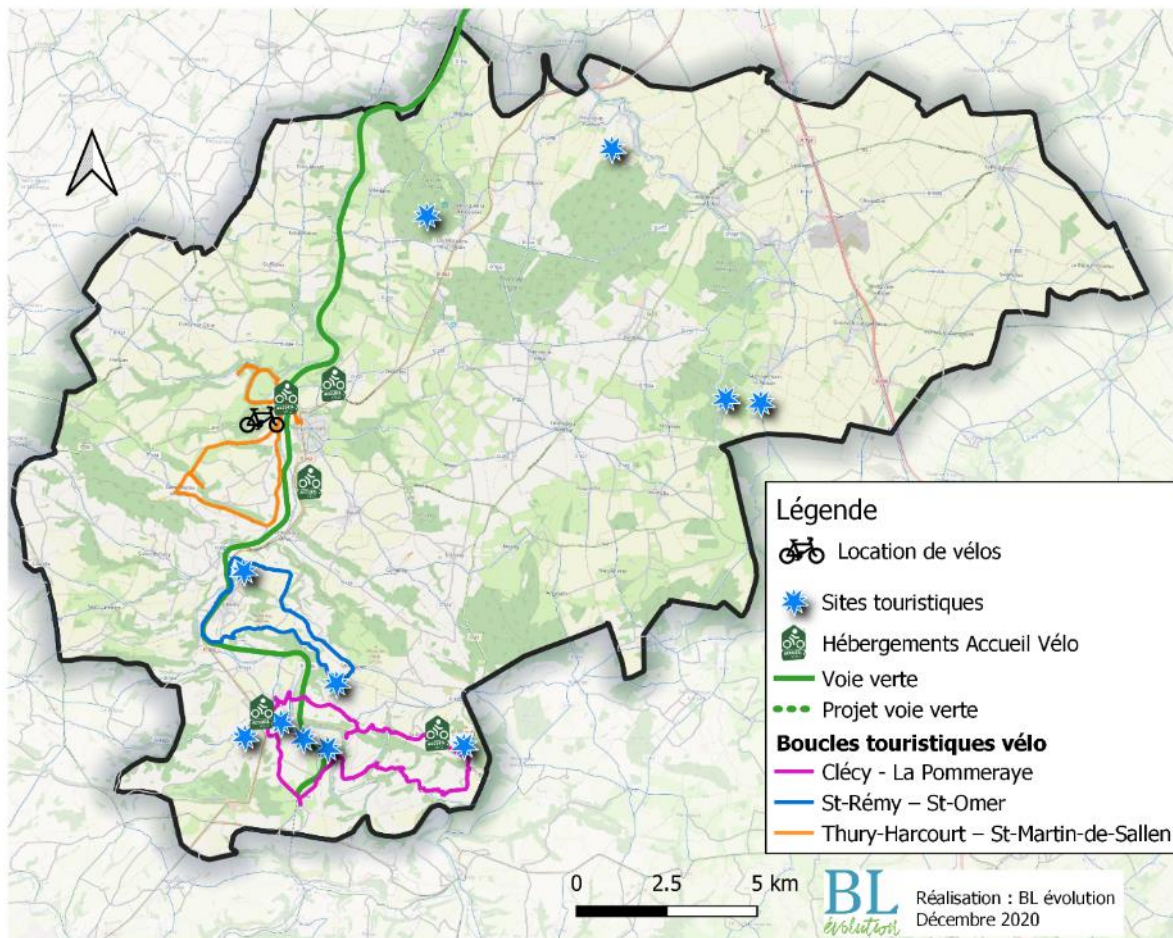
Elèves à moins de 15 minutes à vélo de leur école

Toutefois, les communes situées aux extrémités Ouest et Sud/Sud-Est de la suisse Normande sont plus excentrées des écoles.



Aujourd'hui : une pratique vélo centrée sur le tourisme et les loisirs

Offre touristique à Cingal - Suisse Normande



Des acteurs du vélo essentiellement liés au tourisme et loisirs

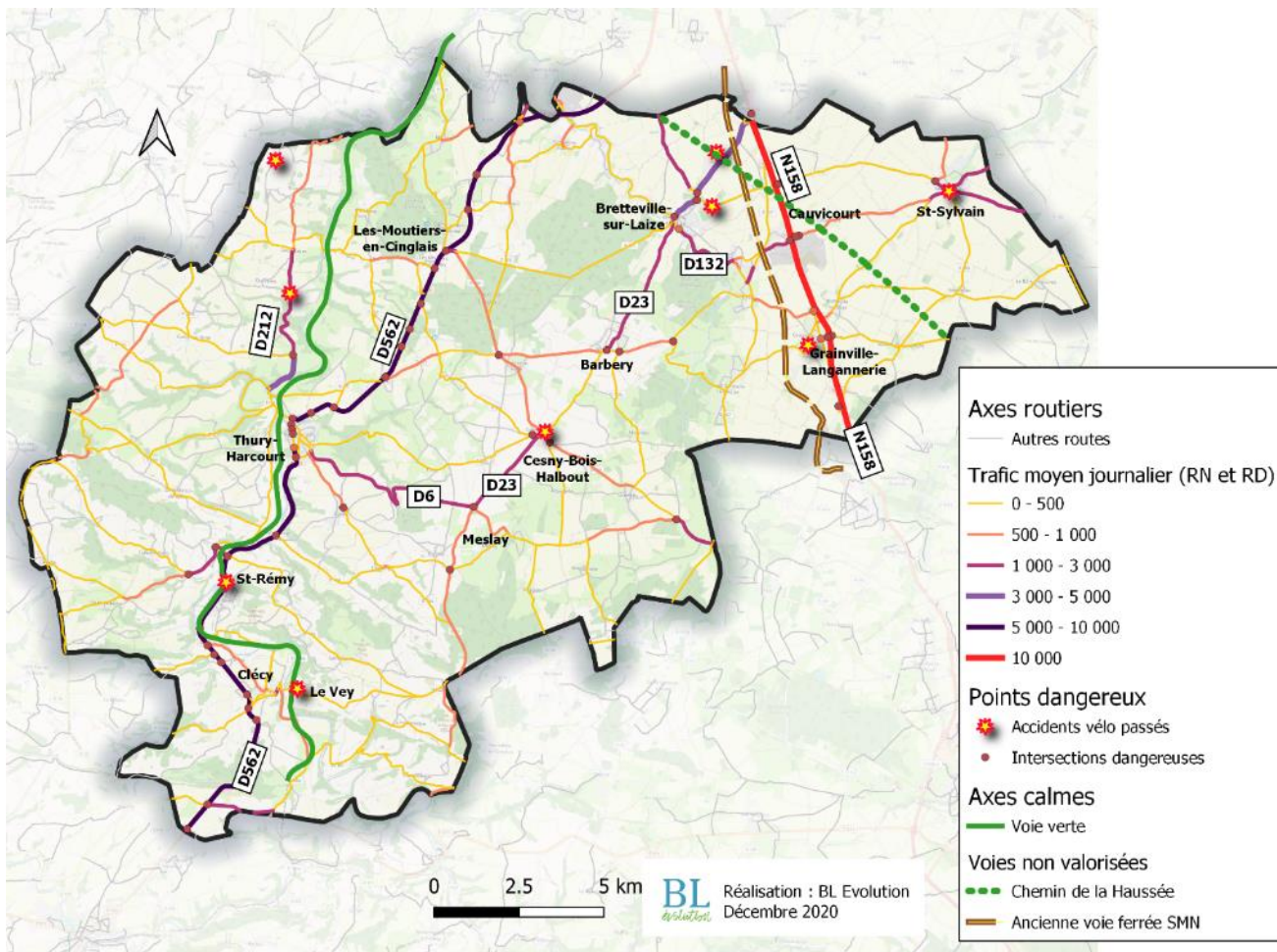
- Amicale Barbéry Cyclotourisme
- Thury Plein Air
- L'Amicale Cyclo Caennaise
- Club cyclo touristique de Laizon (à Potigny)
- Cyclo condé (en Normandie) 14
- CoDep14 (comité de cyclotourisme du Calvados)

Toutefois, quelques acteurs liés à la pratique quotidienne du vélo existent aussi :

- Maison du vélo à Thury-Harcourt
- Association Les dérailleurs
- Plateforme mobilité au Hom et Bretteville-sur-Laize, animée par l'IFREP



Intensité de trafic sur le réseau routier



Des axes structurant mais passants

En outre, la **N158** (20 000 véhicules/jour dont 10% de PL) et la **D562** (10 000 véhicules/jour dont 5% de PL), sont **particulièrement passantes** et donc dangereuses à emprunter à vélo.

Deux autres **axes secondaires** irriguent le territoire : la **D23** (2 800 véhicules par jour, 2% de PL) et la **D6** (1600 véhicules/jour).

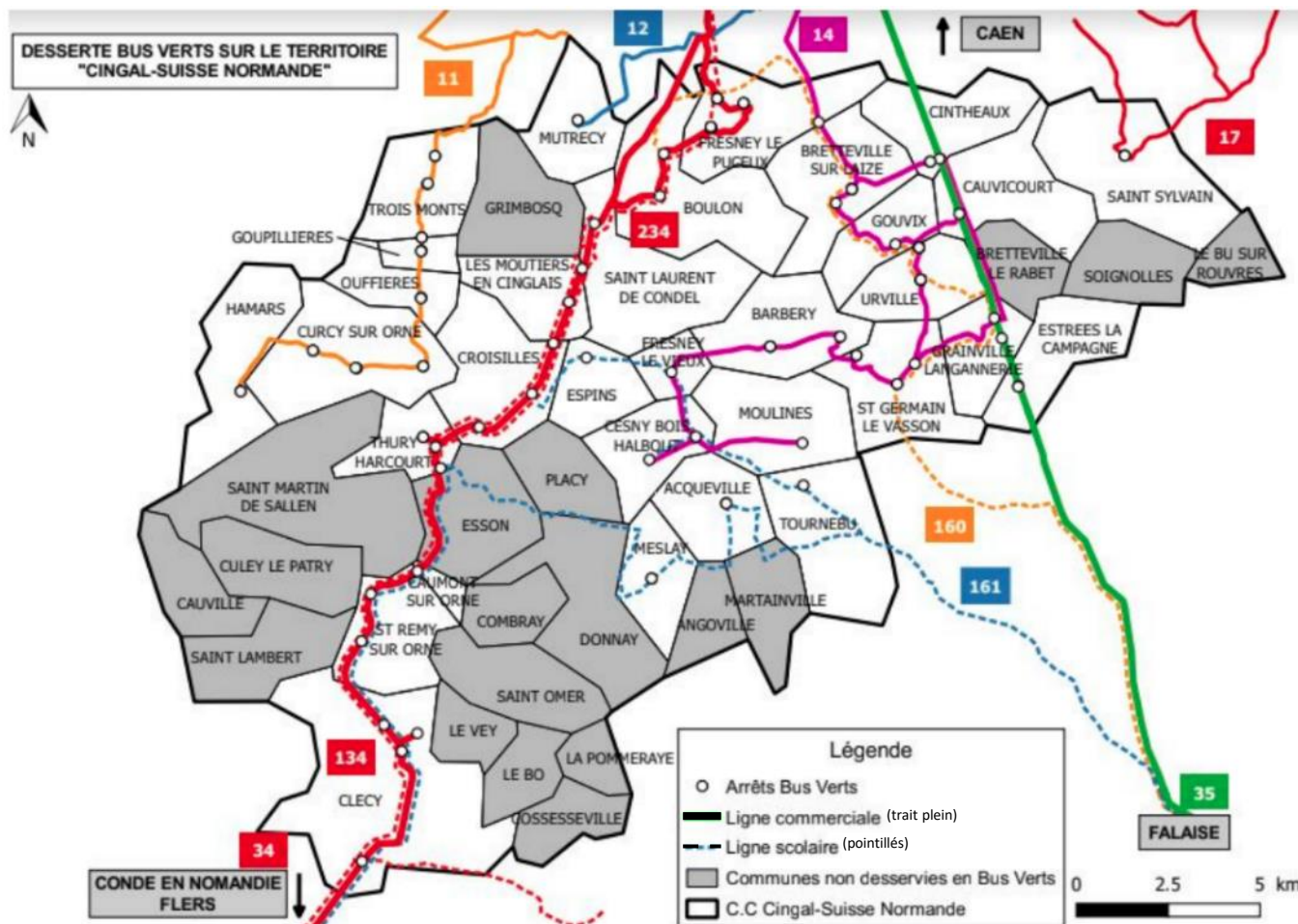
Ces **axes structurants** permettent de relier efficacement les différents pôles du territoire mais ne sont pas sécurisés pour le vélo.

- nombreuses intersections avec ces axes sont dangereuses.
 - Traversée de **centres-bourgs** (Thury-Harcourt, Croisilles, Bretteville-sur-Laize...)
- d'où un **enjeu d'apaisement de la circulation en centre-bourgs**.

Les petites routes départementales ont un faible trafic routier. Le trafic routier est aussi très faible sur le réseau de routes communales, rues, chemins.

Des axes non routiers à valoriser

L'ancienne voie ferrée SMN, ainsi que le Chemin de la Haussée, pourraient être aménagés pour constituer des liaisons cyclables sous forme de voie verte.



Desserte en bus verts sur le territoire

Source : carte fournie par la CCSN

La communauté de commune Cingal – Suisse Normande est plutôt bien desservie par le réseau de bus verts :

- 6 lignes commerciales (11, 12, 14, 17, 34, 35)
- 4 lignes scolaires (34, 35, 160, 161) sur le territoire

Le territoire présente un fort potentiel pour développer l'intermodalité vélo-bus (installation d'abris vélo aux arrêts de bus, rendre possible l'emport des vélos dans le bus).

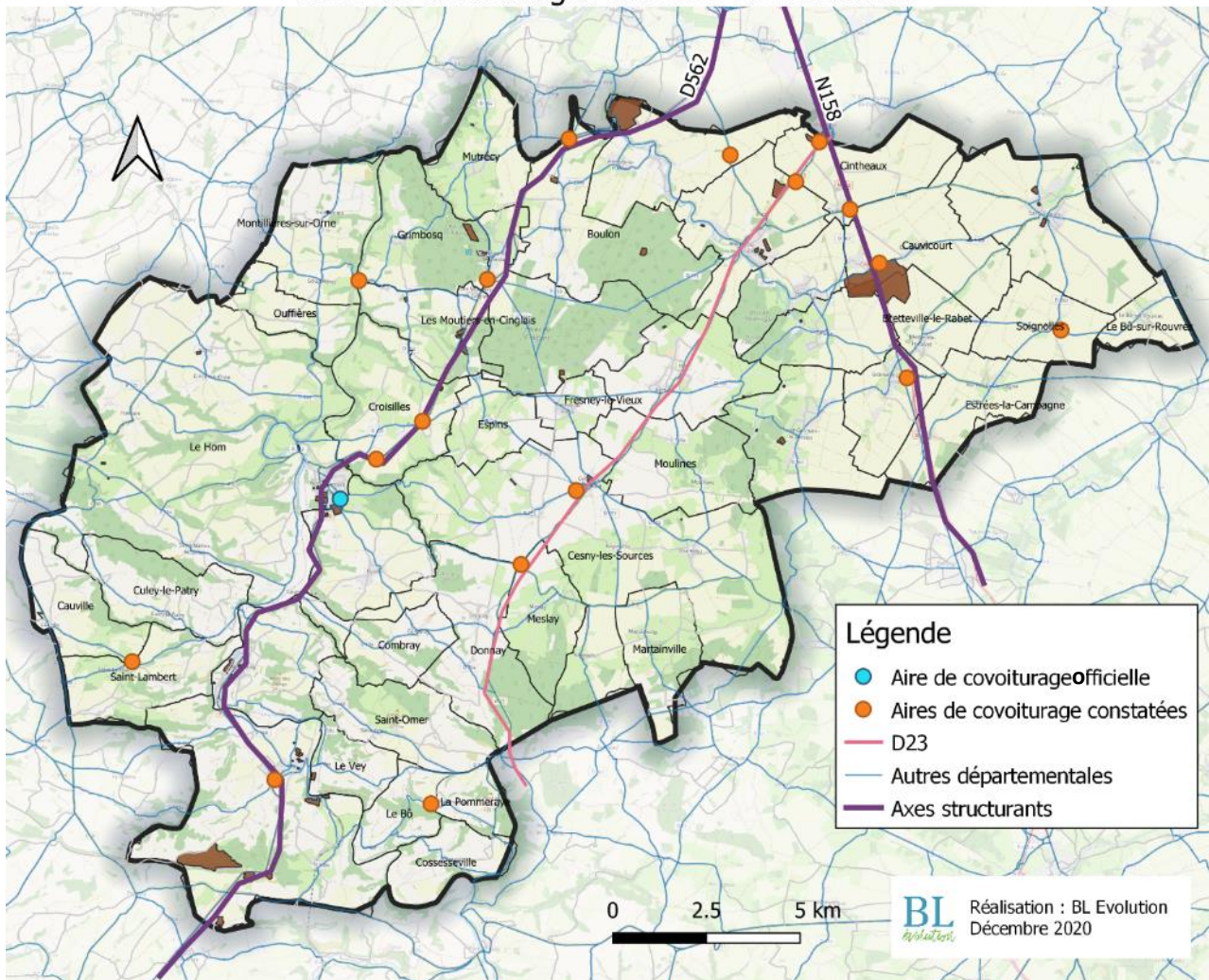
Toutefois, si ces lignes permettent de relier efficacement le territoire du Nord au Sud, il est plus difficile de se déplacer d'Ouest en Est sur le territoire.

De plus, les passages des bus lignes ne sont pas toujours très fréquents (souvent plusieurs heures entre chaque passage de bus).

Enfin si les pôles principaux sont bien desservis, un certain nombre de communes au Sud du territoire ne le sont pas du tout.



Aires de covoiturages officielle et constatées



On compte **une aire de covoiturage officielle** sur le territoire. Elle est située au Hom, sur la zone d'activité Le Hom/Esson.

Pas moins de **17 aires de covoiturage officielles** ont été identifiées sur le territoire.

Des liaisons cyclables entre les principaux pôles et les aires de covoiturage constatées (qu'il faudrait pérenniser), ainsi que **l'aménagement de stationnements vélo sécurisés sur ces aires valorisera l'intermodalité**

A noter que la CCCSN est engagée dans le projet Mobil'Hack dont l'objectif est de développer le covoiturage.



Cesny-Les-Sources



Centre-bourg apaisé de Cesny-les-Sources



Thury-Harcourt (Le Hom)



*Une place au centre-bourg dédiée à la voiture.
Un marquage au sol pour apaiser la circulation avec une
opportunité pour autoriser les sens-interdits aux vélos*



Bretteville-sur-Laize



*Une place centrale apaisée
mais de larges parkings dédiés aux voitures*



*Apaisement de la circulation en face de l'Eglise
Notre-Dame*



Analyse de l'offre – Aménagements et apaisement de la circulation

Changements de couleur et formes géométriques au sol annonçant un rétrécissement de la chaussée, un carrefour ou une zone dangereuse (passage piéton, virage sans visibilité...)



Entrée du bourg de Bretteville-le-Rabet



Bretteville-le-Rabet



Rue de l'Eglise, menant à l'école, Barbéry





Les territoires qui ont l'ambition de se développer de manière durable font confiance à notre équipe d'experts depuis plus de 8 ans.

BL évolution est un bureau d'études et de conseils en développement durable.

Au service de la société, notre équipe engagée souhaite diffuser une vision résiliente de l'aménagement des territoires en associant une vision fortement participative à une prise de conscience réaliste et éclairée des enjeux du XXI^e siècle.

Contact : guillaume@bl-evolution.com