

Diagnostic Plan vélo du Cotentin

Cap Cotentin
Novembre 2022
.....





COPENHAGENIZE FRANCE

Equipe projet

Directrice : [Clotilde Imbert](#)

Responsable Design Urbain :
[Arthur Duhamel](#)

Chef de projet : [Mauricio Suarez](#)

Urbaniste : [Justine Gardy](#)

Graphiste : [Guillaume Verguin et Anne Xiong](#)

Copenhagenize France constitue une société de référence à la disposition des villes pour tout sujet relatif à l'urbanisme cyclable : de la culture vélo à la gestion du trafic, en passant par les aménagements et la communication.

Nous abordons tous nos projets du point de vue de l'utilisateur et nous utilisons le design, l'anthropologie et le bon sens comme point de départ de notre réflexion.

Nous pensons d'abord aux cyclistes et nous concevons le projet à partir de là, quelle que soit la ville. Notre métier est d'inspirer et de conseiller les municipalités afin qu'elles rétablissent le vélo en tant que moyen de déplacement urbain à part entière.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

L'agglomération du Cotentin

Les objectifs du Plan Vélo

Les enjeux de mobilité d'un vaste territoire rural dynamique

ARTICLE 1. Planification de l'usage du vélo par les acteurs locaux

1.1 Les grands plans territoriaux

1.2 Les stratégies cyclables du régional au local

Conclusion

6 ARTICLE 2. Mobilité des Cotentinois 19

2.1 Les déplacements dans le Cotentin

2.2 La faible pratique cyclable au quotidien des actifs

2.3 Les ressentis d'habitants et de visiteurs sur les déplacements et plus particulièrement la mobilité cyclable

Conclusion

11 ARTICLE 3. Infrastructures cyclables 27

3.1 Un maillage dense de voiries et peu d'aménagements cyclables

3.2 Les projets d'aménagements cyclables du département

3.3 Le Schéma Directeur Cyclable de Cherbourg-en-Cotentin

3.4 Comptages et données

3.5 Évaluation des infrastructures et aménagements cyclables

Conclusion

SOMMAIRE

.....

ARTICLE 4. Services vélos

- 4.1 Le stationnement vélo
 - 4.2 Les VAE Cap Cotentin
 - 4.3 Le free-floating à Cherbourg-en-Cotentin
 - 4.4 Les vélocistes et l'atelier de réparation
- Conclusion

ARTICLE 5. Intermodalité avec le vélo

- 5.1 Le réseau de transport et les solutions de mobilité Cap Cotentin
 - 5.2 Le vélo et le train
 - 5.3 Les stations intermodales
 - 5.4 L'emport du vélo dans le train et les autocars
- Conclusion

ARTICLE 6. Sensibilisation & éducation

40

58

- 6.1 La communication et les identités visuelles
 - 6.2 Les événements de promotion de la mobilité cyclable
 - 6.3 Les actions d'écomobilité en milieu scolaire
 - 6.4 Les employeurs et professionnels
 - 6.5 Le vélo inclusif
 - 6.6 Les clubs sportifs
- Conclusion

47

ARTICLE 7. Vélo et tourisme

71

- 7.1 Un territoire propice au développement du tourisme à vélo
 - 7.2 La Vélomaritime (EV4)
 - 7.3 Les services aux cyclotouristes le long de la vélomaritime
 - 7.4 Un territoire reconnu pour la pratique VTT et du Gravel
- Conclusion

SOMMAIRE



ARTICLE 8. Analyse sectorielle du territoire 92

8.1 Les pôles de proximité

8.2 Les faisceaux



SYNTHESE ET ENJEUX 134



ANNEXES 136

À noter que l'élaboration de ce diagnostic a eu lieu entre juin et octobre 2022, il a l'ambition d'être synthétique à l'échelle du Cotentin et n'a pas la prétention d'être exhaustif. Des manquements peuvent être présents. Toutes les images et graphiques sans source sont produits par Copenhagenize France.



INTRODUCTION



L'AGGLOMÉRATION DU COTENTIN

Située au nord-ouest de la Région Normandie, l'agglomération occupe la péninsule du Cotentin, sur un quart du département de la Manche. L'intercommunalité regroupe 129 communes par la fusion de 11 intercommunalités en 2017. C'est la seconde agglomération rassemblant le plus de communes en France. Les enjeux de gouvernance et d'ingénierie y sont fondamentaux.

C'est un territoire peu dense à dominante rurale et périurbaine connaissant une forte dynamique économique. L'essentiel des emplois se trouvent dans les seules communes de Cherbourg-en-Cotentin, Valognes, La Hague et Flamanville, accueillant de très grands employeurs.

L'agglomération du Cotentin est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire. C'est dans ce cadre que le Plan Vélo est élaboré.

CHIFFRES IMPORTANTS

L'agglomération du Cotentin en chiffres

Communes : 129

Habitants : 179 484 (INSEE 2018)

Habitants hors de la ville centre : 105 000

Densité moyenne : 126 hab/km²

Nombre d'emplois : 76 321 (INSEE 2018)

Taux de chômage : 6 %



LES OBJECTIFS DU PLAN VÉLO

L'ambition portée par l'agglomération est de **"devenir un territoire du vélo du quotidien"** avec un objectif de part modale vélo de 6,5 % à l'horizon 2026, soit un quadruplement de celle-ci. Pour rappel, l'objectif national est d'atteindre une part modale vélo de 12 % en 2030. Il s'agira donc de poursuivre les efforts au-delà d'une première étape réussie dans le Cotentin. Par ailleurs, il s'agira de ne pas développer la pratique du vélo uniquement à l'échelle de Cherbourg-en-Cotentin, mais également dans les villes de plus petite taille.

Le Plan Vélo du Cotentin ne représente pas une simple stratégie de l'agglomération, celle-ci souhaite aller au-delà du périmètre institutionnel, être complémentaire aux autres stratégies et fédérer les différents acteurs du territoire. Ainsi, le diagnostic intègre des thématiques dont l'agglomération n'a pas les compétences comme, par exemple, les voiries et le domaine scolaire.

Le Plan Vélo du Cotentin devra inclure deux entrées transversales : **l'accompagnement au changement de comportement et le développement d'une culture vélo locale**. Il sera structuré autour de trois grandes entrées thématiques : **les déplacements utilitaires, l'intermodalité et le tourisme**.

Le Plan vélo ne s'arrête pas à la définition de pistes cyclables à aménager, c'est une stratégie transversale concernant de nombreux domaines : développement économique, mobilité scolaire, signalétique, stationnement, communication, tourisme, sport, etc. **Ainsi, cette stratégie devra être élaborée de concert avec tous les acteurs locaux pour que les actions soient intégrées et portées**. C'est ainsi qu'elles auront le plus d'impact. Ce travail de co-création prendra en compte les compétences de chacun. À noter que l'agglomération du Cotentin est l'AOM mais elle ne dispose pas de la compétence voirie.



2,3%

des actifs vont au travail à vélo en 2018 dans le Cotentin

Objectif de part modale vélo générale : 6,5% à l'horizon 2026

12% objectif part modal vélo à l'échelle nationale en 2030

Loi LOM et conséquences pour un territoire comme le Cotentin et le développement de la mobilité cyclable

Article 228-2 du code de l'environnement

En agglomération, la réglementation rend obligatoire la réalisation d'itinéraires cyclables lors des réalisations ou rénovations de voirie quelle que soit la taille de l'agglomération.

Article 228-3 du code de l'environnement

Hors agglomération, il est désormais obligatoire d'évaluer le besoin de réalisation d'aménagements cyclables. « À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.»

LE STATUT DE LA VILLE-CENTRE DANS LE PLAN VÉLO

Cherbourg-en-Cotentin est en cours de finalisation de son propre schéma directeur cyclable et commence les travaux du projet de Bus Nouvelle Génération (BNG) avec l'agglomération comme maître d'ouvrage via une délégation temporaire de la compétence. Ainsi, les projets portés par cette commune seront des données d'entrées pour le Plan Vélo du Cotentin et les analyses déjà réalisées y seront intégrées. L'enjeu sera la complémentarité et la cohérence tant des infrastructures mises en place que des politiques publiques de mobilité portées par les élus locaux.

COLLECTE DE DONNÉES QUALITATIVES ET QUANTITATIVES

La réalisation de cet état des lieux a permis d'identifier un réel manque de données sur tous les sujets liés à la cyclabilité du territoire et plus précisément sur les usagers du vélo (typologie des usagers et de leurs déplacements).

Le principal objectif de la récolte de données est de doter le territoire d'un outil qui facilite le suivi des objectifs tracés et la mise en valeur de la mobilité cyclable. Entre autres, ces données serviront à communiquer régulièrement sur les efforts réalisés par les communes en matière d'infrastructures cyclables mises en œuvre, ainsi que sur l'augmentation des usagers à vélo. Une bonne exploitation de ces données permettra de rendre visible les usagers du vélo, connaître leur profil et connaître spécifiquement l'évolution des parts modales vélo des usagers selon leur déplacement.

Aujourd'hui, il devient nécessaire pour l'agglomération de se saisir de cette problématique pour encourager et développer la mobilité cyclable des habitants.



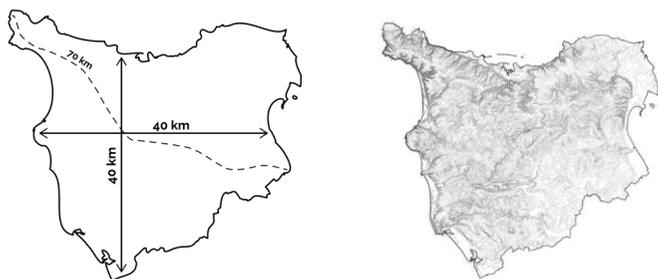
LES ENJEUX DE MOBILITÉ D'UN VASTE TERRITOIRE RURAL DYNAMIQUE

Distances et Topographie

40 km par 40 km

Un territoire accidenté

Les sentiers de la Hague (VTT/Gravel) 1072 m de dénivelé positif et 174 m pour l'altitude la plus haute. 2 000 m de dénivelé positif sur le GR 223 longeant les côtes du territoire du Cotentin avec 150 m d'altitude maximum. Source GPS Viewer



Paysages

220 km

des côtes maritimes

La plus forte densité de bocage en France

PNR des Marais du Cotentin et du Bessin

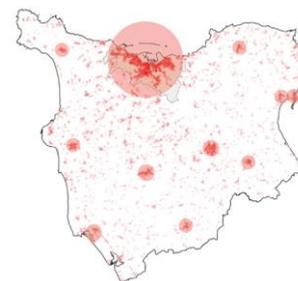


Population

44 % des habitants à Cherbourg-en-Cotentin

36,6 % des habitants hors des villes et des pôles de proximité

19,4 % des habitants dans les pôles de proximité



Viaire

2 000 km de routes départementales



en terme de mobilité cyclable :

- Un territoire où le VAE peut être nécessaire
- Une intermodalité vélo + transports en commun comme une des solutions
- Un territoire propice à la pratique sportive (VTT, gravel)

- Attractivité des itinéraires cyclables de longue itinérance
- Attractivité de la mobilité cyclable de loisirs

- Offre de services mobilité à destination de Cherbourg
- Structuration autour des pôles de proximité
- Intermodalité vélo + transports en commun pour les trajets interpôles

- Réseau viarie de proximité déjà existant

1

**PLANIFICATION DE L'USAGE DU VÉLO
PAR LES ACTEURS LOCAUX**



Une analyse de **l'intégration de la mobilité cyclable dans les documents de planification, les stratégies de développement et les programmes d'actions** a été réalisée.

Elle vise à faire le point à la fois sur les **acteurs engagés, sur les grands objectifs fixés et sur les actions** pouvant servir de base à la co-création d'une stratégie vélo à l'échelle de l'agglomération du Cotentin.

1.1 LES GRANDS PLANS TERRITORIAUX

Plan de Déplacements du Cotentin (PDC) - 2019

Le Plan de Déplacements du Cotentin indique la nécessité de mettre en œuvre les conditions nécessaires pour que le vélo devienne un réflexe, plus spécifiquement pour les déplacements de courte distance. Le diagnostic constate une pratique cyclable faible, "justifiée par des carences en matière d'aménagements, et d'une "culture" autour du vélo". Un des objectifs que le PDC fixe à l'issue du diagnostic concernant la mobilité cyclable est le fait "d'engager une démarche structurelle de développement de la pratique engendrant un report modal progressif".

Le PDC prévoit la réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable Communautaire : ce diagnostic en est le premier livrable.

Le PDC propose de nombreuses actions ayant un lien avec la mobilité cyclable :

ORIENTATION 3 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ PAR DES AMÉNAGEMENTS MULTIMODAUX HIÉRARCHISÉS À L'ÉCHELLE DU COTENTIN

- 3.1. Organiser de manière hiérarchisée l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle

ORIENTATION 6 : UTILISER L'OUTIL STATIONNEMENT COMME LEVIER DE REPORT MODAL ET D'ATTRACTIVITÉ

- 6.1 Utiliser l'outil stationnement en faveur du report modal en lien avec les évolutions du PDC en matière de mobilité alternative à l'automobile

ORIENTATION 7 : CONFORTER LES CENTRALITÉS DU TERRITOIRE PAR DES AMÉNAGEMENTS FAVORABLES À LA MARCHÉ ET AUX DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ

- 7.2 Inciter à la création des «Plans Modes Actifs» à l'échelle des communes
- 7.3 Garantir des conditions d'accessibilité multimodale pour tout nouveau projet d'urbanisation

ORIENTATION 8 : DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME EN FAVEUR DE L'USAGE DU VÉLO ET DES AUTRES MODES ASSIMILÉS

- 8.1 Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire intégrant des Schémas vélos territorialisés (ex-EPCI)
- 8.2 Développement de « services » pour promouvoir l'usage du vélo

ORIENTATION 10 : COMMUNIQUER / INFORMER SUR LA NOUVELLE MOBILITÉ SOUHAITÉE ET MISE EN PLACE DANS LE COTENTIN

- 10.1 Déployer une stratégie de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité durable en lien avec les associations du territoire
- 10.2 Renforcer la communication sur les services de mobilité et les projets structurants
- 10.3 Mettre en place une campagne de communication pour améliorer les comportements et lutter contre les idées préconçues

ORIENTATION 11 : RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT AU DÉVELOPPEMENT DES PLANS DE MOBILITÉ ENTREPRISES SUR LES PRINCIPALES ZONES D'ACTIVITÉS DU TERRITOIRE

SCoT du Pays du Cotentin - 2020

En 2020, le SCoT 2011 a été révisé afin de refléter les évolutions du territoire. L'arrêt de projet de la révision est intervenu en 2020 et l'enquête publique en 2021. L'approbation définitive n'a pas encore eu lieu. Le périmètre du SCoT du Pays du Cotentin a évolué pour couvrir un territoire composé de 152 communes, regroupé en deux intercommunalités, celle de l'agglomération du Cotentin et de la Communauté de communes de la Baie du Cotentin (23 communes, 23 192 habitants et 445 km²), dont la ville centre est Carentan. Le SCoT prend acte du fait que le mode de développement territorial se construit autour de la notion de proximité. Les objectifs sont de réduire les temps et distances de déplacement, de développer les alternatives à la voiture individuelle et d'encourager les modes actifs. Ces derniers doivent être encouragés en aménagement des infrastructures ainsi qu'en proposant des services.

Afin de développer la pratique cyclable sur de courtes distances (5 km ou moins), le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du **SCoT vise à améliorer la sécurité par : l'éclairage, le marquage au sol, les protections, la signalétique, et l'organisation d'itinéraires alternatifs permettant d'éviter les routes dangereuses. Pour les déplacements au-delà de 5 km, le SCoT privilégie l'utilisation des technologies numériques (application, site internet, etc.)** pour promouvoir les transports en commun, le covoiturage et l'intermodalité.

Ce sujet des distances pourrait être traité de manière à mieux prendre en compte les trajets de moyennes distances. La répartition suivante pourrait davantage guider la stratégie :

- **Trajet de courte distance, moins de 5 km : réalisable au quotidien par un grand nombre d'utilisateurs quand les conditions de sécurité le permettent.**
- **Trajet de moyenne distance, 5 à 10 km : réalisable au quotidien par un certain nombre d'utilisateurs quand les conditions de sécurité et de confort le permettent.**
- **Trajet de longue distance, + de 10 km : réalisable au quotidien par des utilisateurs aguerris et motivés, réalisable de manière occasionnelle. Un rabattement vers les transports en commun et les solutions de mobilité partagée est à considérer.**

Plan Climat Air-Énergie Territorial (PCAET) - 2021

Le territoire vise une réduction de la consommation annuelle d'énergie utile à la mobilité terrestre, par rapport à 2014, de -23 % en 2030 et -40 % en 2050. Dans le cadre du plan d'actions, le PCAET a pour objectif d'augmenter de 10 % les déplacements à vélo et de 30 % les déplacements piétons d'ici 2030. L'action consiste à mettre en œuvre les mesures inscrites au Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Cotentin :

Un schéma directeur cyclable communautaire avec un réseau à l'échelle du Cotentin s'appuyant sur les itinéraires structurants existants et développant des grands itinéraires cyclables complétés par des liaisons touristiques et un réseau local à l'échelle des bassins de proximité en collaboration avec les communes. Le réseau local est renforcé par le développement d'un ensemble de services associés pour accompagner les usagers (maillage fin des points de stationnement vélo, signalétique, services de location...).

Une démarche de communication et de sensibilisation à la marche et au vélo via le label « Accueil Vélo » et par une communication sur les aides financières allouées pour l'installation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) : vélos à assistance électrique (VAE) - appareils de mobilité personnelle (EDP) - scooters - voitures électriques - soutien aux associations locales de promotion de la mobilité cycliste.

L'objectif d'augmentation est très faible et le Plan Vélo fixe un objectif à l'horizon 2026 beaucoup plus ambitieux.

PLUi

Les PLUi permettent d'établir une politique d'urbanisme cohérente sur le territoire. Ils sont établis sur sept périmètres, permettant ainsi une gestion plus fine, tout en ayant une cohérence à l'échelle de la collectivité : Coeur Cotentin 2017, Douve Divette 2016, La Hague 2017, Les Pieux 2017, Est Cotentin 2018, Sud Cotentin 2018, Nord Cotentin 2019.

Actuellement, l'ensemble des PLUi du territoire prennent en compte l'ordonnance n°2000-914 du 18 septembre 2000 du Code de l'Environnement obligeant les communes à respecter les dispositions de l'article L.228 - 2 à savoir la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines. Y sont exposés une définition succincte des aménagements cyclables (bande cyclable, piste cyclable, voie verte, couloir bus/vélo, contresens cyclable).

Concernant la mobilité cyclable, les PLUi sont intéressants pour encadrer la réalisation de stationnement vélo dans les opérations immobilières, définir les orientations stratégiques autour de la mobilité et l'évolution du viaire. Toutefois, concernant les stationnements vélo, aujourd'hui ces PLUi reprennent l'article L 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation mis à jour en décembre 2019 (L 111-3-10). Cet article ne donne pas de précisions sur le nombre ou la qualité de ces stationnements.

Le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires a publié en septembre un guide intitulé "Stationnement des vélos dans les constructions" (Aide à la conception) à destination des collectivités locales. Ce document s'inscrit dans le prolongement des évolutions législatives et réglementaires avec le décret n°2022-930 du 25 juin 2022 relatifs aux infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos et l'arrêté du 30 juin 2022 pris en application du code de la construction et de l'habitation. Cet arrêté fixe le nombre minimal de places suivant les catégories de bâtiment.

En effet, la récente mise à jour du CCH a été faite afin de lutter contre l'insécurité des stationnements vélos et améliorer les conditions de stationnement des vélos. Ces dispositions devenant obligatoires, elles ne sont plus nécessairement à insérer dans les documents de planification tel que le PLUi.

- **Arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments**

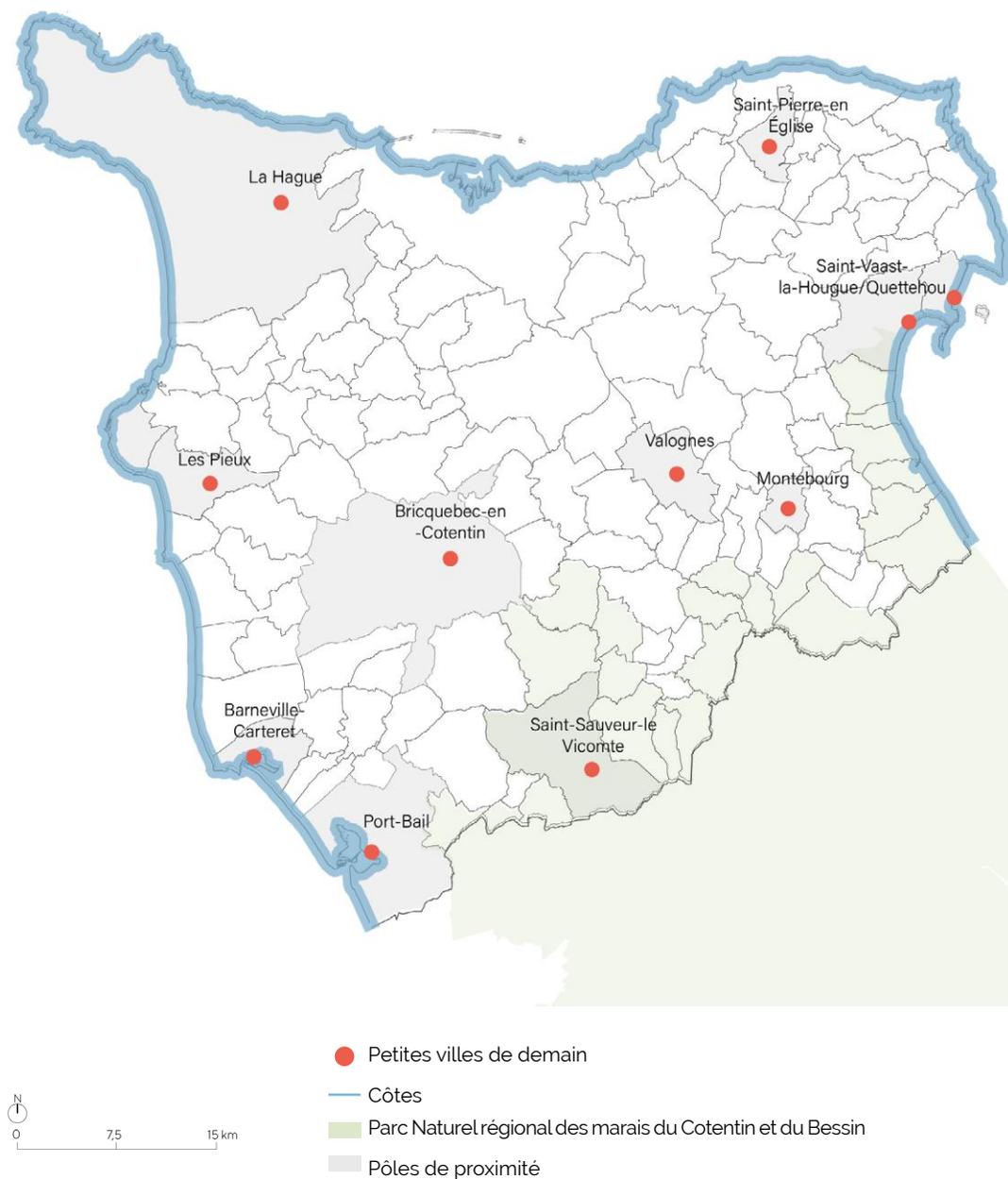


Petites villes de demain (PVD)

Lancé en 2020, le programme Petites villes de demain est piloté par l'Agence nationale de la cohésion des territoires, au plus près du terrain et des habitants. Le programme a pour objectif de renforcer les moyens des élus des villes et leurs intercommunalités. Il a été conçu pour soutenir sur six ans les communes de moins de 20 000 habitants exerçant des fonctions de centralité sur leur bassin de vie montrant des signes de vulnérabilité, ainsi que leur intercommunalité.

Sur le territoire de l'Agglomération du Cotentin, onze communes font partie de ce programme, elles bénéficient d'un accompagnement spécifique de l'État en termes d'ingénierie et de financement de projets. Ce programme est intéressant d'un point de vue de l'encouragement à la mobilité cyclable car elle intègre la dimension mobilité et transformation de l'espace public. Ces deux thématiques sont appréhendées par les communes selon leurs besoins. Il en ressort des aménagements de voies vertes, de secteurs apaisés, d'itinéraires cyclables et de projets d'intermodalité. À titre d'exemple, Valognes envisage la réalisation de cheminements doux et des aménagements cyclables entre les quartiers pour faciliter l'accès au cœur de ville par les habitants et ainsi dynamiser l'économie de proximité : "L'entrée de ville sur la route de Bricquebec sera travaillée au même titre que l'entrée par le nord et le sud que nous avons finalisée en venant de Cherbourg et Montebourg." Conseil municipal de Valognes - Ouest France 15 juillet 2022.

Les projets des onze communes seront à intégrer au Plan Vélo du Cotentin.



1.2 LES STRATÉGIES CYCLABLES DU RÉGIONAL AU LOCAL

> des acteurs qui s'engagent et une dynamique commune à enclencher

La Région

Guide Vélo Région Normandie - 2020

La Région Normandie a publié en 2020 un "Guide Vélo - Les actions de la Région" compilant toutes les actions de la Région en faveur de la mobilité cyclable. Ce document permet de connaître les dispositifs régionaux. Le guide réalisé lors de la création de la Région Normandie, n'est plus à jour. Il est nécessaire de se référer au site internet de la Région pour avoir les dernières informations concernant les dispositifs.

Actuellement, les projets soutenus par la Région pour encourager la pratique cyclable sont les suivants :

- **Création d'aménagements cyclables aux abords des gares et pôles d'échanges multimodaux pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun ;**
- **Création et gestion de stationnement sécurisé aux abords des gares dans le respect de la loi LOM. La carte "Atout mod" régionale permet d'ouvrir les stationnements vélo sécurisés ;**
- **Création d'infrastructures cyclables, en tant que gestionnaire de fonds européens ;**
- **4 Plans de Déplacement établissement scolaire (rentrée 2022) ;**
- **Observatoire des aménagements cyclables avec GéoVélo et CartoCité.**

De plus, l'AOM Régionale est gestionnaire du réseau ferroviaire, dans ce cadre elle travaille à l'amélioration de l'emport des vélos dans une visée touristique. Suite à l'expérimentation en 2021, certains TER étaient équipés de sièges bâchés pour augmenter l'emport à 28 places de vélos sur la ligne Caen/Granville/Rennes.

En 2022, un élu délégué a été désigné pour mettre à jour la stratégie régionale cyclable.

Le Département

Stratégie cyclable du Conseil Départemental de la Manche

Le département de la Manche est doté depuis 2009 d'une stratégie cyclable. La collectivité a historiquement travaillé sur l'aspect touristique du vélo en proposant des itinéraires cyclables, en soutenant l'aménagement de la Vélomaritime et en accompagnant sa mise en tourisme. Le département compte ainsi 44 boucles vélos jalonnées. La communication et la diffusion de ces itinéraires est assurée par Attitude Manche, l'agence d'attractivité départementale. Le département est également doté d'un Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental (RCID) intégrant les véloroutes. Ce réseau est actuellement en train d'être actualisé.

Dernièrement, le département a été lauréat du programme de l'ADEME "AVÉLO 2" avec son projet LAMIDÉVÉLO (La Manche Innove pour les Déplacements à Vélo) dont l'objectif est de "développer l'usage du vélo au quotidien pour changer les habitudes de mobilité des Manchois(es) en milieu rural pour une autonomie au quotidien". L'objectif est d'atteindre **une part modale vélo de 4,5 % en 2024 à l'échelle de la Manche**. Les publics cibles privilégiés sont : les collégiens, les personnes âgées, les PMR et le public en difficulté.

Le programme décline six actions opérationnelles dans tout le Département :

- **La réalisation d'un diagnostic d'accessibilité des sites départementaux**
- **Le développement de stationnements vélo et d'équipement des sites départementaux**
- **L'action "Mont Collège à Vélo"**
- **Les expérimentations sur les routes départementales**
- **L'action "Agile et Libre à VAE"**
- **Le schéma directeur départemental.**

Les intercommunalités limitrophes

CC Côte Ouest Centre Manche (COCM)

L'intercommunalité au sud-ouest du Cotentin est constituée de 30 communes, comptant 21 931 habitants (INSEE 2019). La part modale vélo des actifs est de 1,0 % (INSEE 2019). En 2022, la collectivité a lancé l'élaboration d'un Schéma Directeur Vélo, accompagné par le bureau d'étude BL évolution. Le document devrait être finalisé d'ici février 2023.

Deux itinéraires cyclables existent entre la COCM et la CAC :

- **La Vélomaritime (EV4) traverse la COCM sur une étape entre Carentan et Saint-Sauveur-le-Vicomte, en passant par la commune de La Haye. Cette dernière commune est un des trois pôles de l'intercommunalité, c'est la commune la plus peuplée de la COCM.**
- **Un itinéraire cyclable entre La Haye et Port-Bail-sur-Mer, prenant la forme d'une voie verte et empruntant l'emprise d'une ancienne voie ferrée.**

Dans le cadre du RCID départemental, un schéma de principe d'un nouvel itinéraire cyclable plus proche de la côte a été validé le 23 septembre 2022 par le comité départemental dans le but de créer une nouvelle continuité entre la COCM et la CAC.

CC de la Baie du Cotentin (CCBC)

L'intercommunalité au sud-est de la CAC compte 23 027 habitants (INSEE 2019) et 23 communes. La part modale vélo des actifs est de 1,2 % (INSEE 2019). Il n'y a pas actuellement de projets strictement liés aux modes actifs. La Vélomaritime (EV4) est l'unique itinéraire cyclable entre les deux intercommunalités au niveau des communes de Azeville et Ravenoville, à environ 5,5 km de la côte.

Deux itinéraires cyclables pourront être analysés au regard de l'organisation des deux intercommunalités :

- **Entre les pôles de proximité de Montebourg et de Ste-Mère-Église, une distance d'environ 10 km ;**
- **Un itinéraire longeant la côte qui devrait devenir le nouvel itinéraire de la Vélomaritime (EV4).**

ENJEUX

L'enjeu pour l'agglomération du Cotentin est de produire une stratégie cyclable en complémentarité et synergie avec les autres stratégies impactant le territoire. Par ailleurs, vis-à-vis des 129 communes du Cotentin, elle doit se positionner en chef de fil de l'ambition de développement de la mobilité cyclable, accompagnateur des actions locales et agrégateur des données de suivi et d'évaluation.

Actuellement, à la fois le partage de données et d'informations sont manquantes dans ce domaine. Aucune instance d'échanges techniques et politiques ne permet de traiter du sujet de la mobilité cyclable à l'échelle de l'agglomération.

Une bonne coordination des actions de la Région, du Département et des communes, notamment sur les choix des communes pour les expérimentations de nouvelles infrastructures et les programmes de sensibilisation (PDES, actions dans les collèges, etc.) permettrait d'impacter de manière plus visible certains territoires, mais aussi de produire une communication plus efficiente et documentée sur le changement de mobilité.

CONCLUSION

Les bases sur lesquelles s'appuyer pour la stratégie vélo :

- Une volonté politique pour encourager la mobilité cyclable dans presque tous les documents stratégiques.
- Des plans et programmes visant à développer la mobilité cyclable sur le territoire.

Les manques à combler et sujets à développer :

- Une instance de discussion entre les acteurs locaux afin de coordonner les actions en cours et à venir des différents acteurs.
- Des outils de récolement des sujets liés à la mobilité cyclable.
- Un suivi et une évaluation des actions locales en matière de mobilité locale.



2

MOBILITÉ DES COTENTINAIS



2.1 LES DÉPLACEMENTS DANS LE COTENTIN

Les habitants du Cotentin se déplacent majoritairement en voiture, comme le précise le Plan de Déplacement du Cotentin qui mentionne ce territoire comme "ultra mobile mais trop automobile". Plus précisément, 68 % des déplacements y sont réalisés en voiture.

Malgré ces habitudes ancrées depuis maintenant plusieurs décennies, trois chiffres permettent d'imaginer un changement de mobilité dans les années à venir :

- **44 % des habitants se déclarent prêts à utiliser régulièrement le vélo en remplacement de la voiture (EDVM, Cotentin 2016 - Tome 2)**
- **63 % des habitants résident à moins de 5 km d'une des 11 pôles de proximité**
- **74 % des actifs travaillant dans leur commune de résidence se déplacent en voiture**



44%

des habitants se déclarent prêts à utiliser régulièrement le vélo en remplacement de la voiture (EDVM, Cotentin 2016 - Tome 2)



63%

des habitants résident à moins de 5 km des 11 pôles de proximités



74%

des actifs travaillant dans leur commune de résidence se déplacent en voiture

Une des raisons de cette ultra-mobilité en voiture réside dans la répartition des emplois, des services, des équipements publics et des lieux d'habitations qui façonnent la majorité des déplacements quotidiens des Cotentinois. Les habitants de l'agglomération sont répartis dans 129 communes de façon contrastée : 44 % habitent dans la ville centre de Cherbourg-en-Cotentin, 19,4 % habitent dans onze communes considérées comme des pôles de proximité et 36,6 % dans le reste du territoire.

2.1.1 LES DISTANCES PARCOURUES

Les Cotentinois se déplacent en moyenne 4,4 fois par jour de semaine en utilisant des modes de transport variés selon le motif de déplacement. La distance moyenne parcourue est de 25 km par jour (source : EDVM). Cette distance moyenne parcourue quotidiennement du lundi au vendredi évolue avec l'âge. En effet, hors Cherbourg-en-Cotentin, les 26-49 ans parcourent en moyenne 39 km et les 11-17 ans 20 km. Plus précisément, la distance moyenne par trajet est de :

- **9,6 km pour le travail**
- **7,3 km pour les études.**

À titre de comparaison, en France, d'après l'enquête "Mobilité des personnes" (EMP) réalisée en 2019 par le ministère de la Transition écologique et solidaire ainsi que par l'Insee, la distance moyenne des trajets domicile-travail par jour est de 13,3 km. Ce qui place les distances des Cotentinois en dessous de la moyenne nationale. Cette même enquête a, toutefois, démontré que le vélo est utilisé pour des déplacements de courte distance, allant de 1 à 3,4 km en moyenne avec une chute de la pratique entre 3 et 5 km. En effet, le déplacement moyen à vélo en France est de 3,1 km.

Seule une partie des habitants de l'agglomération réalisant des trajets de courtes distances pourra être ainsi considérée comme une cible de ce plan vélo et être inciter à un changement de leurs habitudes de mobilité. Cependant, une autre majorité des habitants réalisant de plus longues distances sera considérée comme inatteignable et ne changera pas de modes de déplacement. Un rabattement à vélo vers les transports en commun sera alors une alternative à la voiture individuelle.

2.1.2 LES FLUX DOMICILES-TRAVAIL

Considérant les 72 742 actifs résidant sur le territoire, 92 % travaillent au sein de l'agglomération du Cotentin et 46 % dans leur commune de résidence. Les principaux flux d'actifs internes au territoire se situent dans la partie Nord-Ouest. La destination de 51,7 % de ces flux d'actifs est Cherbourg-en-Cotentin, soit 35 250 actifs. Cela s'explique notamment par la concentration d'emplois dans cette commune, à savoir 51 % des emplois totaux du territoire. Les autres flux d'actifs se dirigent vers Beaumont-Hague où se situe Orano, Flamanville/les Pieux comportant la centrale nucléaire EDF, ainsi que Valognes par sa situation centrale et sa connexion au réseau routier et ferrée structurant. Au total, dix communes concentrent 81 % des flux d'actifs internes au territoire du Cotentin, ce qui incite à porter la stratégie de mobilité sur les pôles de proximité.

Quelques exemples de flux pendulaire au sein de pôles de proximité (chiffres issus de l'Atlas du PDC)

Les déplacements domicile-travail - Pôle de proximité la Hague :

- **48 % des actifs résidents sur le territoire**
- **75 % des actifs travaillent à Cherbourg-en-Cotentin**
- **53 % des actifs de Cherbourg-en-Cotentin entrent dans ce pôle**
- **Beaumont-la-Hague est la commune déléguée du pôle qui comporte les principaux flux, à savoir 52,4 %.**

Quelques exemples de flux pendulaire au sein de pôles de proximité (chiffres issus de l'Atlas du PDC)

Les déplacements domicile-travail - Pôle de proximité la Hague :

- **48 % des actifs résidents sur le territoire**
- **75 % des actifs travaillent à Cherbourg-en-Cotentin**
- **53 % des actifs de Cherbourg-en-Cotentin entrent dans ce pôle**
- **Beaumont-la-Hague est la commune déléguée du pôle qui comporte les principaux flux, à savoir 52,4 %.**

ENJEUX

En synthèse, les destinations des déplacements des habitants de l'agglomération présentent quelques spécificités :

- **La prépondérance de la ville centre de Cherbourg-en-Cotentin comme destination des résidents de toute l'agglomération.**
- **La présence de trois employeurs (Orano La Hague, EDF Flamanville et les Maîtres Laitiers du Cotentin) en milieu rural et éloignés de la ville centre et à distance des pôles de proximité. Ces employeurs ont également la particularité d'avoir des horaires d'embauches très tôt et un fonctionnement en continu, entraînant des horaires décalés.**
- **La structuration du territoire autour de onze pôles de proximité où les services, équipements et commerces sont présents. À noter que la Maison du Cotentin est à proximité directe des centres des pôles de proximité, il en existe neuf et elles sont labellisées « France Services ».**
- **Les 220 km de côtes maritimes représentant une destination à part entière pour les habitants et visiteurs tout au long de l'année.**
- **La traversée du territoire par une voie ferrée desservant deux pôles urbains.**
- **La traversée du territoire par une Eurovélo, en cours de modification de tracé.**

CHERBOURG-EN-COTENTIN

78 549 habitants

44 % de la population
de l'agglomération

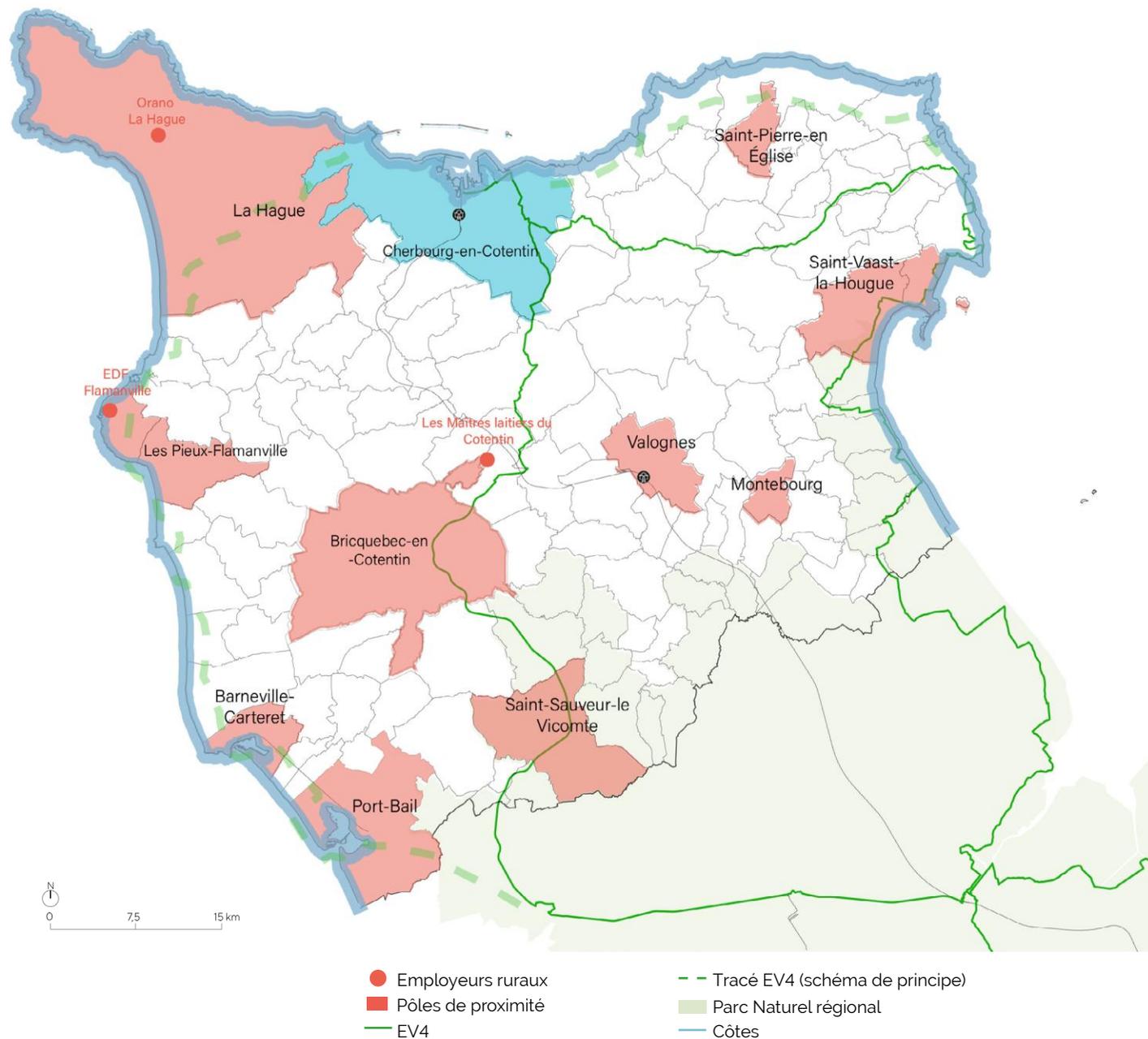
51 % des emplois

PÔLES DE PROXIMITÉ

34 715 habitants

19,4 % de la population
de l'agglomération

36,6 % des habitants hors ville
et pôles de proximité



2.2 LA FAIBLE PRATIQUE CYCLABLE AU QUOTIDIEN DES ACTIFS

La pratique cyclable est très faible à l'échelle de l'agglomération : la part modale vélo des actifs est de 2,3 %. Seul Cherbourg-en-Cotentin (4,3 %) et les pôles de proximité de Saint-Vaast-la-Hougue (5,8%) et Valognes (2,7 %) se démarquent avec une part modale vélo légèrement plus importante.

A noter que la part modale du vélo est importante au sein des employés de Naval Group : en 2017, au commencement de l'élaboration de leur PDE, 12 % de ces derniers se déplaçaient à vélo.

Part modale
vélo des actifs



2,3% Agglomération du Cotentin

4,3% Cherbourg-en-Cotentin

5,8% Saint-Vaast-la-Hougue

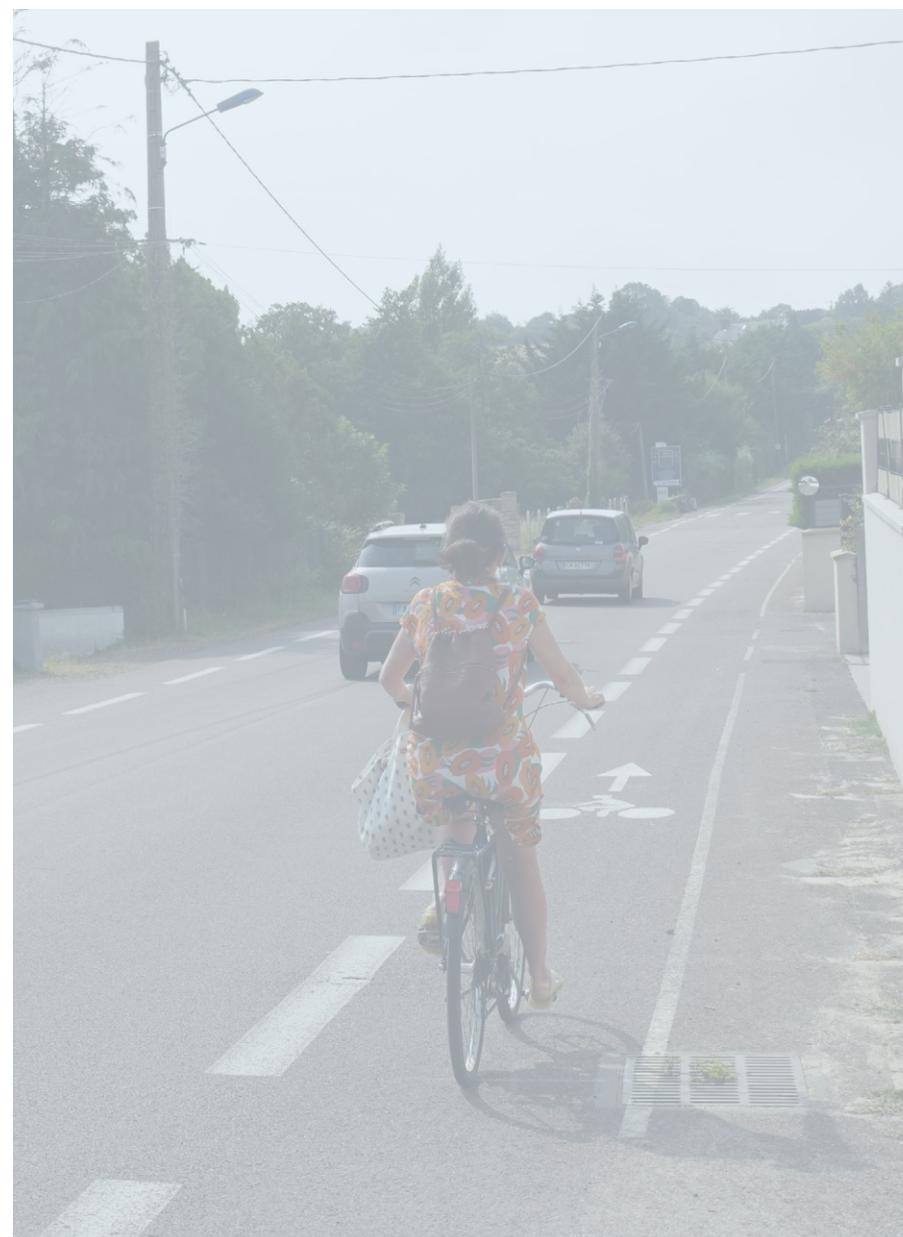
2,7% Valognes

2,3% Flamanville

0,4% à 1,4% Autres pôles de proximités

ENJEUX

L'enjeu spécifiquement lié à la mobilité cyclable du quotidien est de faire prendre conscience de sa pertinence dans les contextes locaux où les distances et le relief ne représentent pas des freins majeurs à la pratique. Ensuite, la sécurisation des trajets sera à réaliser afin de rendre la pratique accessible à tout type de public.



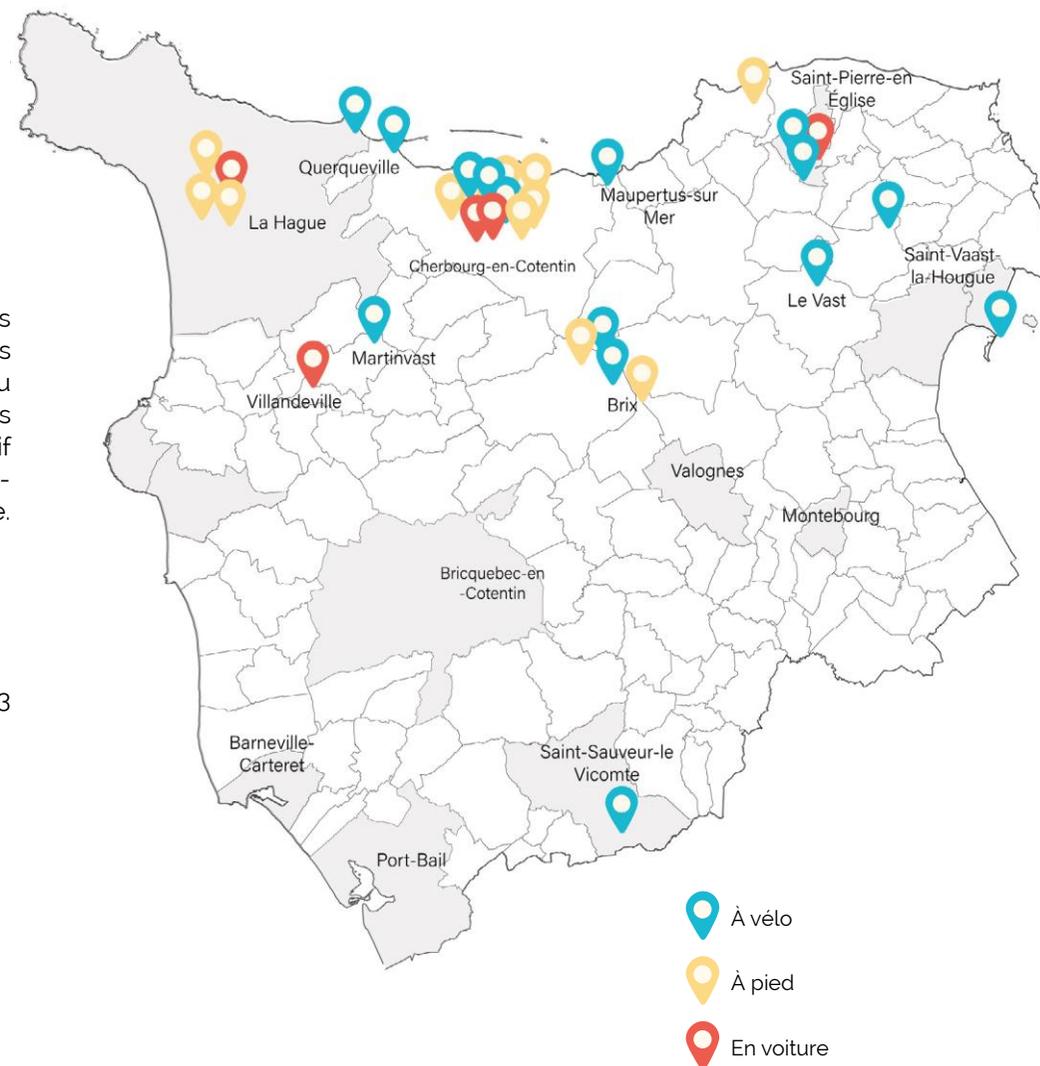
2.3 LES RESSENTIS D'HABITANTS ET DE VISITEURS SUR LES DÉPLACEMENTS ET PLUS PARTICULIÈREMENT LA MOBILITÉ CYCLABLE

Lors du terrain réalisé dans le cadre du diagnostic, les 21 et 22 juillet 2022, trois employés de Copenhagenize ont parcouru le territoire à vélo et ont réalisé dans la rue une trentaine de brèves interviews d'habitants et de touristes. Elles ont eu lieu dans différentes communes du territoire et ont été adressées à des usagers à vélo, en voiture et à pied. Sur la base d'une courte série de questions, l'objectif fut d'appréhender le ressenti des habitants et visiteurs sur les modes de déplacement en général et plus spécifiquement sur les enjeux liés à la mobilité cyclable.

Profils des interviewés :

Âge : 8 mineurs, 27 actifs et 12 retraités.

Mode de déplacement au moment de l'interview : 6 en voiture, 17 à vélo et 23 à pied.



Synthèse des ressentis des habitants

- **Distance** : Les longues distances et le dénivelé important sont fréquemment cités comme des freins à la pratique du vélo.
- **VAE** : Le VAE est perçu comme un moyen intéressant, mais il apparaît trop coûteux à certains habitants.
- **Sécurité et itinéraires privilégiés** : Une forte insécurité à vélo est ressentie, notamment en raison des vitesses élevées des automobilistes. Les habitués des déplacements à vélo disent choisir des itinéraires où la fréquentation routière est moindre. Il est mentionné qu'il y a peu d'espaces sur la route pour les cyclistes.
- **Âge des usagers** : Plusieurs retraités expliquent qu'ils utilisent beaucoup plus le vélo comme mode de déplacement depuis la retraite.
- **Sport** : La pratique sportive du vélo, en loisir ou en club, est appréciée.

Synthèse des ressentis des touristes :

- **Touristes étrangers** : Pour les touristes britanniques, il a été cité que le Cotentin est un choix plus respectueux de l'environnement car il est accessible par ferry. Les touristes étrangers ont évoqué la beauté des paysages du Cotentin ainsi que son caractère naturel.
- **Signalisation** : Les opinions sur la signalétique varient en fonction du pays d'origine des usagers : les Néerlandais trouvent qu'elle manque de clarté alors que les touristes britanniques la trouvent de qualité par rapport à la campagne anglaise.
- **Sécurité** : Tout comme les habitants, les touristes évoquent une vitesse élevée de la part des automobilistes notamment sur les voies partagées de la Vélomaritime et privilégient plutôt les voies vertes.

“

Cherbourg, actif en mission de 6 mois, à pied : "J'aimerais bien louer simplement un vélo pour une ou deux journées le week-end. Je n'ai pas cherché, mais cela m'a l'air compliqué."

Cherbourg, plage de Querqueville, retraité, en VAE : "Mes amis ne savent pas se passer de la voiture. C'est vrai que parfois, c'est plus compliqué lorsque l'on a des enfants."

"Je fais partie du club cyclo sport Sun Cyclo, on fait beaucoup de tours à vélo à la Hague, en passant par les petites routes, ce sont mes routes préférées. Les grandes routes m'angoissent. Les voitures nous frôlent. Quand on est en groupe on coupe toujours par les petites."

Brix, couple avec deux enfants, en voyage à vélo sur l'EV4 : "Dans les campings où l'on s'arrête, l'accueil est souvent très gentil, mais il faudrait avoir un abri et une table pour se mettre au chaud."

Saint-Pierre-Eglise, un couple, actifs, à vélo : "On est déçus qu'il ne soit pas possible de longer le littoral en vélo. Il existe des chemins pour les randonneurs, mais pas pour les cyclistes."

Saint-Pierre-Eglise, une jeune femme, à vélo : "Durant les vacances, on fait du vélo tous les jours pour aller voir des amis, aller à la plage..."

Cherbourg, retraitée en vacances, voiture : "Je viens ici depuis que j'étais petite. J'ai toujours fait du vélo ici. C'était ma liberté."

Entre le Vast et Barfleur, 52 et 55 ans, à vélo : "Ça serait bien d'installer des panneaux qui expliquent les voies partagées. Cela a été fait dans toute la Seine-Maritime. S'il y avait ces panneaux, les gens rouleraient peut-être moins vite qu'ici."

Cherbourg, mère et fils, à pied : "Si j'utilisais un vélo, ce serait avec un vélo électrique."

Saint-Pierre-Eglise, D901, ouvrier de Lisieux, en camion : "Avant le vélo était nouveau, mais maintenant c'est banal. Ils sont partout. C'est juste un autre mode de transport."

”

CONCLUSION

Les bases sur lesquelles s'appuyer pour la stratégie vélo :

- Une majorité des actifs travaillent dans leur commune de résidence.
- Selon l'EDVM 2016, une partie non négligeable de la population est prête à utiliser régulièrement le vélo à la place de la voiture.

Les manques à combler sujets à développer :

- Le manque de données sur la part modale vélo des différents profils d'usagers sur le territoire de l'agglomération du Cotentin.
- Le changement de perception par les habitants du relief et de la distance pour lever un frein à la mobilité cyclable.



3

INFRASTRUCTURES CYCLABLES



3.1 UN MAILLAGE DENSE DE VOIRIES ET PEU D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les voiries sont réparties comme suit dans l'agglomération du Cotentin : 88 km environ de routes nationales, 2 000 km gérés par le Département de la Manche, sur 8 000 km au total dans le département, c'est un réseau dense et 6 522 km de voiries gérées par les communes.

Les voiries les plus utilisées par les véhicules motorisés sont aujourd'hui les routes départementales. Elles sont structurantes dans les déplacements entre les communes et plus précisément entre les pôles générateurs de flux. Le Département gère, entretient et rénove ce réseau routier. Concernant le réseau communal, les communes disposent d'ingénierie très variable selon le nombre d'habitants, de La Hague, comptant 11 173 habitants, jusqu'à Hémévez avec 181 habitants. À noter que l'éclairage des voiries départementales va progressivement être supprimé hors des entités urbaines.

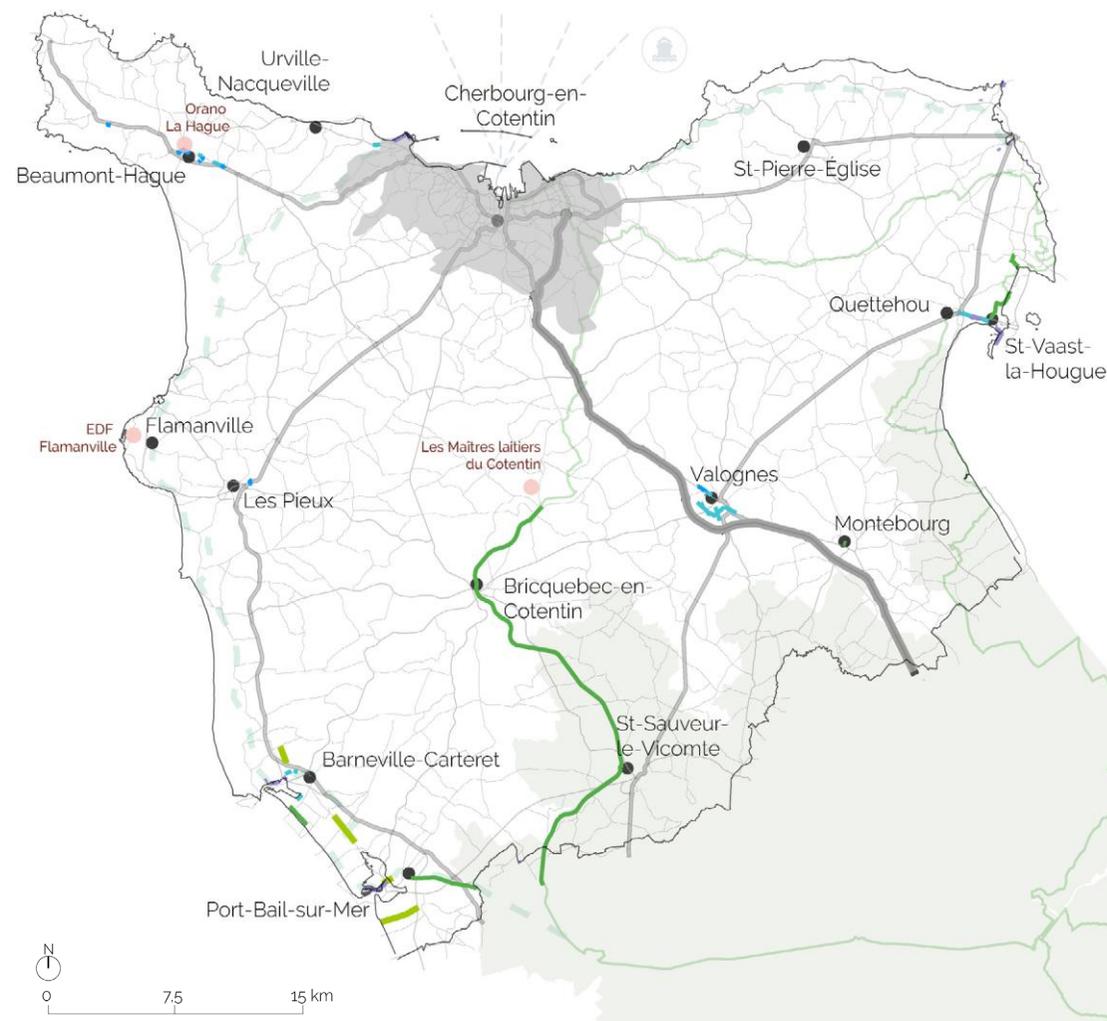
Les aménagements cyclables

Les aménagements cyclables sécurisés sont peu nombreux dans le Cotentin. Suite au travail de terrain, certains aménagements ont pu être supprimés de la base BNAC fournie par la Région. En effet, des rues avaient été considérées comme un "aménagement mixte piétons vélo hors voie verte", alors qu'elles ne sont que de simples rues de desserte de lotissements sans aménagement spécifique de ralentissement pour les voitures. L'analyse des infrastructures cyclables existantes et projetées est détaillée par secteur dans le chapitre 8 de ce rapport.

Selon la base BNAC **reprise**, il y a dans l'agglomération du Cotentin, hors Cherbourg-en-Cotentin, environ 50 km d'aménagements cyclables.

S'ajoutent à cela des itinéraires jalonnés par une signalisation réglementaire à l'égard des cyclistes. Ils empruntent des voies partagées avec les véhicules motorisés. Ces voiries ont essentiellement un trafic réduit.

Pour information, les sites des trois principaux employeurs situés en ruralité ne sont pas aménagés pour y accéder à vélo.



4.3 km de pistes cyclables

5 km de bandes cyclables

35 km de voies vertes

3.5 km d'aménagement mixtes piéton vélo hors voie verte

3.9 km de chaussées à voie centrale banalisée

Les dispositifs de ralentissement des véhicules motorisés

À l'entrée et dans le centre-ville du plus grand nombre de bourgs, des dispositifs de ralentissement ont été installés : zone 30, zone de rencontre, dos d'âne, plateau, chicane, écluse et radar pédagogique. Ces dispositifs ont une grande diversité d'ambitions et une qualité variable de mise en œuvre. Dans le cadre du programme Petites Villes de Demain, certains pôles de proximité vont mettre en place des aménagements favorables aux modes actifs.

Certaines communes ayant un groupe scolaire ont mis en place des dispositifs de ralentissement au niveau de l'établissement scolaire avec des impacts divers. On note souvent la présence d'un parking voiture à proximité.



Des intersections dangereuses

La présence de routes départementales maillant le territoire, sans de vraies alternatives directes, obligent les usagers du vélo à utiliser des routes et intersections très routières et dangereuses. Les intersections sont aménagées pour permettre aux automobilistes de s'insérer facilement. Ces types d'intersections ne permettent pas ainsi de ralentir la vitesse des automobiles. Le PDC cible également les intersections dans son diagnostic "des vitesses excessives et des intersections jugées comme accidentogènes en milieu rural".



ENJEUX

Afin de lever les freins à la pratique cyclable, l'enjeu de sécurisation des trajets est majeur. S'ajoute à cela une demande de rapidité de mise en œuvre, d'habitants désireux de changer de mobilité. Ces demandes doivent être mises en corrélation avec le temps et le coût de travaux de voirie. C'est pourquoi le plan d'action doit proposer des solutions opérationnelles visant à créer des itinéraires adaptés aux cyclistes et relativement faciles de mise en œuvre.

Aujourd'hui, de nouveaux dispositifs comme les voies vertes ouvertes aux riverains, les chaussées à voie centrale banalisée, les vélorues doivent être considérés et utilisés à bon escient selon les contextes. Par ailleurs, un enjeu de lisibilité des itinéraires et aménagements cyclables est également à considérer, notamment dans une logique de trajet utilitaire. En ce sens, la marque Cap Cotentin et le développement de jalonnement identitaire pourra être mis en service d'un renfort de la visibilité et lisibilité du réseau cyclable.

Enfin, les projets d'apaisement du trafic motorisé dans les cœurs de bourg doivent être amplifiés et intégrés dans des projets d'espaces publics visant à requalifier le domaine public en le mettant au service d'une attractivité plus importante de ces centralités.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION D'ÉPINAL

La réalisation d'un premier schéma cyclable n'a pas convaincu l'agglomération d'Épinal : les itinéraires cyclables étaient trop longs entre les centralités, basé sur la création d'infrastructures et avec un coût trop important (47 M€ pour 300 km d'itinéraires). Ainsi, suite à une réflexion, l'agglomération a pris conscience de plusieurs points essentiels pour une stratégie cyclable plus réaliste et opérationnelle :

- *“Les trajets domicile-travail ne représentent que 20 % des trajets du territoire et sont ceux sur lesquels le changement d'habitude est le plus complexe.*
- *Les « routes blanches Michelin » et rues secondaires sont un capital à exploiter pour les déplacements en modes actifs.*
- *Le partage de la voirie via des zones de rencontre est un outil au service de l'apaisement de l'espace public et de son dynamisme*
- *L'acculturation de tous (élus, techniciens, population) est une condition de la réussite du projet”*

Les axes forts du Plan de Mobilité concernant la politique cyclable :

- “Un rôle fort des communes, compétentes sur leur réseau viaire : elles identifient les itinéraires et choisissent le régime : réservé aux modes actifs, zone de rencontre ou partage de la voirie, marquage au sol, etc.
- La Communauté d'Agglomération d'Épinal joue un rôle de coordination (cohérence des itinéraires inter-communes) et d'accompagnement :
 - **Accompagnement des communes pour l'aménagement de leurs espaces publics**
 - **Accompagnement des établissements scolaires et des employeurs dans leurs Plan de Mobilité**
- Des points d'attention : les écoles, les centre-bourgs, les traversées de village et l'accès aux équipements et aux loisirs
- Un principe : tester les aménagements avant leur pérennisation pour permettre leur ajustement (mise à disposition de mobilier tactique)”



© Communauté d'Agglomération d'Épinal



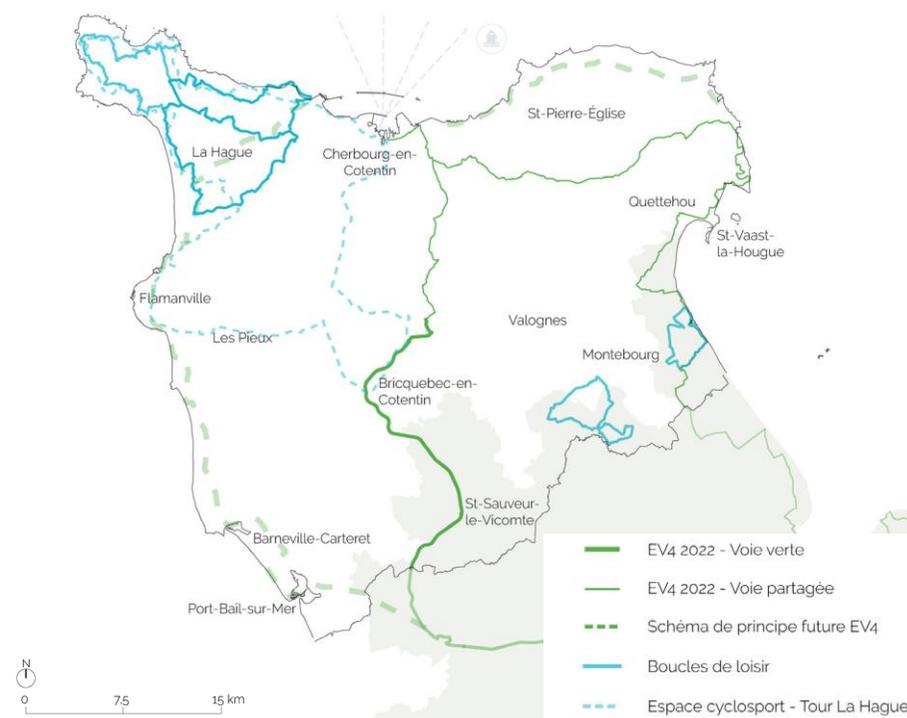
© Communauté d'Agglomération d'Épinal

3.2 LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE DU DÉPARTEMENT

Le département travaille actuellement sur une révision de son schéma directeur départemental, lequel s'appuiera sur les stratégies et les aménagements cyclables existants des EPCI. En ce sens, le département a confirmé la création d'un Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental (RCID) lors de l'assemblée départementale de septembre 2022. Les objectifs principaux de ce nouveau schéma départemental sont l'accompagnement au développement de la pratique quotidienne du vélo, et la facilitation des déplacements de loisir et de tourisme. L'obtention de ces objectifs passera par un accent mis sur la volonté d'assurer la résorption des points noirs et la cohérence avec les itinéraires cyclables existants dans le territoire. À terme, le département propose également une boucle cyclable plus proche du littoral. Ce tracé de principe, dont sa précision sera définie en 2023, changerait l'itinéraire actuel de la Vélomaritime (EV4) dans le Cotentin pour le faire passer le long de la côte ouest (cf. chapitre 7).

Au-delà de ces itinéraires structurants, le département souhaite proposer des itinéraires alternatifs sécurisés aux usagers à vélo pour relier les pôles de proximité (faisant partie du programme Petite Villes de Demain) aux hameaux et bourgs aux alentours. Cette action prendra place dans le cadre du programme « LAMIDÉVÉLO » et commencera par des expérimentations sur les routes départementales. Certains aménagements ont été déjà réalisés par le département. Dans l'agglomération du Cotentin, ces aménagements prennent notamment la forme de chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) (Portbail-sur-Mer, Les Moitiers d'Allone) et de voies vertes au droit d'anciennes voies ferrées (à proximité de Portbail-sur-Mer).

Par ailleurs, le département souhaite étudier la possibilité de donner un statut de voie verte à certaines routes départementales très peu fréquentées, grâce à la nouvelle définition de cet aménagement. Il se montre également prêt à déclasser une partie de sa voirie pour faciliter la mise en œuvre d'itinéraires favorables à la pratique cyclable par les communes.



ENJEUX

L'enjeu est de définir la manière de s'appuyer sur la voirie départementale pour créer de nouvelles liaisons cyclables sécurisées entre les bourgs et les pôles de proximité, selon leurs caractéristiques spécifiques (largeur, fréquentation, connexion entre des destinations). Il faudra un travail de concert entre le département et l'agglomération du Cotentin au moment de la définition du Schéma Directeur Cyclable. Par ailleurs, dans le cadre du SDC et de celui du projet de déplacement de l'EV4, la mise en place d'une stratégie de développement de la voie verte existant dans le centre du Cotentin est à définir.

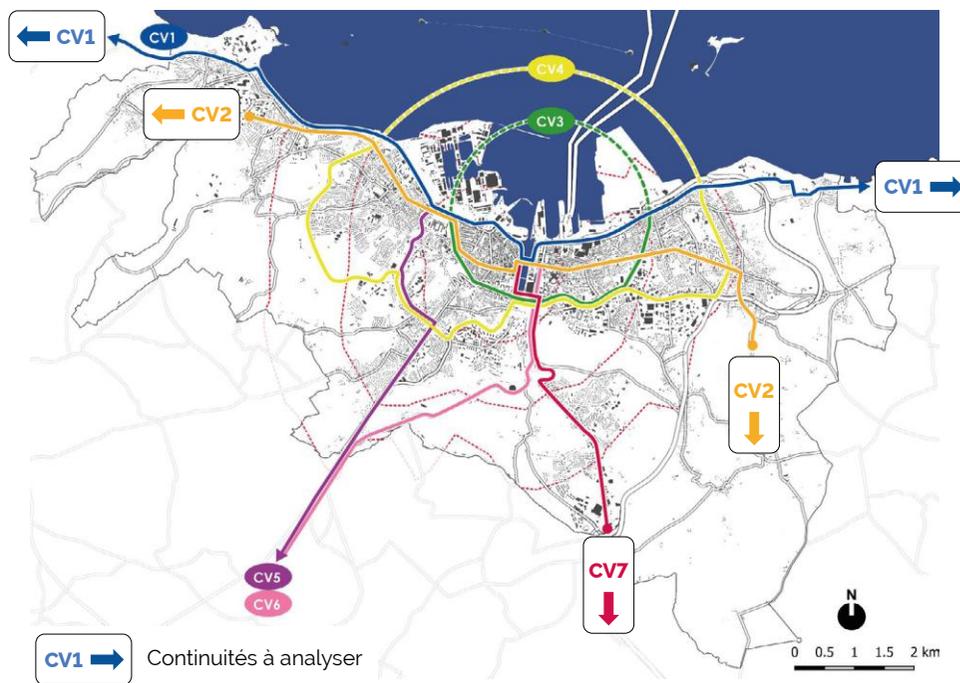
3.3 LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE CHERBOURG-EN-COTENTIN

La ville de Cherbourg-en-Cotentin a mis à jour son Schéma Directeur Cyclable (SDC) en 2022, il a permis d'actualiser le SDC de 2009. Il se focalise sur les aménagements cyclables et n'aborde pas les questions d'animation et de communication. Le plan d'action se décline en trois axes :

- Axe 1 : Aménager et sécuriser les itinéraires structurants (CV1 - CV7)
- Axe 2 : Apaiser la circulation des modes actifs dans les quartiers - Déployer un maillage cyclable de proximité
- Axe 3 : Mettre en place les mesures d'accompagnement au réseau cyclable (stationnement, jalonnement et continuités)

Le réseau cyclable projeté totalise 122 km de linéaire cyclable : 70 km de réseau structurant et 52 km de réseau de proximité. À ce jour, 92 km sont encore à réaliser. La mise en œuvre des itinéraires structurants se déclinera entre 2022-2035.

- Les 7 itinéraires structurants auront l'identité visuelle «Cherbourg à Vélo», et seront nommés de CV1 à CV7.
- Les itinéraires CV3 - "Circulaire du Homet", et CV4 - "Grand rocade", sont des itinéraires internes à la ville de Cherbourg-en-Cotentin. L'aménagement de la CV3 est projeté entre 2023-2024.
- L'itinéraire CV1 - "Voie Littoral", et les itinéraires radiaux CV5 et CV6 sont identifiés avec des continuités cyclables au-delà de Cherbourg-en-Cotentin vers Urville-Nacqueville et Martinvast respectivement.
- Les itinéraires CV2 - "Voie des Faubourgs" et CV7 sont actuellement projetés sans une continuité en termes d'aménagements cyclables au-delà du périmètre de Cherbourg-en-Cotentin. L'itinéraire CV2 est dans la continuité de la Vélomaritime (EV4) actuelle.



Carte du SDC de Cherbourg-en-Cotentin

ENJEUX

Les enjeux de coordination entre le SDC de Cherbourg-en-Cotentin et celui de l'agglomération du Cotentin résident en la réalisation de continuités cyclables avec les communes limitrophes. Il conviendra notamment d'identifier les raccordements possibles aux itinéraires CV1, CV5 et CV6, et d'analyser la faisabilité de création de continuités des itinéraires CV2 et CV7 au-delà de Cherbourg-en-Cotentin. De manière plus générale, il conviendra de travailler la cohérence entre le SDC de Cherbourg-en-Cotentin et celui de l'agglomération du Cotentin et du Département de la Manche. Enfin, lors de la déclinaison des identités visuelles respectives, une cohérence de signalisation sera également à réaliser afin de ne pas complexifier le jalonnement pour l'utilisateur.

3.4 COMPTAGES ET DONNÉES

Seulement quatre compteurs sont recensés sur la Plateforme Nationale des Fréquentations, dont deux sont en attente de validations. Ces compteurs ont été installés par Attitude Manche. Prochainement des nouveaux compteurs seront installés dans le cadre de l'opération Bus Nouvelle Génération, lauréat de l'AAP Continuités cyclables.

À noter les éléments sur lesquels s'appuyer :

- Les comptages réalisés sur les routes départementales permettront d'évaluer par tronçon routier l'évolution de l'usage de l'automobile. De même, les données liées à l'utilisation du réseau Cap Cotentin seront des éléments d'évaluation.
- La DREAL Normandie publie un "Observatoire Normand des Déplacements (ONDE)" ; en septembre 2021 est sorti le "Panorama régional vélo".

ENJEUX

Dans une logique de développement de la mobilité cyclable, il conviendra de mettre en place un suivi du nombre d'utilisateurs en parallèle du développement des nouveaux itinéraires cyclables. Par ailleurs, des comptages qualitatifs, visant à mieux connaître le profil des usagers permettra davantage une meilleure compréhension de la dynamique locale. D'une manière générale, ces comptages permettront d'objectiver l'investissement réalisé et, sur la base de résultats positifs, de poursuivre cette politique publique. Par ailleurs, les données collectées pourront servir de base à de la communication précise auprès des élus, des associations et des habitants.



3.5 ÉVALUATION DES INFRASTRUCTURES ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les aménagements cyclables dans le Cotentin sont peu nombreux et souvent discontinus. Un état des lieux des infrastructures et aménagements cyclables a été réalisé par le biais d'une analyse des bases de données disponibles (IGN, BNAC, OSM) et par des visites du terrain. Suite au recensement, une évaluation de ces aménagements a été réalisée afin de documenter la typologie des aménagements, ainsi que leur état actuel et leur qualité de conception. Les risques potentiels pour la sécurité et le confort des usagers au sein de ces aménagements ont également été identifiés. Les évaluations détaillées sont disponibles dans les annexes de ce rapport.

Les critères et sous-critères ci-dessous ont été utilisés pour évaluer si la qualité de ces aménagements favorise ou non la mobilité cyclable :

SÉCURITÉ

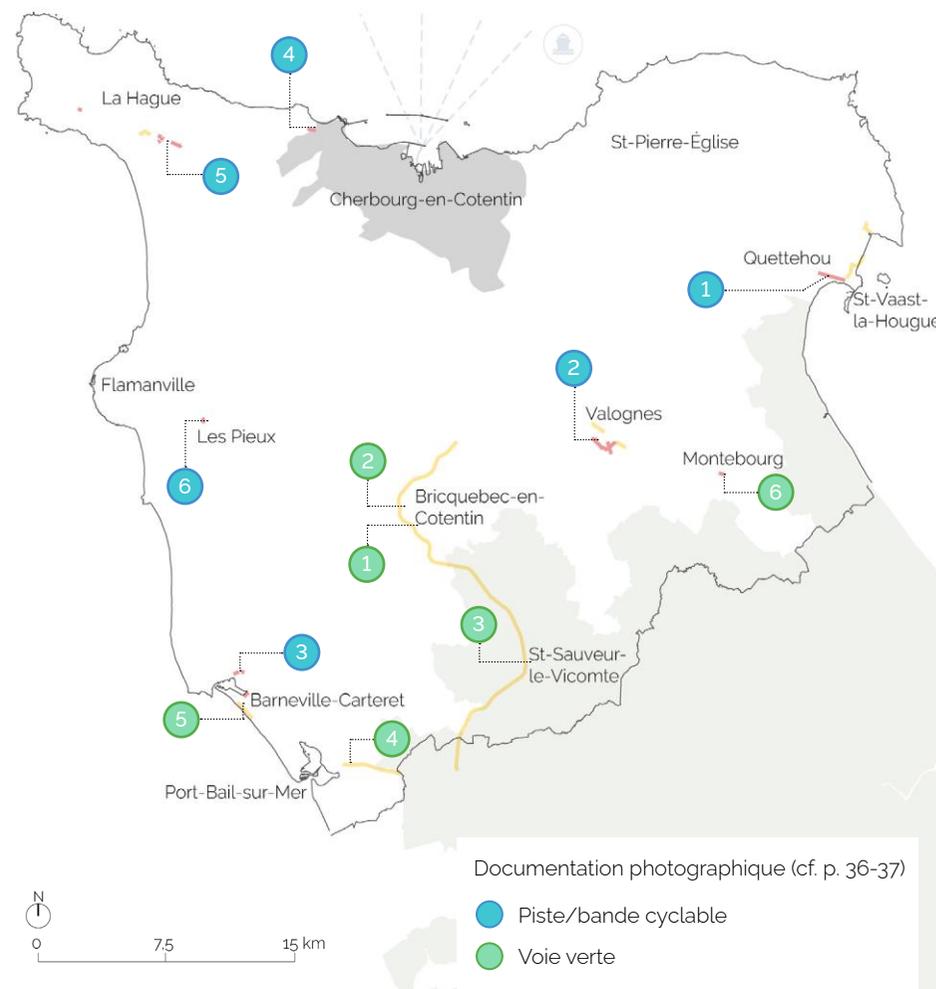
- Séparation du trafic motorisé
- Présence d'intersections/interfaces dangereuses
- Présence d'obstacles sur la piste (barrières, potelets, etc.)

COHÉRENCE/CONTINUITÉ

- Lisibilité du marquage au sol aux intersections
- Présence de jalonnement

CONFORT

- Largeur(s)
- Potentiel de conflit avec les piétons
- Type et qualité du revêtement (déformation de la chaussée, etc.)



Qualité des aménagements :

- Favorable à la mobilité cyclable
- Peu favorable à la mobilité cyclable
- Moyennement favorable à la mobilité cyclable
- Pas favorable à la mobilité cyclable

3.5.1. ÉVALUATION DES PISTES ET BANDES CYCLABLES

Dans la Communauté d'Agglomération du Cotentin, hors Cherbourg-en-Cotentin, il existe environ 9,3 km d'aménagements cyclables, dont 4,3 km de pistes cyclables et 5 km de bandes cyclables. Ces aménagements se retrouvent dans les communes de La Hague, Valognes, Barneville-Carteret, Quettehou et Saint-Vaast-la-Hougue.

Il est important de noter que la plupart de ces aménagements sont discontinus et parfois détachés d'une continuité cyclable sécuritaire. La conception et la gestion des intersections sont aussi un point faible de la plupart des aménagements évalués. Les aspects techniques de conception dégradent souvent la qualité des aménagements de façon significative et génèrent des risques de conflits d'usage sur l'espace public et des situations stressantes pour les usagers du vélo. De façon globale, l'évaluation réalisée permet de constater que ces aménagements sont globalement peu ou moyennement favorables au développement de la mobilité cyclable.

3.5.2. ÉVALUATION DES VOIES VERTES

Le territoire dispose d'une offre de voies vertes d'environ 35 km, dont 30 km font actuellement partie de la Vélomaritime (EV4). Itinéraire structurant situé dans le centre du Cotentin, la Vélomaritime est aménagée en site propre entre Neuville-en-Beaumont et Rocheville, traversant les pôles de proximité de Saint-Sauveur-le-Vicomte et Bricquebec-en-Cotentin. Les autres voies vertes existant dans le territoire se trouvent dans, ou à proximité de, deux pôles de proximité touristiques : Barneville-Carteret et Port-Bail-sur-Mer.

Ces voies vertes sont adaptées pour les déplacements touristiques et de loisir, mais leur qualité de conception les rend moyennement favorable au développement de la mobilité cyclable quotidienne. La séparation du trafic motorisé rend ces aménagements sécuritaires en section courante, mais l'absence de traitement sécuritaire d'intersections majeures réduit leur qualité globale. Par ailleurs, l'itinéraire de la Vélomaritime et la voie verte entre Port-Bail-sur-Mer et Les Vautiers disposent d'un revêtement rugueux, qui, même dans un état global correct, est peu adapté aux déplacements quotidiens.



Piste cyclable à Beaumont-Hague



Voie verte à Port-Bail-sur-Mer

3.5.2. ÉVALUATION DES ZONES APAISÉES

Tous les pôles de proximité disposent d'au moins un type de dispositif d'apaisement du trafic motorisé. Ces dispositifs se retrouvent principalement aux entrées et aux cœurs des bourgs, et devant certains des établissements scolaires.

Ces zones apaisées sont systématiquement identifiées avec de la signalisation verticale et horizontale, mais leur impact varie selon le type de dispositif utilisé. Globalement, la mise en place de dispositifs type chicane ou plateau/coussin surélevé ont un impact plus important dans la pacification du trafic motorisé.

ENJEUX

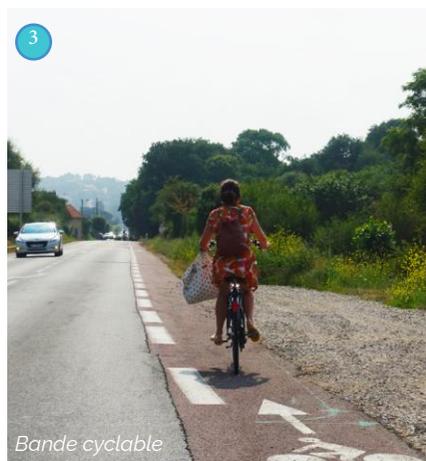
L'enjeu d'amélioration de la qualité des aménagements existants réside, principalement, dans la résorption des discontinuités cyclables. Il conviendra notamment d'analyser la faisabilité de réaménagement des carrefours et intersections dangereuses, ainsi que la mise en place de zones apaisées pour connecter les aménagements existants aux points d'intérêt. L'augmentation de l'impact des zones apaisées existantes est également un enjeu pour améliorer la cyclabilité au sein des pôles de proximité.

Pour la réalisation de nouveaux aménagements cyclables sécuritaires et confortables sur le territoire, il conviendra de créer, et de partager avec toutes les communes de l'agglomération, un référentiel qui s'appuie sur les bonnes pratiques de conception de différents infrastructures et aménagements cyclables

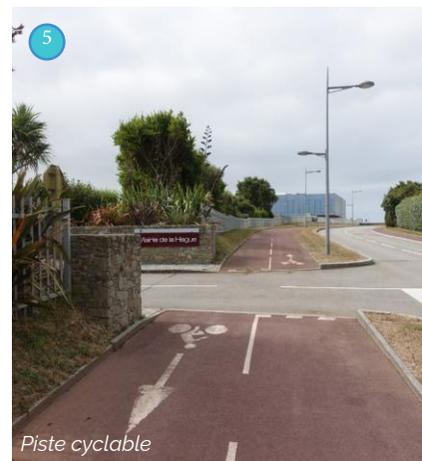
LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES : PISTES ET BANDES CYCLABLES



Quettehou, D1



Barneville-Carteret, D902



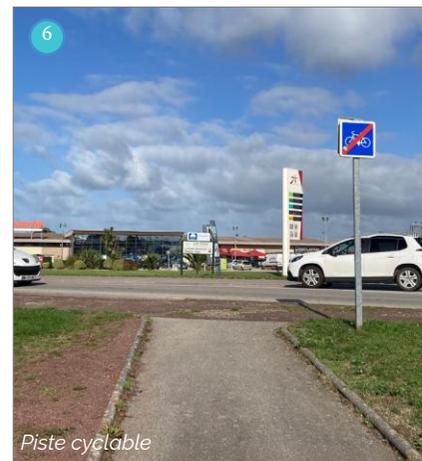
La Hague, Beaumont-Hague



Valognes, Rue du Grand Saint-Lin



La Hague, Urville-Nacqueville, D45



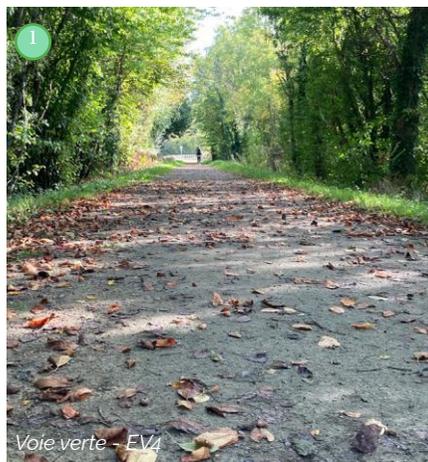
Les Pieux, D23

La qualité des pistes et bandes cyclables varie dans l'agglomération du Cotentin.

L'aménagement de bandes cyclables sur trottoir (1) d'une faible largeur (2, 3) ou sur des voiries où la vitesse des voitures est limitée à 70 km/h (4) est commun sur le territoire.

De même, les pistes cyclables sont souvent aménagées sans une lisibilité claire aux intersections (5) et avec des discontinuités importantes (6).

LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES : VOIES VERTES



Bricquebec-en-Cotentin



Saint-Sauveur-le-Vicompte



Saint-Sauveur-le-Vicompte



Bricquebec-en-Cotentin



Port-Bail-sur-Mer



Montebourg

À ce jour, les voies vertes constituent l'aménagement le plus courant sur le territoire de l'agglomération du Cotentin, notamment car il constitue une importante partie de la Vélomaritime (EV4).

Avec une largeur qui oscille entre 3 m et 4 m et un revêtement en stabilisé clair, l'EV4 (1, 2, et 3) traverse le cœur du territoire et est très fréquenté par les touristes.

D'autres voies vertes ont été créées plus récemment à proximité du littoral (5) ou en centre-ville (6).

LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES : AMÉNAGEMENTS PARTAGÉS



Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Port-Bail-sur-Mer



Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Les Moitiers-d'Allone, D940E



Itinéraire jalonné sur voie partagée

Le Vast, D25



Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Port-Bail-sur-Mer; D15



Itinéraire jalonné sur voie partagée

La Hague, D401



Itinéraire jalonné sur voie partagée

Barfleur

Le département de la Manche a récemment mis en œuvre quelques kilomètres d'aménagements cyclables partagés de type Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB).

Le déploiement de ce type d'aménagement a été réalisé notamment dans le pôle de proximité Côte des Isles (1, 2, et 3).

Dans le reste de territoire, de La Hague à Barfleur, du jalonnement a été réalisé sur de la voirie routière (4, 5 et 6) afin de rendre plus lisible des liaisons touristiques.

CONCLUSION

Les bases sur lesquelles s'appuyer pour la stratégie vélo :

- La validation du schéma directeur cyclable de Cherbourg-en-Cotentin et la volonté de la ville de relier les communes voisines.
- La volonté du Département de la Manche d'améliorer ses itinéraires cyclables et la reprise du RCID.
- La présence de dispositifs de ralentissement dans presque tous les bourgs.
- La présence d'itinéraires et boucles cyclables touristiques et de loisir.

Les manques à combler et sujets à développer :

- L'amplification et l'amélioration des dispositifs de ralentissement dans les cœurs de bourgs.
- La sécurisation des intersections dangereuses des aménagements cyclables existants.
- La réalisation d'itinéraires sécuritaires et confortables visant à favoriser les trajets de moins de 10 km à vélo, notamment vers les pôles d'intermodalité.
- L'amélioration des dispositifs de ralentissement aux abords des établissements scolaires.
- Le jalonnement d'itinéraires cyclables pour les scolaires et pour les sites locaux d'intérêt touristique.



4

SERVICES VÉLO



4.1 LE STATIONNEMENT VÉLO

La très grande majorité du stationnement vélo est concentrée dans la commune de Cherbourg-en-Cotentin. Le reste des équipements de stationnement est disposé dans quelques communes au niveau des centres bourgs, équipements touristiques et commerciaux. Le diagnostic du PDC conforte cette analyse en constatant une "diffusion disparate de services essentiellement concentrée sur Cherbourg-en-Cotentin et les polarités touristiques".

Lors du terrain effectué en juillet 2022, plusieurs habitants ont mentionné qu'il y avait un réel manque de stationnement vélo. Par ailleurs, en termes de qualité, de nombreux stationnements sont de type pinces-roues (ou râteliers), un équipement ne permettant pas de sécuriser pleinement un vélo.

Dans les collèges du département

Dans les collèges du département de la Manche, environ 80 % des établissements seraient équipés de stationnement vélo. Toutefois, la qualité (système d'accroche) de ce stationnement n'est pas toujours bonne et la quantité de places est insuffisante cf. Collège de Saint-Pierre-en-Église. Afin d'affiner cette estimation et de compléter la connaissance du département, un diagnostic complet d'accessibilité et d'équipements (flotte de vélos, pompe) des collèges sera lancé en septembre 2022. Quelques collèges sont déjà équipés de flottes de vélos comme le collège Marcel Grillard à Bricquebec.

À Cherbourg-en-Cotentin

Il est prévu, que la commune de Cherbourg-en-Cotentin, réalise l'aménagement de 5 000 places de stationnement vélo dans l'espace public. La commune a élaboré une nouvelle identité visuelle avec le nom "À 2 Roues" pour sa politique vélo. Cette identité sera utilisée pour les aménagements et le stationnement. Le projet du Bus Nouvelle Génération, porté par l'agglomération, prévoit la création d'une soixantaine d'arceaux répartis de chaque côté du carrefour de la gare, d'une quarantaine sous abris sécurisés au sud du bâtiment voyageurs et d'une quarantaine à une soixantaine à l'est qui seront couverts et sécurisés pour une partie d'entre eux.

“ *S'il y avait un stationnement vélo je viendrais à la boutique à vélo, il manque des attaches pour les vélos. - Commerçant à Beaumont-Hague*
Le stationnement n'est pas très évident. Ils accrochent leurs vélos où ils peuvent. - Retraitée en vacances, Cherbourg ”



ENJEUX

Sans stationnement, pas de développement de la mobilité cyclable du quotidien. Aussi le déploiement de stationnements de courte durée au plus proche des destinations quotidiennes dans les pôles de proximité est à considérer rapidement. La stratégie de développement du stationnement devra s'appuyer en parallèle sur une production cartographique de l'implantation progressive des arceaux et sur un suivi de l'usage et des manques. Selon les enjeux des communes, une approche différente pourra être envisagée, comme les stations balnéaires qui peuvent développer une offre temporaire de stationnements vélo en période estivale.

4.2 LES VAE CAP COTENTIN

Depuis 2019, l'agglomération du Cotentin propose une offre de location de longue durée de VAE. La durée de location est de 3 à 12 mois, ce qui permet un renouvellement des usagers et situe l'esprit du service dans une vocation d'accompagnement à la remise en selle ou au test de VAE.

Le service a commencé avec une flotte de 85 VAE en 2019 et afin de répondre au succès du service d'année en année, la flotte va atteindre 765 VAE d'ici la fin 2022. Le titulaire du marché est l'entreprise de l'économie sociale et solidaire Fil & Terre (maintenance préventive et curative, panne, etc.) et les vélos sont de marque Arcade. Une partie de la flotte de VAE est réservée à des actions des services de l'agglomération, par exemple les offices de tourisme de l'agglomération peuvent en bénéficier. Le service propose des réductions de tarifs pour les ménages précaires, les moins de 26 ans et les abonnés au réseau Cap Cotentin.

Analyse basées sur les chiffres au rapport annuel (sept. 2020 - sept. 2021)

Origine et profil

La répartition géographique des bénéficiaires de ce service est naturellement corrélée au nombre d'habitants des pôles. Ainsi, la majorité des bénéficiaires est enregistrée à Cherbourg-en-Cotentin avec 57 %. Les deux pôles de proximité arrivant en seconde et troisième position sont la Hague et les Pieux. Les pôles de proximité enregistrant le moins de contrats de location sont le Val de Saire, St-Pierre-Église et la Vallée de l'Ouve. L'âge moyen des locataires du service est de 47 ans, avec une surreprésentation de la tranche d'âge de 55-60 ans. Les plus de 45 ans représentent 59 % des locataires du service. Ils sont 31 % des ouvriers, 22 % des employés, 13 % des retraités. À noter que quelques mineurs utilisent le service, ce qui est en effet possible avec accord de l'adulte responsable.

Habitudes de déplacement

Lors de la souscription au service, les locataires indiquent en première motivation l'utilisation quotidienne pour se rendre au travail (51%) suivi de très près par le loisir (43%). En fin de location, le changement d'habitude est réalisé pour les loisirs (46%), proportion moins importante pour le travail (23%).

Le succès du service s'illustre par quelques chiffres :

- **223 personnes sur la liste d'attente en septembre 2021 ;**
- **1 000 km parcourus par la plupart des VAE des premières livraisons ;**
- **77 % des bénéficiaires déclarent que le VAE a permis de remplacer un autre moyen de transport (généralement la voiture) ;**
- **82 % des personnes ayant utilisé un VAE Cap Cotentin souhaitent continuer à utiliser un vélo.**

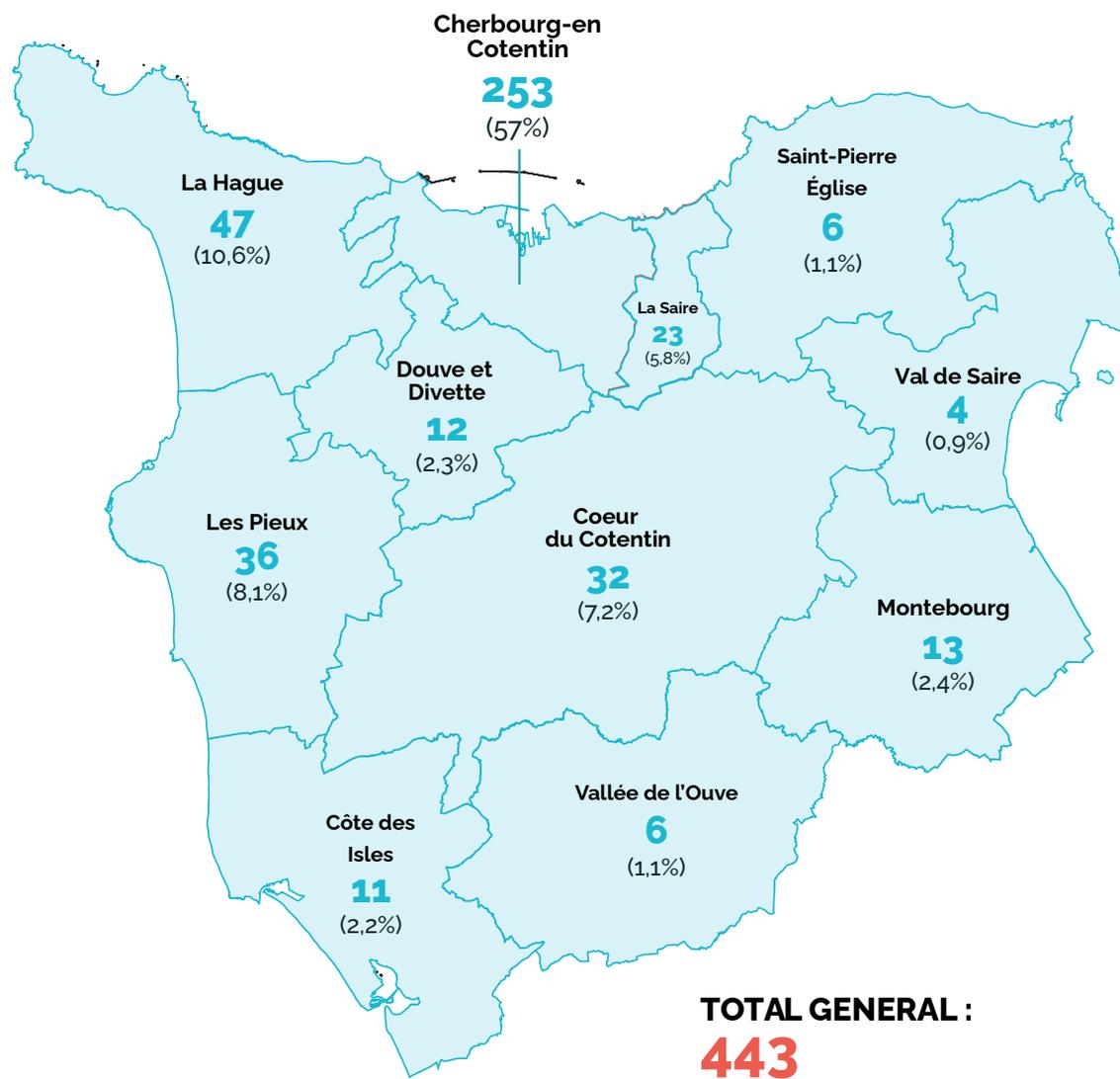


ENJEUX

Grâce à ce service développé à l'échelle de l'agglomération, l'enjeu est de poursuivre le développement de cette flotte de vélos, voire de la diversifier (taille, puissance, type). Les résultats montrent que le service permet une remise en selle de certains habitants. La communication accompagnant le développement du service doit servir à diversifier le public, relativement âgé. Dans le cadre du développement d'une stratégie de mobilité cyclable globale, intégrant les employeurs, le cyclotourisme, un plan d'actions élargi peut être envisagé. L'enjeu de la stratégie de développement sera de cadrer la diversification, le temps de location autorisé et le tarif.

CARTE SITUANT LES INTERCOMMUNALITÉS D'ORIGINE DES HABITANTS LOUANT DES VÉLOS.

Data : Répartition des contrats de location :



Aymeric Picot Cap Cotentin

“ Ça tombe bien, je commence à fatiguer en vélo classique et me limite à cause des côtes. Ça me permettrait d'aller plus souvent en ville.

@Lise M., citation dans le journal ”

4.3 LE FREE-FLOATING À CHERBOURG-EN-COTENTIN

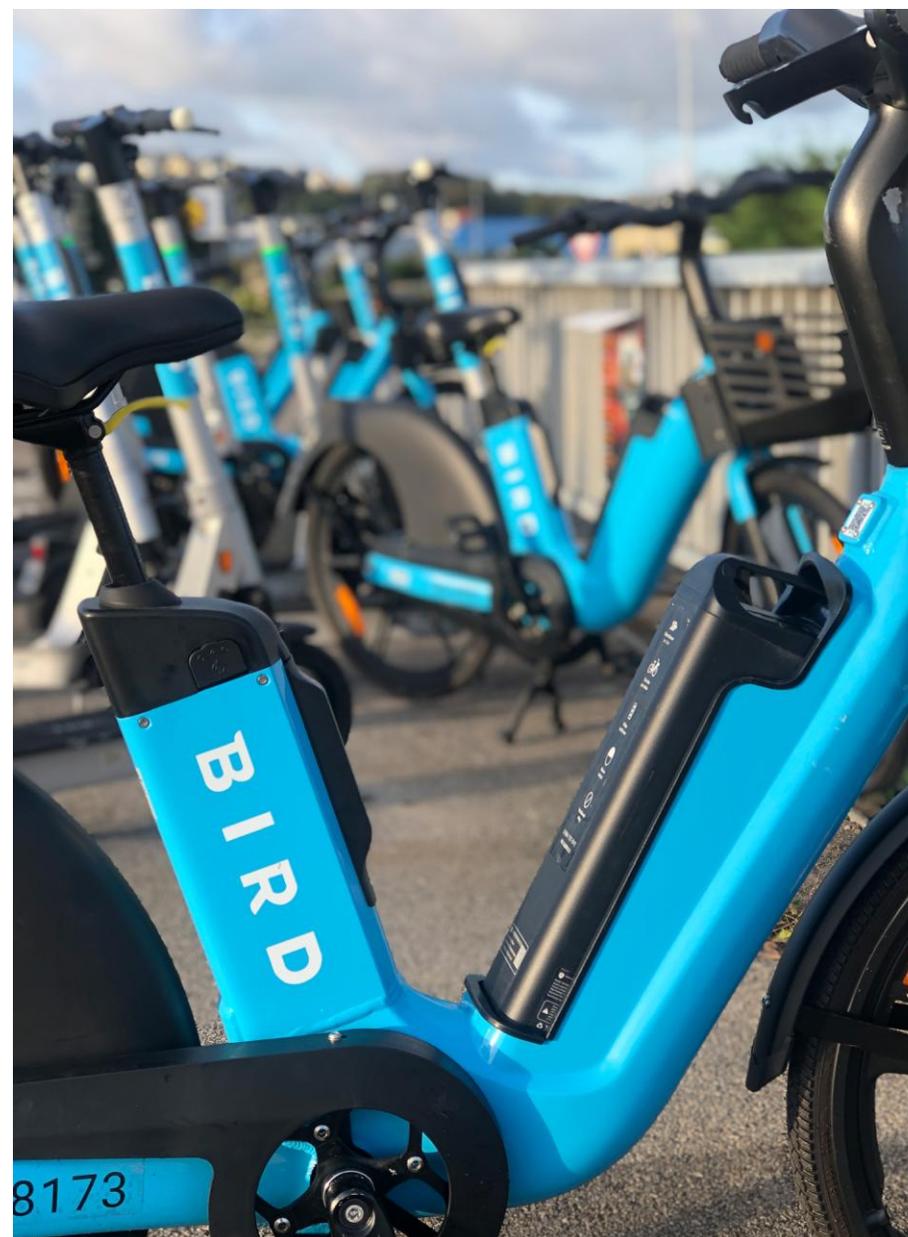
En juillet 2022, la commune de Cherbourg-en-Cotentin et l'entreprise BIRD ont déployé 150 VAE et 150 trottinettes électriques en free-floating. La flotte à terme devrait compter 500 VAE et 500 trottinettes électriques. L'encadrement du service a nécessité la délimitation au sol de 135 emplacements pour le dépôt et la prise d'un vélo ou d'une trottinette. Ce service est pertinent pour encourager l'intermodalité avec les transports en commun, suppose de l'encadrement de la part de la commune et de la récupération des données d'usages.

À noter que lors de l'élaboration de ce service, des habitants ont sollicité la commune pour avoir des vélos-cargos en libre service.

ENJEUX

Le déploiement d'un tel service peut favoriser l'intermodalité pour les usagers arrivant à la gare de Cherbourg-Octeville. Selon la fiabilité du service, il pourra constituer une offre de mobilité régulière pour réaliser le dernier kilomètre après l'arrivée à la gare. Mais en raison de son prix, certains usagers pourraient préférer laisser un vélo dans le futur parking.

Après étude du profil des usagers quotidien du train et en lien avec la tarification à 1 €, un déploiement de ce service à Valognes pourrait être envisagé afin de continuer à favoriser l'intermodalité.



4.4 LES VÉLOCISTES ET L'ATELIER DE RÉPARATION

Les magasins qui vendent et réparent des vélos sont des services de proximité essentiels pour encourager la pratique du vélo du quotidien. À l'échelle de l'agglomération, il y aurait 16 vendeurs de vélos et réparateurs, ce décompte ne comptabilise pas les grandes surfaces vendant des vélos sans assurer de réparation (ex : Auchan, Intermarché, Super U). Presque chaque pôle de proximité dispose de la présence d'un vélociste, excepté Valognes, Montebourg et St-Vaast-la-Hougue.

Quelques remarques :

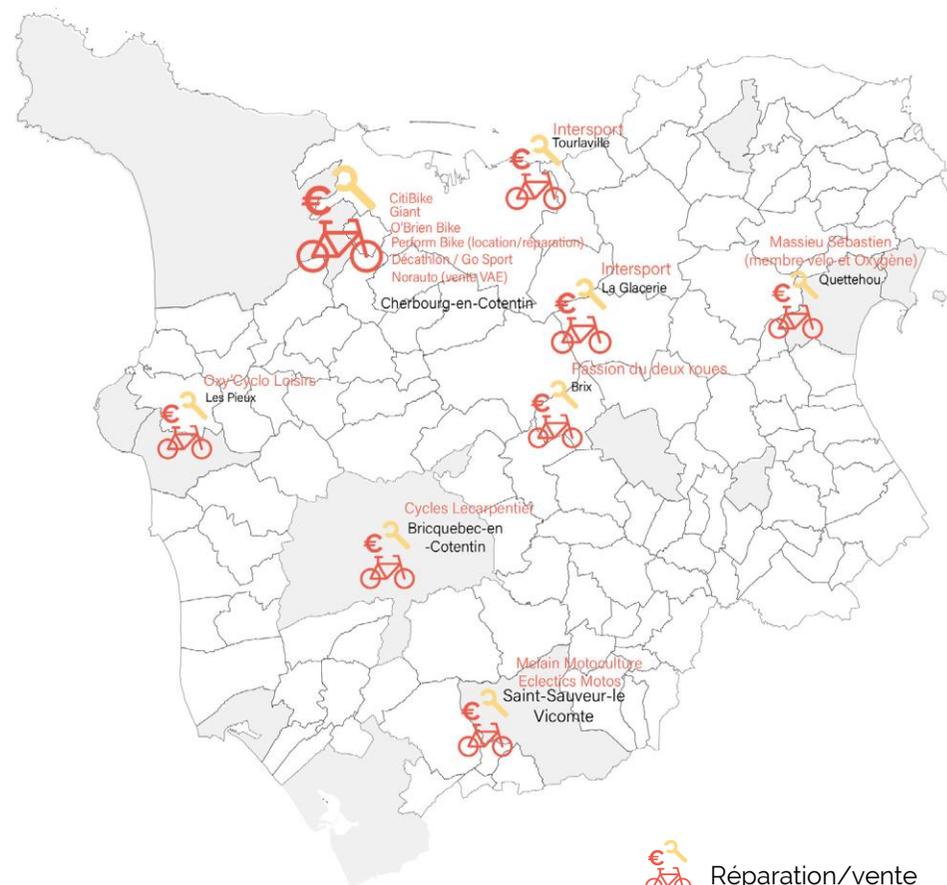
- **Le magasin CitiBike à Cherbourg s'est spécialisé dans le VAE. Il propose également la vente de vélos-cargo à assistance électrique : triporteur, bipporteur, tricycle, vélo rallongé.**
- **Certains magasins sont spécialisés dans un certain type de vélos ne proposant pas une diversité à l'achat et complexifiant parfois la réparation.**

L'agglomération du Cotentin a mis en place une aide à l'acquisition d'un vélo dans un réseau de vendeurs partenaires pour les personnes ayant utilisé le service de location de VAE Cap Cotentin. Les huit magasins partenaires proposent des remises et avantages variés pour l'achat d'un vélo et/ou de matériel.

Il existe un atelier d'auto-réparation dédié au vélo, basé à Cherbourg-en-Cotentin, géré par l'association Pignons sur rue Cotentin. L'association la Réparette propose des ateliers sur lesquels Pignons sur Rue est intervenu.

À priori, aucune station de gonflage et de réparation publique n'est à disposition sur le territoire.

Le projet de requalification de la voie du Homet à Cherbourg-en-Cotentin livré en 2024, prévoit des espaces de réparation, vélo.



ENJEUX

Dans le but d'accompagner les habitants à se déplacer à vélo, l'enjeu est de diversifier les produits vendus et les services proposés par les vélocistes. Une meilleure répartition de ces acteurs sur le territoire ainsi que l'installation de nouveaux vélocistes permettra d'assurer un service de proximité de qualité.

CONCLUSION

Les bases sur lesquelles s'appuyer pour la stratégie vélo :

- Le succès du service de LLD électrique de Cap Cotentin
- L'arrivée d'une offre de free-floating à Cherbourg-en-Cotentin
- La présence de vélocistes dans presque tous les pôles de proximité

Les manques à combler et sujets à développer :

- Le développement de stationnement vélo courte durée au plus proche des destinations quotidiennes
- Des pôles de proximités bien équipés en stationnement courte et moyenne durée
- Un équipement des stations balnéaires en services vélo adaptés à la clientèle saisonnière



5

INTERMODALITÉ AVEC LE VÉLO



L'amélioration des conditions d'intermodalité entre les vélos et les transports en commun et les voitures partagées vise à encourager la complémentarité des deux modes de transport. L'enjeu est de constituer une chaîne de mobilité performante et attractive de porte-à-porte afin d'offrir une alternative crédible à la voiture individuelle, et cela pour les déplacements réguliers ou occasionnels. Le vélo peut permettre d'étendre considérablement l'aire d'influence des points d'arrêt du réseau Cap Cotentin et des gares SNCF.

Cette intermodalité recouvre plusieurs configurations :

- **Vélo personnel pour le 1er kilomètre (ou plus rarement pour le dernier kilomètre) + transport en commun ou voiture partagée : solution de mobilité conditionnée à la présence de stationnement sécurisé au départ et/ou à l'arrivée.**
- **Transport en commun ou voiture partagée + vélo partagé pour le dernier kilomètre : solution de mobilité conditionnée à la présence d'un vélo partagé (vélo en libre-service ou de location de courte à moyenne durée dans les pôles d'échanges multimodaux.**
- **L'emport du vélo personnel à bord (vélo pliable) du transport en commun ou à l'arrière de l'autocar.**

5.1 LE RÉSEAU DE TRANSPORT ET LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ CAP COTENTIN

Un vélo à intégrer aux solutions de mobilité

Les lignes de transport en commun régulières et scolaires et des services de mobilité.

Depuis 2021, l'agglomération a unifié les différents services de transport en commun sous la marque "Cap Cotentin". L'agglomération est l'AOM compétente et Transdev Cotentin est délégataire de la DSP. Le réseau Cap Cotentin se compose actuellement de :

- **6 lignes régulières urbaines de bus, une ligne de nuit et six lignes scolaires (Domino)**
- **6 lignes régulières d'autobus intercommunaux, 12 lignes secondaires et 5 lignes " professionnelles" permettant l'accès au site d'Orano La Hague et du CNPE de Flamanville**
- **140 circuits scolaires depuis septembre 2022 transportant 5 957 élèves, dont les points d'arrêts sont localisés maximum à 1,6 km des jeunes à transporter**
- **un service de Transport A la Demande (TAD), réservable sur le site, téléphone, application**
- **un service de transports pour personnes à mobilité réduite (Cap Access).**

Les trois lignes d'autocars interurbains les plus empruntés sont :

- **Ligne C, entre Valognes et Cherbourg via le Val de Saire ;**
- **Ligne A, entre Orano à La Hague- Beaumont et Cherbourg ;**
- **Ligne B, entre Les Pieux et Cherbourg.**

Au-delà des bus, autocars et transports spécifiques motorisés, Cap Cotentin facilite la mobilité alternative à la voiture individuelle en proposant aussi :

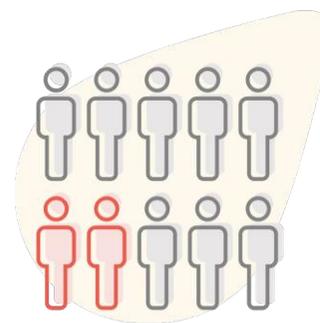
- **Un site internet et une application proposant un calculateur d'itinéraire, lequel prend en compte les trajets à vélo et présente le pourcentage de voies aménagées**
- **14 aires de covoiturage du département**
- **Des aires d'autostop et un enregistrement des conducteurs et autostopeurs afin d'encadrer cette pratique (expérimentation sur la Hague)**
- **Un service de location longue durée de VAE**
- **Une aide à l'acquisition d'un VAE.**

Le Bus Nouvelle Génération (BNG) à Cherbourg-en-Cotentin

En septembre 2022, débutent les travaux du BNG, un projet de mobilité d'envergure à Cherbourg-en-Cotentin. Le projet consiste en :

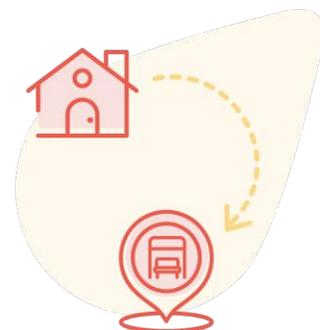
- La création de 4 nouvelles lignes de bus ayant une fréquence de passage élevée et le réaménagement de 34 stations
- L'aménagement d'un Pôle d'Echange Multimodal à la gare doté d'un parvis de 3 000 m²
- La création de trois stations intermodales en entrée de ville en lien avec le réseau Cap Cotentin, avec entre autre des box vélo sécurisés et des arceaux vélos
- L'aménagement de 4,3 km de voies cyclables et de 780 places de stationnement vélo (lauréat du projet "continuité cyclable").

Les travaux finalisés en 2024, les aménagements et les services proposés augmenteront le potentiel d'intermodalité entre le vélo et les transports en commun et de façon plus globale encourageront la pratique cyclable.



35%

de la population du Cotentin (hors Cherbourg-en-Cotentin) habite à **moins de 1 km à vol d'oiseau** d'un des arrêts du réseau interurbain (hors Cherbourg-en-Cotentin)
Soit environ 35 000 Cotentinois.



63%

de la population du Cotentin habite à **moins de 3 km** à vol d'oiseau d'un des 60 arrêts interurbains (hors Cherbourg-en-Cotentin)

Voitures partagées

Au-delà des arrêts du réseau Cap Cotentin et des stations intermodales, l'intermodalité peut également être réalisée avec des voitures partagées : covoiturage ou autostop organisé. Cette intermodalité nécessite également des besoins pour la mobilité cyclable : aménagement et stationnement vélo.

Cap Cotentin est en cours de test de l'autostop organisé. Dans le cadre de cette expérimentation, les points d'attente sont similaires aux arrêts du réseau de transport en commun.

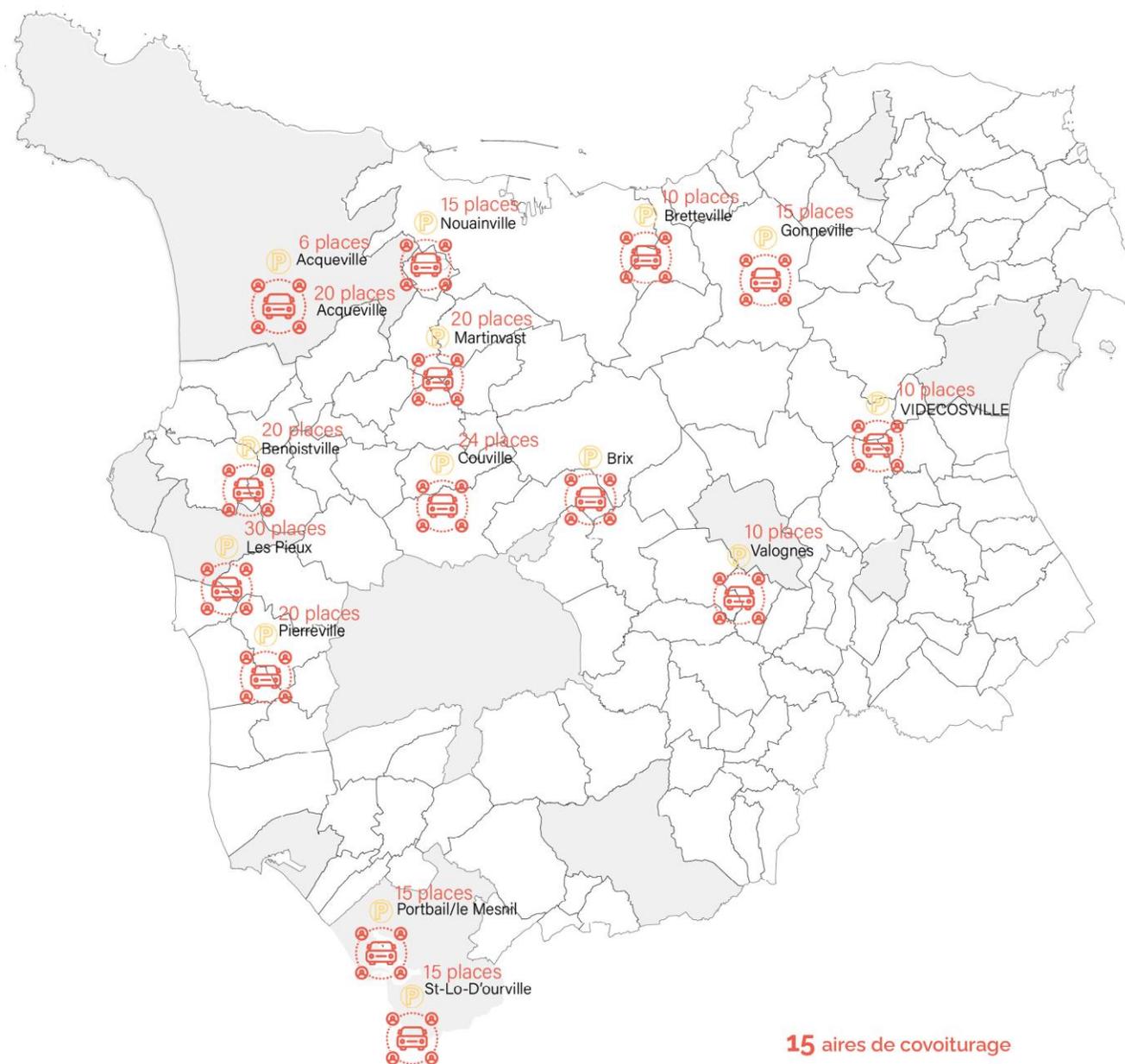
Concernant le covoiturage, Cap Cotentin projette une expérimentation d'aires dématérialisées.

À noter que le Département souhaite également favoriser l'intermodalité avec les aires de covoiturage en soutenant l'installation de stationnement vélo et les aménagements cyclables pour s'y rendre. Le choix de la localisation du stationnement est à l'étude.

ENJEUX

En milieu peu dense, il est recommandé d'offrir un bouquet de solutions de mobilité aux habitants. Un enjeu réside dans leur fiabilité, mais aussi dans la lisibilité des offres. En ce sens, la marque Cap Cotentin offre à la fois des transports en commun, des solutions de mobilité partagés et un service de VAE.

L'enjeu est d'intégrer le plus efficacement et facilement possible le vélo aux diverses offres de mobilité qui lui sont complémentaires pour réaliser de longs trajets. En ce sens, du stationnement sécurisé est à considérer.



5.2 LE VÉLO ET LE TRAIN

Un potentiel de développement d'une alternative à la voiture

Deux communes disposent de gares SNCF : Cherbourg-en-Cotentin et Valognes. Les gares sont desservies par les trains Intercités Normandie allant de Paris-Saint-Lazare à Cherbourg-en-Cotentin et par les TER Normandie reliant Lisieux, Caen et Cherbourg-en-Cotentin. La gare de Cherbourg est également reliée à Rennes par une liaison TER.

En ayant une aire de chalandise plus importante que la marche à pied et une flexibilité plus large que les bus, le vélo est un moyen de déplacement efficace pour se rendre à la gare. Avec le développement de services en gare et des infrastructures cyclables desservant les gares, cette intermodalité peut amplifier - entre autre au sein de l'agglomération - l'usage de la ligne reliant Valognes à Cherbourg-en-Cotentin pour les trajets quotidiens et occasionnels, et ceux en alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Le potentiel est le suivant :

- **Cherbourg-en-Cotentin : 57% de la population se situe à 10 min en vélo de la gare. 506 résidents de cette commune travaillent à Valognes (source : INSEE 2019).**
- **Valognes : 92 % des habitants se situent à 10 min en vélo de la gare. 587 résidents de cette commune travaillent à Cherbourg-en-Cotentin (source : INSEE 2019).**

Les usagers réguliers peuvent s'abonner pour utiliser le TER Normandie représenté par sa marque Nomad, lequel propose des abonnements annuel, mensuel, scolaire, mais aussi adapté à la pratique du télétravail (Flexi'pass : nombre de trajets et prix réduits).

Dernièrement, Cap Cotentin a intégré le trajet entre les deux gares SNCF à l'offre Cap Cotentin, c'est-à-dire qu'avec un titre de transport Cap Cotentin à 1€ ou un abonnement, il est possible de réaliser ce trajet dans les trains du réseau Normand Nomad (Krono+ et Krono). Ce dispositif a eu un effet notable sur l'usage du train puisque le nombre de passagers est passé de 5 à environ 50 personnes quotidiennement entre ces deux gares.

Stationnement et vélos partagés

L'intermodalité train + vélo est rendu possible dans les conditions suivantes :

- **Présence de stationnement sécurisé à la gare de départ**

et/ou

- **Présence de stationnement sécurisé ou de vélos partagées à la gare d'arrivée.**
- **Une interopérabilité des systèmes de stationnement et de transport**
- **Une limitation du stationnement automobile**

La gare Cherbourg-Octeville ne dispose pas de stationnement vélo qualitatif. Cinq arceaux à destination des deux-roues sont situés devant l'entrée. Des vélos en free-floating sont présents dans cette ville et une aire de stationnement se situe à la gare. Des vélos peuvent donc potentiellement s'y trouver. La gare dispose d'une importante zone de stationnement pour les véhicules motorisés.

A Valognes, du stationnement vélo en gare a longtemps pris la forme de dix-huit pince-roues abrités répartis de chaque côté des voies ferrées, à proximité relative des entrées. Depuis l'été 2022, un abri à l'accès sécurisé a été installé par Gare et Connexions. Il compte vingt places de stationnement prenant la forme de racks double-étages. Cet abri n'est, à ce jour, pas encore en service. Il se situe à une cinquantaine de mètres de l'entrée principale de la gare, ce qui est une distance trop élevée, surtout pour une gare de petite taille. Toutefois, il se situe en chemin vers la gare, si le cycliste utilise le passage pour les piétons, ce qui vient compenser cette distance. Par ailleurs, aucun système de vélos partagés n'est présent. Le stationnement automobile y est peu contraint.

Gare de Cherbourg-Octeville

532 000 voyageurs
(2016)



1€ le ticket
Distance : 17 km à vol d'oiseau



Gare de Valognes

224 000 voyageurs
(2016)



57%

de la population se situe
à 10 min à vélo de la gare



5 arceaux



environ 400 places de
stationnement voiture
en gare

92%

de la population se situe
à 10 min à vélo de la gare



18 pince-roues abrités
20 places dans un abris
vélo sécurisé



environ 130 places de
stationnement voiture
en gare

ENJEUX

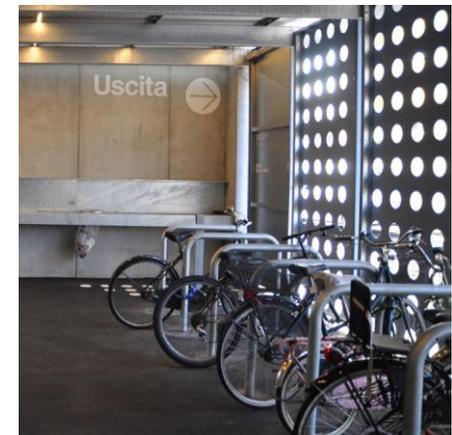
L'enjeu majeur est de développer une offre qualitative de stationnement sécurisé, capacitaire et localisé à proximité de l'entrée des gares. A Cherbourg-en-Cotentin, le projet de Pôle d'Échange Multimodal en cours doit répondre rapidement à ce manque.

À Valognes, il conviendra de définir si la capacité de l'abri est en adéquation avec la demande actuelle. Une pérennisation de l'offre tarifaire intégrée et une promotion de l'intermodalité entre les deux communes pourraient rapidement rendre cette offre trop juste.

Dans la petite ville italienne de Côme, dix places de stationnement voiture ont été transformées en une zone de stationnement abritée pour quatre-vingt-dix vélos. Sécurisé, agrémenté d'équipements (casiers, station de réparation, point d'eau), le stationnement est parfaitement localisé : accès possible depuis le parvis de la gare et accès direct au quai de la gare.



Stationnement vélo Gare de Côme



5.3 LES STATIONS INTERMODALES

Maillage cyclable et rabattement vers les solutions de mobilité

En milieu peu dense, l'enjeu est encore plus important d'organiser et de rendre visible les diverses solutions de mobilité offertes aux habitants. Le PDC prescrit "une logique de rabattement vers les pôles de proximité et les stations intermodales." Ces dernières, pensées comme des hubs de mobilité, sont définies dans l'action 3.3, en trois mesures :

- 1. Développer un maillage de 4 stations intermodales à Cherbourg-en-Cotentin, dont 3 dans le cadre du projet BNG**
- 2. Développer des 10 stations d'intermodalité au sein des pôles de proximité et 2 aux abords des pôles d'emplois (EDF Flamanville et Orano La Hague)**
- 3. Viser une homogénéité des aménagements proposés sur les 16 stations, dont l'aménagement de cheminements modes actifs sécurisés et confortables ainsi qu'une offre de stationnement vélo adapté (arceaux + box)**

Ces stations intermodales sont en phase de projet et devraient être précisées en 2023 dans le cadre d'études pré-programmatiques.

ENJEUX

L'enjeu de ces stations intermodales est d'étendre l'aire d'influence et d'attraction du réseau de transport Cap Cotentin grâce à la pratique du vélo. Là réside une solution de report modal de la voiture vers le vélo couplé à une autre solution de mobilité. Pour cela, en plus du stationnement sécurisé, un soutien prioritaire à l'aménagement d'accès sécurisés vers les stations intermodales est à considérer. Plusieurs stations étant développées dans des pôles de proximité, cela vient renforcer l'idée de rendre ces pôles plus cyclables.





STATIONNEMENT VÉLO SÉCURISÉ À TOUS LES ARRÊTS - ERDRE & GESVRES

Du stationnement sécurisé prenant la forme de consignes individuelles ou d'abris collectifs ont été installés à tous les arrêts du réseau de transport en commun Aléop de la communauté de communes Erdre et Gesvres. Ces arrêts desservent des car et un train TER. 300 places sécurisées sont disponibles gratuitement sur douze communes. L'abri collectif est accessible par l'usage d'un code personnel attribué par le service mobilité de la communauté de communes. Chacun abris, d'une vingtaine de places, dispose aussi d'un atelier de réparation.

Stationnement vélo Erdre

HUB DE MOBILITÉ EN MILIEU RURAL : LUITRÉ-DOMPIERRE , DÉPARTEMENT D'ILE-ET-VILAINE (RÉGION BRETAGNE)

En 2021, la commune de Luitré-Dompierre a mis en place un hub de mobilité. Ce hub de mobilité s'inscrit dans un projet de requalification d'entrée de ville en ayant comme objectif de mettre à disposition des services de mobilité aux habitants. Il comporte :

- **Une station de lavage**
- **Une aire de covoiturage**
- **Deux voitures électriques en libre service**
- **Des bornes de recharge électrique**
- **8 VAE en libre service.**

Le service de location de VAE mis en place par la commune s'est structuré en lien avec le projet Mobiliz et la création d'une application dédiée. Les locations sont faites pour une utilisation de mobilité urbaine et touristique avec des durées de location de 10 minutes à 3 mois et des prix allant de 1,5 €/heure à 40 €/semaine. Pour une location au-delà d'une semaine, une demande doit être formulée à la mairie.

Un prestataire extérieur a été choisi afin de gérer le service client ainsi que l'application. L'entretien des vélos se fait quant à lui par un pompiste local.

La location de VAE a engendré l'augmentation du nombre de demandes d'aide à l'achat des vélos électriques auprès de l'agglomération ainsi qu'une augmentation de la pratique du vélo au quotidien et pas uniquement pour des pratiques loisir.



Service location VAE Mobiliz Luitré-Dompierre

5.4 L'EMPORT DU VÉLO DANS LE TRAIN ET LES AUTOCARS

L'emport du vélo peut se réaliser sous trois formes dans l'agglomération du Cotentin :

- Dans le train entre Valognes et Cherbourg-en-Cotentin ;
- À l'arrière de la majorité des autocars des lignes interurbaines grâce à des racks à vélo ;
- Potentiellement dans une voiture grâce à un vélo pliant.

Les TER de la Région Normandie peuvent accueillir plusieurs vélos en emport. Toutefois, l'emport dans le train ne peut être considéré que pour des usages occasionnels ou touristiques. La capacité des trains ne pourra pas permettre une augmentation de l'usage d'emport du vélo.

Dernièrement, des racks ont été installés à l'arrière de la majorité des autocars du réseau Cap Cotentin, permettant d'emporter jusqu'à 6 vélos. A noter que le système est compliqué à utiliser car le crochet d'attache est situé assez haut, l'usager doit ainsi porter à bout de bras son vélo pour réussir à l'accrocher. C'est d'autant plus difficile avec un VAE, souvent plus lourd qu'un vélo mécanique.

ENJEUX

L'enjeu réside dans le bon dimensionnement des besoins selon les lignes et les saisons. Par ailleurs, un enjeu de conception est à noter afin de rendre aussi facile que possible l'emport, tout en sécurisant le vélo. En ce sens, le système de racks à l'arrière des autocars pourrait être amélioré. Pour cela, travailler avec des groupes de voyageurs, notamment cyclotouristes, pourrait permettre de tester une conception avant de la déployer.



Accroche vélo - Bus Cap Cotentin

CONCLUSION

Les bases sur lesquelles s'appuyer pour la stratégie vélo :

- Cap Cotentin, un réseau de transport en commun et de solutions de mobilité structurées et de qualité, accompagné d'une communication significative. Une politique volontariste en la matière.
- La présence de quelques pôles d'emplois structurants permettant de canaliser les flux d'actifs.
- Les projets de mobilité (transport en commun et vélo) à Cherbourg-en-Cotentin permettant de proposer une offre de mobilité pour l'arrivée dans la destination d'emplois majeurs de l'agglomération.

Les manques à combler et sujets à développer :

- Des données et une étude sur le profil des potentiels usagers réguliers de la ligne Valognes - Cherbourg-en-Cotentin.
- Le stationnement sécurisé en gare.
- Le stationnement sécurisé aux principaux arrêts de transports en commun.
- Le stationnement sécurisé dans les aires de covoiturage.
- La constitution de hubs de mobilité en zone peu dense.
- L'offre de vélos partagés en gare.



6

SENSIBILISATION & ÉDUCATION



6.1 LA COMMUNICATION ET LES IDENTITÉS VISUELLES

6.1.1. IDENTITÉ VISUELLE DE CAP COTENTIN

L'agglomération du Cotentin a regroupé l'ensemble de ses services de mobilité sous une seule marque et identité visuelle, laquelle intègre la mobilité cyclable.

L'identité visuelle de Cap Cotentin offre un univers joyeux et ludique notamment par ses deux couleurs dominantes orange et jaune. La couleur orange se veut stimulante et dynamique; associée au jaune, l'identité devient chaleureuse et solaire. Un univers solaire qui s'illustre également sur le logo Cap Cotentin avec la lettre P qui forme un soleil.

Les visuels qui accompagnent la charte graphique du Cotentin sont dans le même ADN que la marque : l'univers est joyeux et ludique, réconfortant par ces formes arrondies. C'est un choix pertinent d'identité visuelle pour accompagner les habitants dans un changement de mobilité et augmenter l'attractivité des moyens de déplacement alternatifs à la voiture.



Cependant, un manque de cohérence graphique peut être perçu entre certains visuels de communication. La ligne directrice qui guide l'identité visuelle de

la marque se perd à travers le style des illustrations qui varient et changent souvent. Une cohérence graphique dans la communication visuelle rendra la marque plus forte et impactante



Les photographies exploitées sur les réseaux sociaux ont été faites dans le cadre de sessions faites dans le Cotentin. Ce choix de visuels permet de mettre en lumière le Cotentin et tout l'attrait que le territoire peut offrir à ses habitants et aux touristes.

ENJEUX

Cap Cotentin est une marque avec une identité forte et mémorable. En effet, ses couleurs et ses formes dynamiques rendent la marque vivante et accrochent le regard. Cependant, une homogénéité graphique sur tous les supports de communication est à privilégier pour valoriser l'image de la marque, tout comme une communication soignée avec des messages qui séduisent, rassurent et informent les usagers. Afin que le vélo fasse partie intégrante de la marque, Cap Cotentin devra accompagner les habitants vers cette nouvelle mobilité qui leur est offerte. Pour la rendre attrayante, une déclinaison graphique ou une couleur identitaire permettra de mettre en valeur le vélo sur le territoire.

6.1.2. SITE INTERNET, ONGLET « VÉLO »

Se déplacer à vélo dans le Cotentin

Pour de courts parcours ou de plus longs trajets, en ville ou non, de nombreuses possibilités s'offrent aux amateurs de vélos : des **pistes cyclables** sécurisées à Cherbourg-en-Cotentin, des **voies vertes**, la **Vélomaritime** ou encore la **location de vélos** courte durée.

Ce court paragraphe mentionnant les parcours possibles à vélo sur le territoire n'est pas assez mis en valeur, il manque des éléments, des données et des visuels captivants et informatifs. Contrairement aux autres onglets du site (train, voiture, bus, etc), la page « vélo » manque d'attractivité pour donner envie aux futurs usagers d'utiliser le vélo. Les autres paragraphes de l'onglet « vélo » apportent plus d'informations à l'utilisateur mais manquent également de visuels attrayants. En conclusion, cet onglet paraît vide et n'aide pas à rendre le vélo attractif sur le territoire.



ENJEUX

Comme tous les autres types de mobilité présents sur le site internet de Cap Cotentin, l'onglet Vélo du site informe les usagers sur les possibilités qui s'offrent à eux : les parcours possibles, la location de vélo, l'aide à l'acquisition. Cap Cotentin fait le choix d'être un site vitrine qui dirige les différentes informations sur plusieurs plateformes adéquates (encotentin.fr et la vélomaritime.fr), cela permet à la marque d'orienter les usagers vers des outils déjà complets et qualitatifs, tels que des cartes et des services.

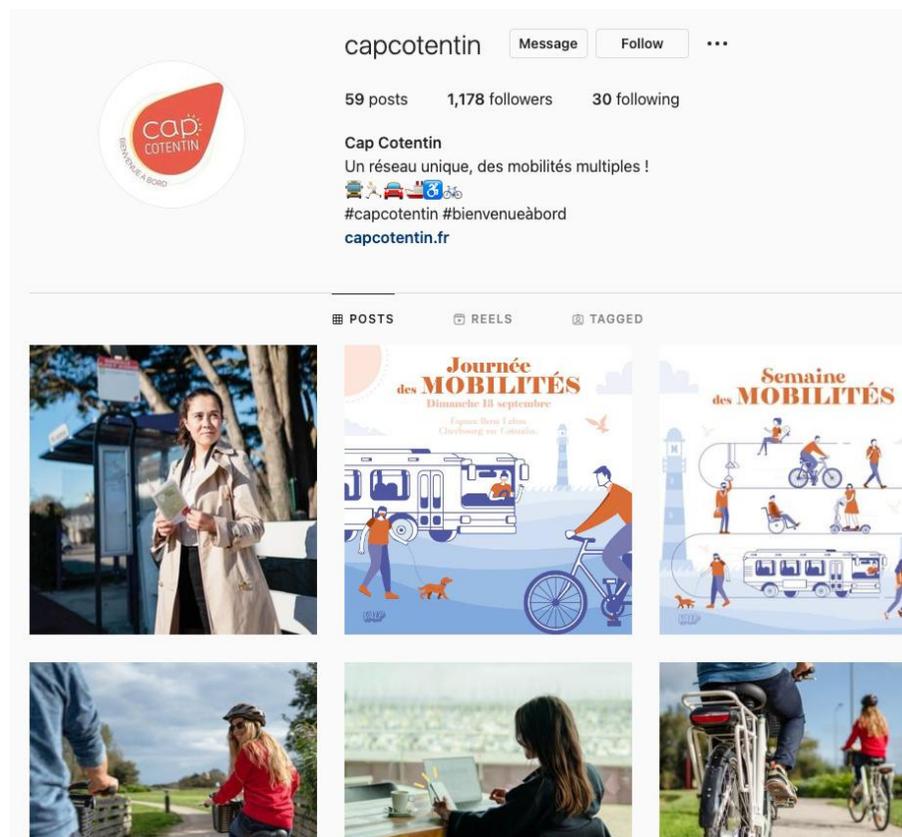
Afin de rendre cet onglet attractif, des ajouts de photographies du territoire (existantes via le site encotentin.fr ou en créant une campagne photo), ainsi que des infographies captivantes donneront envie aux usagers de régulièrement consulter le site web et de se (re)mettre à vélo. Par ailleurs, une actualisation fréquente du site, de ses services et des offres (exemples : actualisation des itinéraires et des services vélos) entraînera une fidélisation des usagers.

6.1.3. RÉSEAUX SOCIAUX

Les événements du territoire organisé par Cap Cotentin (cf. 6.1. Les événements de promotion de la mobilité cyclable) sont communiqués de façon active sur les différents réseaux sociaux (facebook, instagram, twitter et linkedin). Cette multiplicité de supports de communication pour promouvoir les différents modes de transport rendent la marque attractive et vivante.

Cependant, la présence de commentaires négatifs sur certains sites nécessite une analyse des retours des usagers qui permettrait d'adapter la communication et l'actualité des services pour leurs besoins.

La mise en valeur des vélocistes et des associations à travers des publications existantes sur les réseaux sociaux de Cap Cotentin permettent aux habitants de se sentir concernés par ce qu'il se passe sur le territoire mais aussi de faire entrer la marque dans leur quotidien. Cependant, il existe peu de communication mettant en valeur plusieurs profils d'usagers de la marque : les enfants, les étudiants, les retraités, etc. En effet, la valorisation de tous les types de profils permettrait d'ancrer la pratique cyclable dans le territoire et le quotidien des habitants.



ENJEUX

Cap Cotentin est une marque active sur les réseaux sociaux et qui adapte sa communication sur les différents supports. En faisant le choix d'être présente sur tous les réseaux sociaux (linkedin, twitter, facebook et instagram), la marque se veut attractive et accessible. Ce parti pris est un véritable challenge pour la marque, car une trop grande diversité des réseaux peut faire perdre la qualité des messages et des informations pour les usagers.

Afin de continuer à être attractif sur les réseaux sociaux, Cap Cotentin devra mettre en valeur le territoire et les services proposés. Enfin, pour continuer de rendre la marque accessible et proche de ses usagers, des actions marketing pourront être imaginées afin de créer une communauté positive.

6.2 LES ÉVÉNEMENTS DE PROMOTION DE LA MOBILITÉ CYCLABLE

Les événements de promotion du vélo ou campagne de communication sont rares pour promouvoir le vélo du quotidien dans l'agglomération.

L'agglomération du Cotentin participe depuis 2017 à la Semaine Européenne de la Mobilité en septembre, cet événement permet d'encourager toutes les mobilités dites "alternatives" à la voiture, dont la mobilité cyclable. Dans ce cadre, l'agglomération propose de nombreuses activités : sorties vélo, défi mobilité, atelier de réparations vélos. **En 2022, la commune de Briquebec-en-Cotentin y participe pour la première fois. Les bibliothécaires feront partie de l'événement utilisant un vélo-kamishibai : vélo équipé pour raconter un conte de façon itinérante.**

Depuis la mise en place du service de location de VAE de Cap Cotentin en 2019, l'agglomération communique fréquemment sur ce service dans l'optique d'encourager aux pratiques cyclables. **La flotte de VAE Cap Cotentin permet également de soutenir des événements en mettant à disposition des vélos.**

Lors d'événements organisés et ayant pour sujet la mobilité comme la Semaine Européenne de la Mobilité, la marque Cap Cotentin est utilisée pour communiquer sur l'événement.



ENJEUX

Afin d'engager un changement de mobilité profond dans le territoire, le volet sensibilisation de population à la pratique du vélo est primordial. Dans un contexte territorial, qui peut sembler peu favorable à la réalisation de trajets utilitaires à vélo, chaque opportunité de montrer les intérêts de cette mobilité et ancrer les exemples dans le quotidien des habitants doit être saisie. La sensibilisation doit pouvoir s'adresser à des publics variés. Afin de développer événements et communication, il est possible de s'appuyer sur des événements nationaux et européens comme Mai à vélo ou la semaine européenne de la mobilité, comme sur le développement d'événements locaux liés à la mobilité ou autres (événements culturels, sportifs, etc.).

6.3 LES ACTIONS D'ÉCOMOBILITÉ EN MILIEU SCOLAIRE

6.3.1. LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES : UN LEVIER POUR DÉVELOPPER LA MOBILITÉ CYCLABLE CHEZ LES PLUS JEUNES

La mobilité scolaire revêt de nombreux enjeux : santé publique, épanouissement des jeunes et indépendance, découverte du territoire. Le déplacement à vélo est à promouvoir quand il est possible pour l'élève, cette ambition est portée par l'État avec par exemple le programme national Savoir Rouler À Vélo.

Dans le Cotentin, ce potentiel cyclable pour les élèves est théoriquement important. Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) 2016 du PDC



91%

des scolaires résidents sur le territoire y étudient
(Enquête déplacements ville Moyenne 2016 - PDC)

Modes utilisés pour les études :

37%

voiture

31%

la marche

32%

transports en commun



pas de chiffre sur le vélo

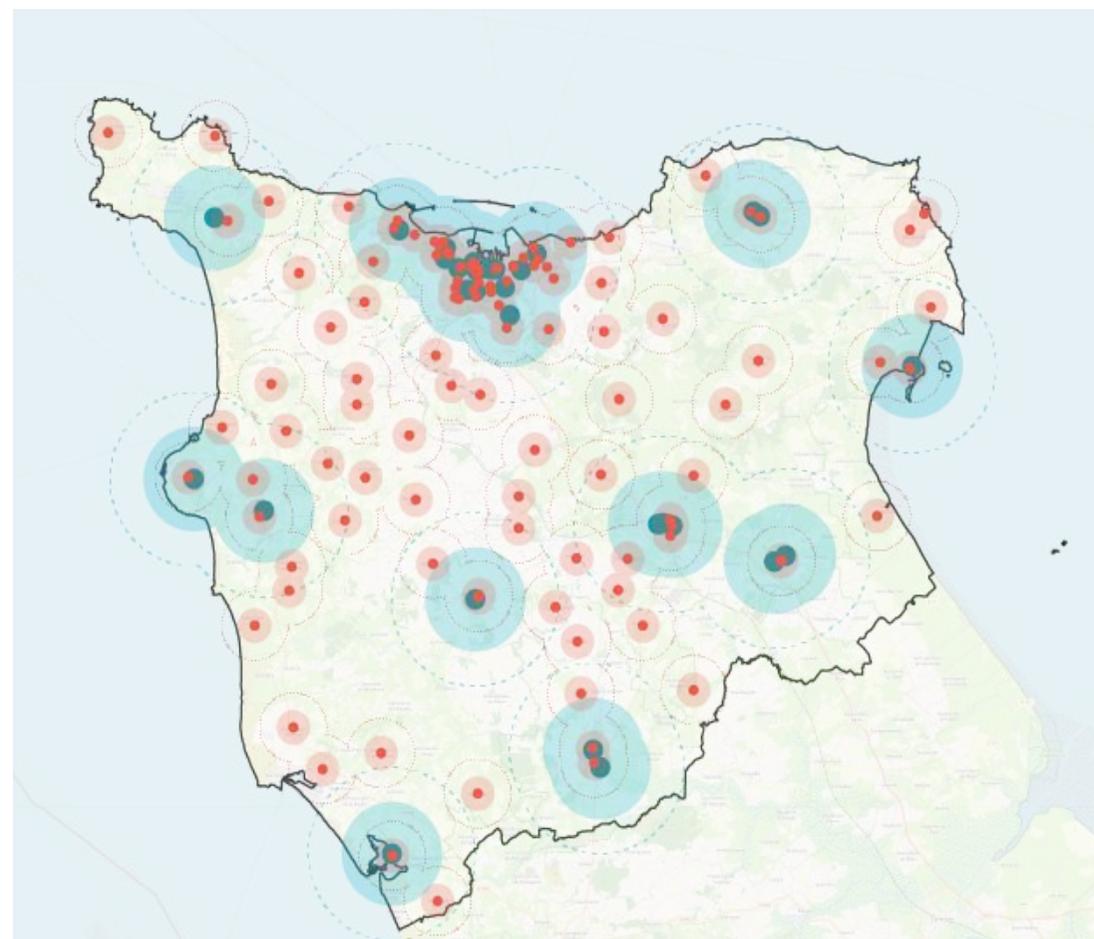
+ de 65%

des flux scolaires internes ont pour destination Cherbourg-en-Cotentin et Valognes

7 lycées à Cherbourg-en-Cotentin / 2 à Valognes

Chaque pôle de proximité à un collège

(Enquête déplacements ville Moyenne 2016 - PDC)



Isochrones autour des Collèges

● résidence des collégiens
rayon - 3 km

○ résidence des collégiens
rayon - 5 km

Isochrones autour des groupes scolaires

● résidence des enfants - 1 km

○ résidence des enfants - 2 km

Une majorité des élèves résident à une distance réalisable à vélo d'un établissement scolaire :

- **63 % des collégiens et lycéens vivent à moins de 3 km d'un établissement secondaire**
- **67 % des enfants vivent à moins de 1 km d'une école élémentaire.**

Il n'y a pas de défis, ni de challenges organisés, ni à l'échelle de l'agglomération, ni à celle des communes, ni de la Région. De plus, aucun Plan de Déplacement Établissements Scolaire (PDES) n'est en cours de réalisation.

Ecoles primaires

Les communes ont conservé la compétence des écoles primaires. Au sein de l'agglomération, certaines communes gèrent les écoles à travers des regroupements scolaires : les SIVOS (Syndicat intercommunal à vocation scolaire) ou RPI (Regroupement Pédagogique Intercommunal).

Le programme national SRAV destiné à l'apprentissage du vélo est mis en œuvre dans quelques écoles et structures du Cotentin. **Le site du Ministère indique 670 attestations SRAV délivrées à Cherbourg-en-Cotentin, 333 à Valognes, 168 à La Hague et 2 à Montebourg.**

Collèges

Dans le cadre du programme **LAMIDÉVÉLO**, le Département va mettre en place à la rentrée 2022 l'action "**Mont Collège à Vélo**" consistant à organiser un voyage scolaire à vélo. Les premières actions consistent à préparer les élèves en réalisant des actions autour de la maniabilité du vélo, de sa réparation et à préparer le parcours du voyage. De plus, le département réalisera auprès des collèges une enquête pour déterminer le personnel motivé par les enjeux de mobilité cyclable.



ENJEUX

Même sur ce vaste territoire, les chiffres montrent qu'une majorité des collégiens et lycéens pourraient se rendre à leurs établissements à vélo si les conditions le permettaient. L'enjeu de l'écomobilité scolaire réside à la fois dans l'apprentissage des jeunes au vélo, dans leur responsabilisation, mais aussi dans le budget alloué aux nombreuses lignes scolaires. Lever les freins à la pratique du vélo chez les enfants et les adolescents passera à la fois par une sécurisation de la voirie, une installation de stationnement vélo qualitatif et une sensibilisation accrue à cette mobilité. Le temps scolaire et périscolaire peuvent être utilisés pour développer la pratique de cette cible d'utilisateurs. Des programmes et outils de planification doivent être mis en place afin que l'ensemble des personnes concernées soient sensibilisés, à savoir : les chefs d'établissement, les professeurs, les parents d'élèves, les élèves, les communes.

Loisirs et activités extra-scolaires

Au-delà du déplacement domicile-établissement scolaire, les enfants et adolescents se déplacent fréquemment à des activités de loisirs en semaine et le week-end. Les équipements de loisirs tels que les piscines, les plages, les bases nautiques, les médiathèques, les centres de loisirs sont des destinations à rendre spécifiquement accessibles à vélo.

Il y a eu 5 150 élèves qui ont fait leur rentrée dans les 41 écoles publiques de Cherbourg-en-Cotentin à la rentrée de 2022.

Sur l'ensemble de l'agglomération du Cotentin il y a environ 10 000 élèves scolarisés dans le secondaire d'après le site de l'académie de la région Normandie.

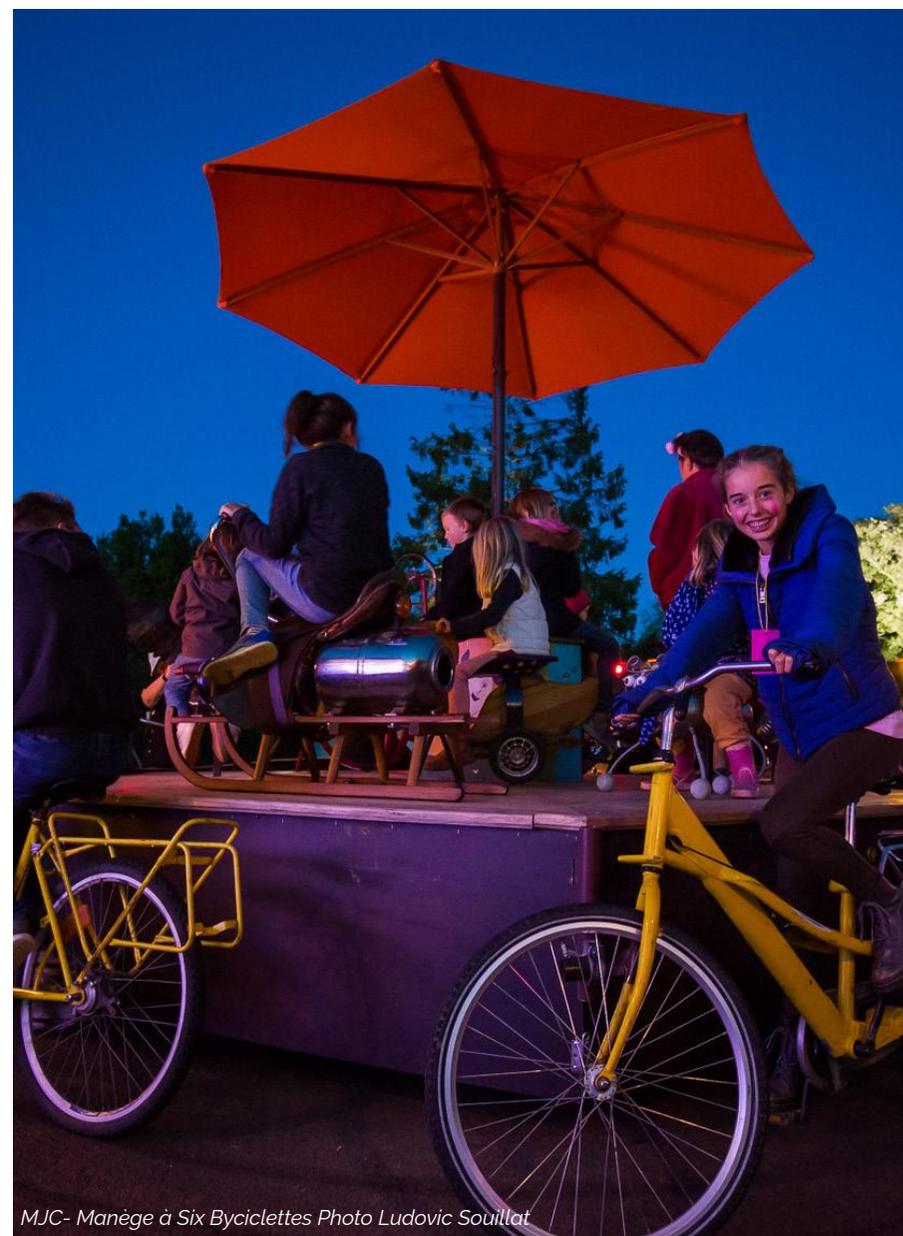
134 circuits scolaires gérés par Cap Cotentin

12 lignes intercommunales secondaires
(grand public + scolaire)

6,2 M€ TTC

**le coût global du réseau non urbain pour
l'année scolaire 2021-2022**

(Soit, un total HT de 950€/élève (5 650 000/ 5957) transporté sur les 134 lignes scolaires)



MJC- Manège à Six Bicyclettes Photo Ludovic Souillat

6.4 LES EMPLOYEURS ET PROFESSIONNELS

6.4.1 UN USAGE PROFESSIONNEL DU VÉLO MINORITAIRE

Usage professionnel du vélo

Il n'y a pas d'entrepreneurs recensés dans le Cotentin par l'annuaire de l'association Boîtes à Vélo, structure soutenant l'entrepreneuriat à vélo en France (384 entrepreneurs recensés en France en août 2022). De même, il n'y a pas d'entreprises de livraisons proposant un service par vélo cargo ou coursier à vélo à Cherbourg-en-Cotentin. **La Poste et les services de livraisons de repas à emporter sont les structures les plus importantes à utiliser le vélo comme moyen de déplacement professionnel.**

À Valognes, **une assistante maternelle utilise un vélo cargo de type triporteur pour transporter les enfants dont à la charge.** Son projet a été soutenu par le Département de la Manche dans le cadre des initiatives citoyennes.

L'assistante maternelle a eu cette idée lors d'un voyage aux Pays-Bas, le montage du projet a été un peu complexe mais aujourd'hui elle est très satisfaite, tout comme les enfants et les parents. Son expérience permet d'être un exemple à Valognes et met en exergue les difficultés rencontrées (accès à l'équipement, entretien, infrastructures cyclables). Cette assistante maternelle a également évoqué qu'elle était la première à avoir un vélo cargo parmi ses collègues.

Actuellement, chaque fois qu'une collègue obtient l'aval du département pour l'achat de ce type de vélo, un **blocage est fait au niveau du service PMI (protection maternelle et infantile)** qui demande à prouver que le vélo est plus sécurisé pour les enfants qu'une poussette lorsqu'il n'y a pas de trottoir. Cela freine considérablement l'envie de ces assistantes maternelles à passer de la voiture au vélo cargo.



Virginie Lemaighen - Assistante maternelle

Les employeurs

Il y a peu de Plan de Déplacement Entreprise (PDE) connus.

Naval Group a lancé la réalisation d'un PDE en 2017, à cette date la part modale vélo des employés était de 12% (800 salariés). Dans le rapport "Responsabilité sociétale de l'entreprise" publié en 2019, il était prévu que ce plan encourage l'utilisation des transports en commun, du covoiturage et de l'utilisation du vélo avec une possibilité de bénéficier d'une indemnité kilométrique annuelle plafonnée à 200 euros.

Afin de limiter l'une des principales sources de pollution du groupe à savoir à 27 % des émissions totales, les déplacements domicile-travail, le forfait mobilité durable a été mis en place. Ce forfait vise à favoriser et valoriser les déplacements des salariés à vélo.

Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)

L'agglomération du Cotentin participe au programme "Objectif Employeur Pro-Vélo" (OEPV). Il s'agit d'un programme Certificats d'Economies d'Energie (CEE) qui vise à accompagner les employeurs dans le développement d'une culture du vélo au sein de leur entreprise. L'aide financière du programme permettra aux employeurs de déployer des équipements et services pour encourager la pratique cyclable.



ENJEUX

Parce que les déplacements domicile-travail représentent une majorité des kilomètres réalisés pour se déplacer et parce que les entreprises sont des lieux propices à la sensibilisation et l'incitation aux changements de comportements, les sociétés privées sont des acteurs à ne pas négliger dans la stratégie. Outre la desserte des sites d'emplois en infrastructures cyclables, une sensibilisation de la part de l'agglomération et une prise de conscience de leur part que le territoire se transforme seront nécessaires pour que le plan d'actions en faveur du vélo trouve un impact au quotidien.

6.5 LE VÉLO INCLUSIF

Afin de développer le vélo comme un outil au service du développement du territoire et de ses habitants, considérer la vocation sociale de ce mode de déplacement est important.

6.5.1 DES INITIATIVES LOCALES À ENCOURAGER ET À DÉVELOPPER

MJC La Brèche

La MJC La Brèche propose depuis plusieurs années des activités pour encourager la mobilité cyclable des habitants du quartier prioritaire où elle est implantée. La mobilité cyclable est appréhendée comme un moyen d'épanouissement. Aujourd'hui, la structure compte deux animateurs, dont une à plein temps sur le sujet du vélo. La structure réalise annuellement un programme d'actions pour "promouvoir, développer et accompagner la pratique du vélo". Ces actions sont diverses et ciblent différents publics :

- **Organisation du SRAV dans les écoles du quartier**
- **Organisation de sorties à vélo pour les jeunes**
- **Organisation de balades intergénérationnelles et interquartiers**
- **Organisation d'ateliers de réparation vélo en partenariat avec l'Association Pignons sur Rue**
- **etc.**

La structure organise également des promenades à vélo en lien avec l'association Les Vélos de la Liberté. Cette dernière, basée à Cherbourg-en-Cotentin, est équipée, depuis 2021, d'un vélo poussoir d'emmener en promenade à vélo des personnes en fauteuil roulant.

La MJC a une solide expérience dans la réalisation d'actions autour de la mobilité cyclable et souhaite continuer à consolider et développer ces actions.

Département de la Manche

Le Département de la Manche, dans le cadre du programme LAMIDÉVÉLO, va mettre en place l'action "Agile et Libre à VAE" pour "offrir une solution de mobilité autonome, responsable et accessible aux personnes en insertion, bénéficiaires des aides départementales, seniors, personnes handicapées...". Les actions envisagées sont deux types :

- **Prêt ou location de VAE, cargo ou vélos adaptés ;**
- **Animations pour apprendre ou réapprendre à faire du vélo au quotidien.**

Ces actions seront, dans un premier temps, réalisées sous la forme d'expérimentation.



MJC Cherbourg



ENJEUX

Afin de s'assurer de développer la mobilité à vélo au sein d'une diversité de publics et notamment, les publics précaires, souvent plus dur à sensibiliser, s'appuyer sur divers acteurs locaux, déjà au contact de la population via différentes activités, est important. Ces initiatives doivent être connues, soutenues et évaluées par l'agglomération du Cotentin.

6.6 LES CLUBS SPORTIFS

6.6.1 DES INTERVENTIONS SPORTIVES LOCALES EN FAVEUR DE LA SENSIBILISATION À LA PRATIQUE DU VÉLO

De nombreux clubs sportifs FFC (Route, VTT, BMX, piste, cyclo cross, et polo vélo) et FFVélo sont présents dans le Cotentin. La FFVélo compte cinq clubs, répartis dans tous les secteurs, avec une école cyclo au club de Montebourg accessible aux jeunes dès cinq ans afin de les accompagner dans leur pratique de vélo de route et de VTT. Ces clubs organisent de nombreuses compétitions à destination des licenciés pour différentes catégories de profils (jeunes, hommes, femmes), différents niveaux de difficulté (courses d'amateurs aux professionnels) et différentes disciplines, avec notamment de nombreuses compétitions de cyclo-cross. Elles permettent aux licenciés de profiter en toute sécurité de parcours sportifs et au public de profiter d'un événement dans leur commune. Certains événements peuvent se révéler des moments propices à de la sensibilisation à la mobilité cyclable du quotidien, selon l'actualité de ce sujet dans les communes de départ et d'arrivée.

Les fédérations FFC et FFVélo en tant que partenaires du SRAV peuvent réaliser l'apprentissage des trois blocs. À l'école de Cyclo de Montebourg, des actions SRAV sont uniquement réalisées le samedi matin pour les jeunes licenciés, elles concernent donc peu d'enfants. Le frein principal à la réalisation d'actions d'apprentissage du vélo tel le SRAV pour les clubs est le manque de ressources humaines. À titre d'exemple, l'école Cyclo Montebourg ne compte que trois bénévoles pour réaliser le programme SRAV et leur contribution à un déploiement plus massif du programme est ainsi limitée.

Quelques événements sportifs locaux :

- **Les 3 Jours de Cherbourg est un événement cycliste de niveau élite national Il existe depuis plus de 40 ans et rayonne au-delà de la commune**
- **L'A2H Classic Helleville-Héauville**

- **Les sentiers de la Hague**
- **Les Randos Barbey à Saint-Sauveur-le-Vicomte**
- **La nuit de la Transmanche à Biville**
- **Les critères (Critérium Super Manchot à Bricquebec, Critérium de Cherbourg-en-Cotentin, etc.)**
- **L'Odyssée des Vikings à Flamanville.**

La participation à ces événements est conséquente localement et nationalement, avec des participants venant de nombreux clubs cyclistes français. À titre d'exemple, la dernière édition des trois jours de Cherbourg-en-Cotentin du 4 septembre 2022 a regroupé 235 participants.



ENJEUX

L'enjeu pour la mobilité cyclable du quotidien n'est pas d'amalgamer les différentes formes de vélo, mais de s'appuyer les unes sur les autres pour se développer. Au fur et à mesure du déploiement de la politique de mobilité cyclable et en lien avec les lieux d'actions, les événements de cyclisme sportif pourraient être des moments de communication. Par ailleurs, les clubs locaux pourraient jouer un rôle plus important dans l'apprentissage du vélo si ce sujet prenait de l'ampleur et se structurait.

CONCLUSION

Les bases sur lesquelles s'appuyer pour la stratégie vélo :

- Les acteurs locaux et professionnels organisant et réalisant des actions dans les établissements scolaires et auprès des licenciés des clubs sportifs;
- L'image et la communication active de Cap Cotentin ;
- Les meilleures pratiques et exemples existant dans le Cotentin (MJC la Brèche, LAMIDÉVELO, les événements sportifs).

Les manques à combler et sujets à développer :

- Le développement d'intervention de maniabilité et de sensibilisation dans les établissements scolaires en s'appuyant sur les structures sportives locales ;
- Accompagner les employeurs privés et publics à encourager et développer la mobilité cyclable dans leur entreprise et auprès des salariés ;
- Développer des actions pour encourager l'écomobilité scolaire comme la réalisation de PDES



7

VÉLO ET TOURISME



7. VÉLO ET TOURISME

Avec 22 millions de Français qui pratiquent le vélo pendant leurs vacances et des retombées économiques estimées à 4,2 milliards d'euros en 2019, le tourisme à vélo est l'une des filières touristiques les plus dynamiques et correspond à une évolution profonde des pratiques.

À travers le plan Destination France présenté en novembre 2021, le gouvernement a exprimé une volonté jusqu'alors inédite : faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo d'ici 2030.

Définition

Cyclotourisme, tourisme à vélo, vélotourisme... l'émergence de ces termes désigne une diversité de pratiques mettant le vélo au centre d'activités touristiques. L'association Vélo et Territoires définit un touriste comme un individu qui «séjourne au moins une nuit en dehors de son domicile principal», et un touriste à vélo comme se distinguant par «la pratique du vélo pendant [son] séjour». L'étude «Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France» réalisée en 2020 par l'ADEME fait le lien entre tourisme à vélo et l'utilisation du vélo sur le lieu de vacances et concerne plus de 20 % de Français. En effet, le tourisme à vélo concerne également le résident saisonnier, se déplaçant à vélo l'été lorsqu'il se trouve dans sa résidence secondaire.

Plusieurs profils de touristes à vélo sont identifiés dans cette étude, liés à des pratiques du vélo diverses :

- **Les cyclistes sportifs : utilisant un équipement particulier**
- **Les cyclistes itinérants : changeant d'hébergement au fil de leur progression sur l'itinéraire cyclable**
- **Les cyclistes loisirs : se déplaçant à la journée et parcourant généralement des distances faibles**

Ces catégories peuvent concerner tout type de personnes, des familles, des couples et personnes âgées qu'ils soient expérimentés ou non. Aujourd'hui, de nouvelles pratiques touristiques se développent et concernent l'apparition de courtes excursions avec un souhait des touristes à visiter le temps d'un week-end des territoires proches de chez eux.

En résumé, la pratique du vélo doit être intégrée dans les stratégies vélo comme un vecteur de développement touristique, de développement économique local ainsi que de gestion des moyens de mobilité. Les pratiques sont multiples, autant que les profils des usagers ; les deux étant en pleine évolution.

FRANCE

- **2^{ème} destination mondiale du tourisme à vélo derrière l'Allemagne**
- **22 millions de Français font du vélo durant leurs vacances**
- **5 % d'entre eux pratique le vélo en itinérance**
- **20 % des touristes à vélo sont étrangers (Allemagne et Pays-Bas en tête)**
- **10 grands itinéraires Européens traversent le territoire français, dont un traverse dans le Cotentin**

Source : Dossier de presse "Voyager à vélo en France en 2021", France vélo Tourisme, Vélo & Territoires

7.1 UN TERRITOIRE PROPICE AU DÉVELOPPEMENT DU TOURISME À VÉLO

“Le tourisme est le troisième secteur d'activité de l'agglomération, il compte 4 000 emplois et 650 entreprises liés à cette activité. D'après le SCOT du Cotentin, le territoire a connu une augmentation de plus de 8 % des emplois touristiques entre 2008 et 2015.”

Issu du diagnostic du PDC de 2019.

Le Cotentin connaît une dynamique touristique forte. Ce territoire est riche d'un patrimoine naturel varié composé de bocages et de marais que l'on retrouve notamment au sein du Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin et d'un littoral en grande partie préservé. Le Cotentin est propice à des séjours dépaysants attirant des visiteurs en recherche de nature et de grand air, dont font partie les touristes alliant vacances et vélo.

Inversement, afin de préserver ce cadre naturel d'exception, le développement du cyclotourisme prend sens. Se déplacer à vélo est idéal dans le Cotentin afin de limiter les impacts environnementaux et sonores.

Attitudes Manches, dans son bilan de la saison touristique dans la Manche de 2021 expose les retours des touristes à vélo et leur appétence à réaliser de l'itinérance à vélo.

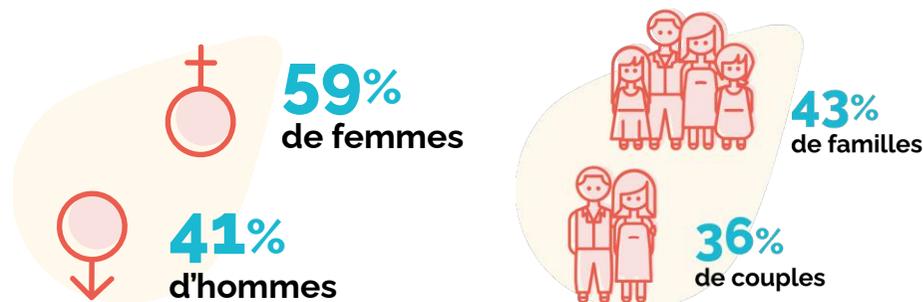
7.1.1 USAGES DES VOIES VERTES ET PROFIL DES VISITEURS

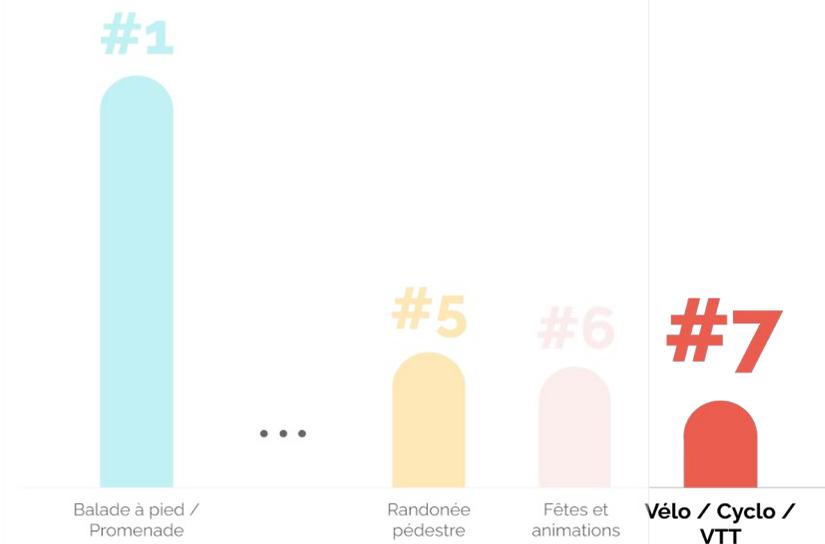
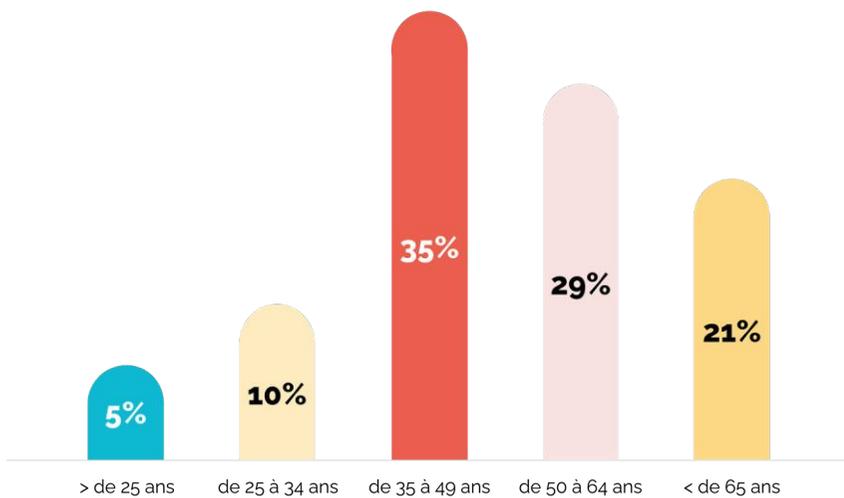
La fréquentation vélo des voies vertes ne cesse d'augmenter depuis 2019 avec une augmentation de +15 % entre 2020 et 2021 à l'échelle du département de la Manche. Rappelé plus en amont dans ce diagnostic, l'agglomération du Cotentin compte 35 km de voies vertes. D'après la stratégie de développement touristique de 2019 de l'office de tourisme du Cotentin, il y a environ 20 000 passages par an d'utilisateurs au point le plus fréquenté, soit une moyenne de 55 usagers / jour.

Si des tronçons de ces voies vertes se situent à Cherbourg, la majorité de celles-ci, composent la Vélomaritime, située entre Rocheville et Saint-Sauveur-le-Vicomte, au sud du territoire et sur la côte est en arrivant à Saint-Vaast-la-Hougue.

Ces voies vertes, de par leur localisation et leur revêtement, semblent être utilisées pour différents usages : un usage quotidien à l'image des voies vertes traversant des tissus résidentiels comme à Saint-Vaast-la-Hougue ou à Bricquebec, et un usage majoritaire de loisir et touristique, sur les portions où le revêtement est en stabilisé et les voies non éclairées.

À ce jour, il n'existe pas de données précises sur le profil des usagers des voies vertes et plus spécifiquement de la Vélomaritime. Toutefois, l'Office de tourisme du Cotentin a réalisé en 2017 une étude auprès des touristes afin de recueillir davantage d'éléments sur la clientèle touristique de manière générale. Plus de 1 000 touristes et excursionnistes ont été interrogés, voici leur portrait.





La pratique du vélo/cyclo/VTT n'est qu'en 7ème position des activités physiques pratiquées par les touristes lors de leur visite

28%
de retraités
Principalement des normands, île-de-france et hauts-de-france

56%
les sites naturels et les paysages

36%
la mer et la plage

18%
des visiteurs sont d'origine étrangère.
Les principaux pays :
82% France **22%** Belgique
25% Royaume-Uni **14%** Pays-Bas.
24% Allemagne
La majorité soit 31,7 % viennent de Normandie et 21,1 % d'Île-de-France.
(Stratégie de développement touristique, Office de tourisme du Cotentin 2019)

Ce portrait des touristes montre un visiteur venant en famille, mais aussi des couples, attirés par la géographie des lieux, profil qui peut tout à fait être intéressé par l'usage du vélo durant ses vacances.

COMPARAISON AVEC LES AUTRES EUROVÉLOS FRANÇAISES

Des études et analyses ont été réalisées sur des Eurovélos en France et ont permis d'identifier la fréquentation de ces itinéraires et les profils des usagers afin de permettre au territoire d'adapter son offre touristique à ces cibles.

La Loire à vélo : principalement des itinéraires venant pour 31 % d'entre eux de l'étranger d'Allemagne, d'Autriche ou de Suisse.

La Vélodyssée : une pratique plutôt de loisir à 66 %, et tout de même 7 % de pratique utilitaire, contre 6 % d'itinéraires venant à 82 % de France et 18 % de l'étranger.



Centre-ville St-Vaast-la-Hougue

7.1.2 LES STATIONS BALNÉAIRES : DES TERRITOIRES LEVIERS DU TOURISME À VÉLO

L'agglomération du Cotentin compte plusieurs communes touristiques de bord de mer qui voient doubler, voire tripler, leur population durant l'été. Port-Bail-sur-mer, Barneville-Carteret, Quinéville ou encore Saint-Vaast-la-Hougue sont ainsi les destinations touristiques privilégiées. Barneville-Carteret dont la population est d'environ 3 000 habitants à l'année atteint jusqu'à 10 000 habitants en période estivale.

L'enjeu de ces communes est à la fois de ne pas saturer en véhicules motorisés leur voirie en été et ainsi de conserver la qualité de vie qui leur est propre, mais aussi de profiter du temps des vacances pour faire adopter d'autres habitudes de mobilité. Pour cela, le cœur de ville doit déjà pouvoir s'appuyer sur un plan de circulation complexifié pour les voitures, mais favorable au flux des cyclistes, comme l'a réalisé Saint-Vaast-La-Hougue avec ses contre-sens cyclables.

Par ailleurs, des itinéraires sécurisés le long des grands axes, notamment menant aux supermarchés, mais aussi aux services du quotidien, doivent montrer que la voiture n'est pas utile durant l'ensemble des vacances. Cette situation est peu fréquente dans les communes de bords de mer (cf. chapitre 8, analyse sectorielle).

Dans le but d'absorber les flux touristiques et de donner aux touristes à vélo des conditions optimales de pratique et profiter pleinement de ces stations balnéaires, des dispositifs de circulation et d'aménagement peuvent être proposés selon les saisonnalités.

Cela peut se traduire par la création de stationnement véhicule en dehors de la ville ou pas la fermeture à la circulation automobile du front de mer.

À titre d'exemple, dans la commune du Pouliguen dans le département de la Loire-Atlantique, le quai Jules Sandeau est fermé à la circulation pour les véhicules à moteur durant les deux mois d'été en semaine et en weekend.

7.1.3 L'OFFRE EXISTANTE EN ITINÉRAIRES CYCLABLES TOURISTIQUES

Ce territoire dispose déjà d'une offre d'itinéraires touristiques diversifiée avec de grands itinéraires propices à l'itinérance permettant à l'utilisateur d'aller d'une destination à l'autre, ainsi que des boucles de loisirs et des boucles sportives à réaliser en famille ou entre amis sur l'ensemble du territoire.



Le Cotentin comprend 124 sites touristiques, sans compter les espaces littoraux très actifs, comme St-Vaast-la-Hougue ou Port-Bail-sur-Mer. Des points d'intérêts touristiques sont présents à la fois sur le tracé des grands itinéraires cyclables et en dehors, à quelques kilomètres.

Liaisons cyclotouristiques maritime

La situation géographique du Cotentin est également un attrait pour les cyclotouristes avec un nombre important de vélos à l'arrivée ou au départ des ferries en gare maritime de Cherbourg-en-Cotentin. Ces liaisons permettent une connexion à 5 ports anglais et 2 ports irlandais. Déjà en 2016, sur la période du 1er janvier au 8 octobre, la liaison Cherbourg-Portsmouth, tous sens confondus, accueillait près de 2 200 vélos et la liaison Cherbourg-Rosslare connaissait une augmentation des vélos de 107 %. Ces liaisons cyclables transfrontalières avaient été créées dans le cadre d'un projet européen de 2009 à 2012 : le petit Tour de Manche et le Tour de Manche faisant partie de l'EV4. Pourtant, les touristes anglais et irlandais ne sont pas les nations les plus représentées parmi les touristes à vélo. Une analyse de l'image de l'attractivité touristique cyclable du Cotentin pourrait être réalisée dans ces pays, d'autant plus que le vélo s'y développe comme ailleurs en Europe.

Sites :

<https://www.lavelomaritime.fr/infos-pratiques/accéder-a-l-itineraire/les-liaisons-maritimes>

<https://www.francevelotourisme.com/les-iles-a-velo/ile-de-jersey-a-velo>



Barfleur



Continuités cyclables en bord de mer

Des communes ont fait le choix d'aménager leur front de mer à la fois pour les piétons et pour les usagers à vélo comme l'a fait Barneville-Carteret avec le choix d'une voie verte sur une partie de son linéaire. Toutefois, des liaisons entre villes côtières sont manquantes au plus proche du littoral, comme celle entre Barneville-Carteret et Portbail Plage, mais est compensée par un itinéraire cyclable jalonné empruntant des voiries partagées et reliant Port-Bail-sur-Mer.

Ces aménagements des fronts de mer et itinéraires côtiers sont des enjeux liés à la fois à la mobilité cyclable du quotidien, aux loisirs et au tourisme.



7.1.4 L'OFFRE EN ITINÉRAIRES CYCLABLES TOURISTIQUES EN PROJET

Pour rappel, les compétences en matière de développement cyclotouristique appartiennent à la Communauté d'Agglomération, au département ainsi qu'à la région et non aux communes. La dynamique touristique en place s'appuie donc sur des structures touristiques développant sur l'ensemble du territoire, à savoir 7 bureaux d'information touristique permanents et 6 points d'accueil saisonniers (rapport d'activité de l'office de tourisme, 2020).

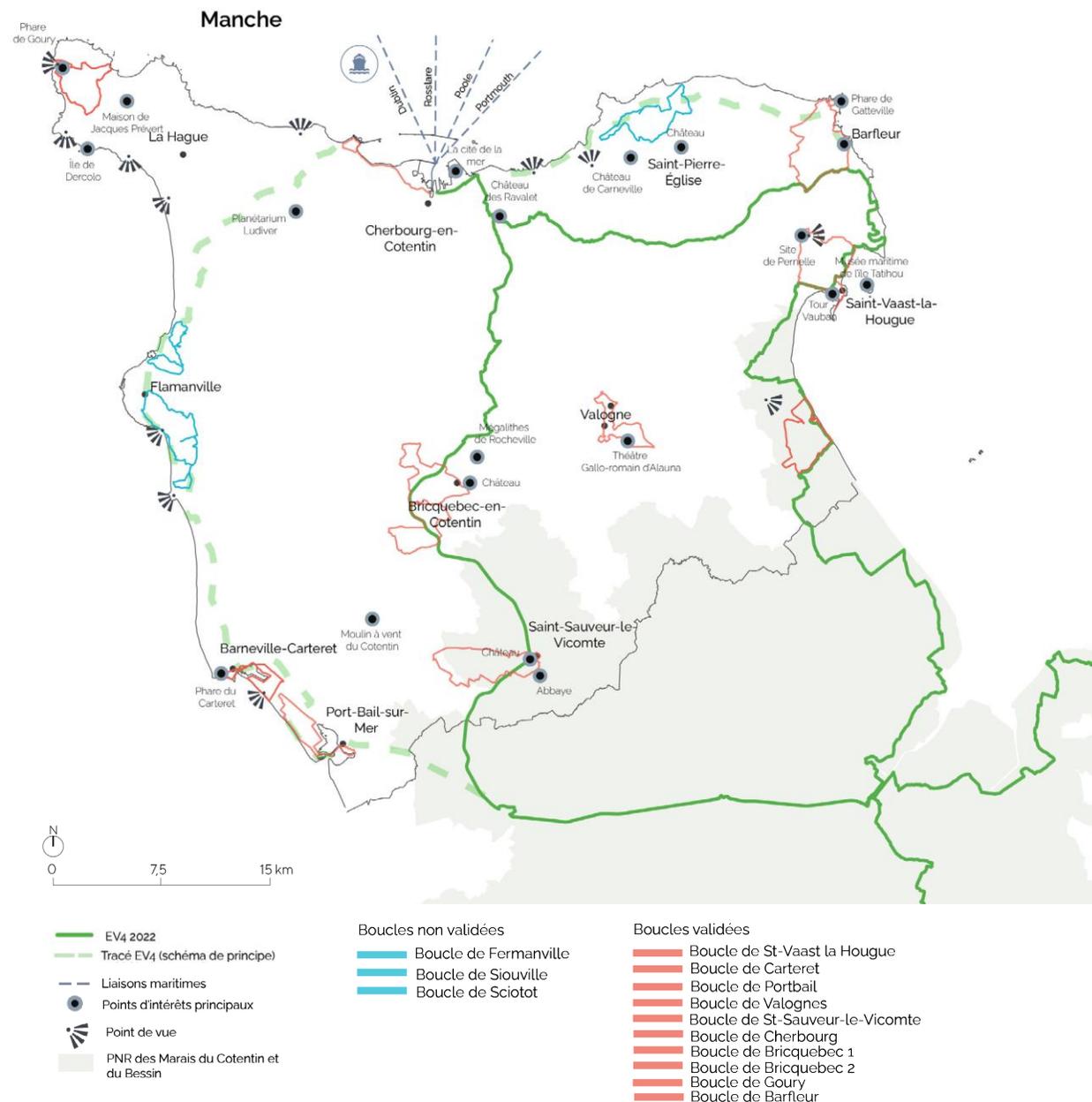
En lien avec l'ambition du Cotentin de devenir une destination d'excellence sur l'ensemble des pratiques de randonnées (pédestre, cyclable, VTT, VTC, gravel, etc.), un schéma de développement de la randonnée pédestre et vélo est en cours de structuration par l'office de tourisme sur délégation de la CAC. Le plan d'action a été finalisé en juin 2022, avec des actions prévues à court et moyen termes de 2022 à 2026.

Dans le cadre du premier axe de développement "Élaboration du schéma directeur des itinéraires de randonnée" des propositions de nouvelles boucles vélo loisirs sont proposées à la fois sur route et sur chemins non-carrossable :

- **10 boucles validées par les communes qui seront par la suite à faire valider par le département.**
- **3 boucles non-validées par les communes.**

Des fiches détaillant les boucles validées ont été créées et sont accessibles sur le site de l'office de tourisme sur une page dédiée. À ce jour, ces boucles ne sont pas jalonnées et donc encore évolutives, à savoir qu'elles pourront être ajustées selon le retour des usagers. Ces fiches présentant l'itinéraire sont donc importantes pour permettre aux usagers de se repérer.

Site : <https://www.encotentin.fr/de-nouvelles-boucles-velo-loisirs/>



BOUCLE VELO

BARFLEUR

68 m D+ • 20,80 km • 2h15



Retrouvez les circuits de l'Office de Tourisme du Cotentin sur www.rando-cotentin.fr

POINTS D'INTÉRÊTS

- | | |
|------------------------|---|
| D Départ | 5 Étang de Gatteville |
| 1 Port de Barfleur | 6 Le Hameau Denneville et ses 3 manoirs |
| 2 Église Saint-Nicolas | 7 Les 3 manoirs |
| 3 Phare de Gatteville | 8 La Baronnie ou Manoir de l'Abbaye |
| 4 Port de Roubarry | 9 Église de Montfarville |

DIFFICULTÉ :
Boucle facile avec un cheminement sur des routes partagées à faible trafic et des chemins carrossables.

Cyclistes, n'oubliez pas que vous êtes soumis au Code de la Route

Vélos conseillés : VTC, Gravel, VTT, VAE.

DÉPART À
L'OFFICE DE TOURISME

COTENTIN
UNIQUE
PAR NATURE

ENJEUX

Le Cotentin, par son cadre naturel exceptionnel et son offre cyclotouristique déjà existante, dispose de nombreux atouts pour développer le tourisme à vélo.

Dans le but d'atteindre l'objectif affiché par le schéma de développement de la randonnée pédestre et vélo, à savoir "Faire du Cotentin une destination d'excellence en matière de randonnée au plan national et européen", le Cotentin ne doit pas se satisfaire uniquement d'une bonne communication sur ses sites spécialisés mais bien d'une offre d'itinéraires suffisamment attractive composée d'aménagements sécurisés, jalonnés et en bon état.

Aujourd'hui, il n'existe pas de données sur les attentes spécifiques des visiteurs à vélo, pourtant il est évident que les touristes choisissant ce territoire comme destination sont à la recherche d'un cadre naturel attractif, calme et prônant des activités de nature, comme le vélo. Les itinéraires proposés doivent être en adéquation avec ces atouts qu'offre le territoire du Cotentin et donner à voir des points d'intérêts locaux, qu'ils soient exceptionnels (monument, site naturel) ou ayant une caractéristique très locale (artisanat, ferme).

Par ailleurs, afin de développer le tourisme à vélo, le territoire du Cotentin peut à la fois s'appuyer sur les profils déjà identifiés de visiteurs, mais aussi cibler d'autres profils de visiteurs dont, entre autre, la clientèle étrangère, notamment des pays voisins, à savoir les Anglais et Irlandais, pays qui développent actuellement le domaine du vélo dans leur pays respectif.

7.2 LA VÉLOMARITIME (EV4)

Le Cotentin est traversé par un grand itinéraire cyclable européen, la Vélo maritime, reliant la Mer du Nord à la Manche via un parcours de 1 500km.

Dans le Cotentin, le tracé compte environ 100 km, traversant le Cotentin du nord au sud en connectant la côte est à Cherbourg. L'utilisateur sur ce tronçon se retrouve principalement sur des routes départementales à faible trafic ainsi que sur des portions de voies vertes. Les revêtements sont multiples, passant du chemin de terre, au stabilisé ainsi qu'à des voies carrossables.

Le jalonnement de l'itinéraire est largement perfectible et à compléter. Il pourrait s'inscrire davantage dans une logique de mobilité cyclable plus locale, mettant en avant les destinations de services, d'équipements et de tourisme à proximité, que dans une logique d'itinérance.

Quelques exemples montrent les manques et l'intérêt de renforcer le jalonnement :

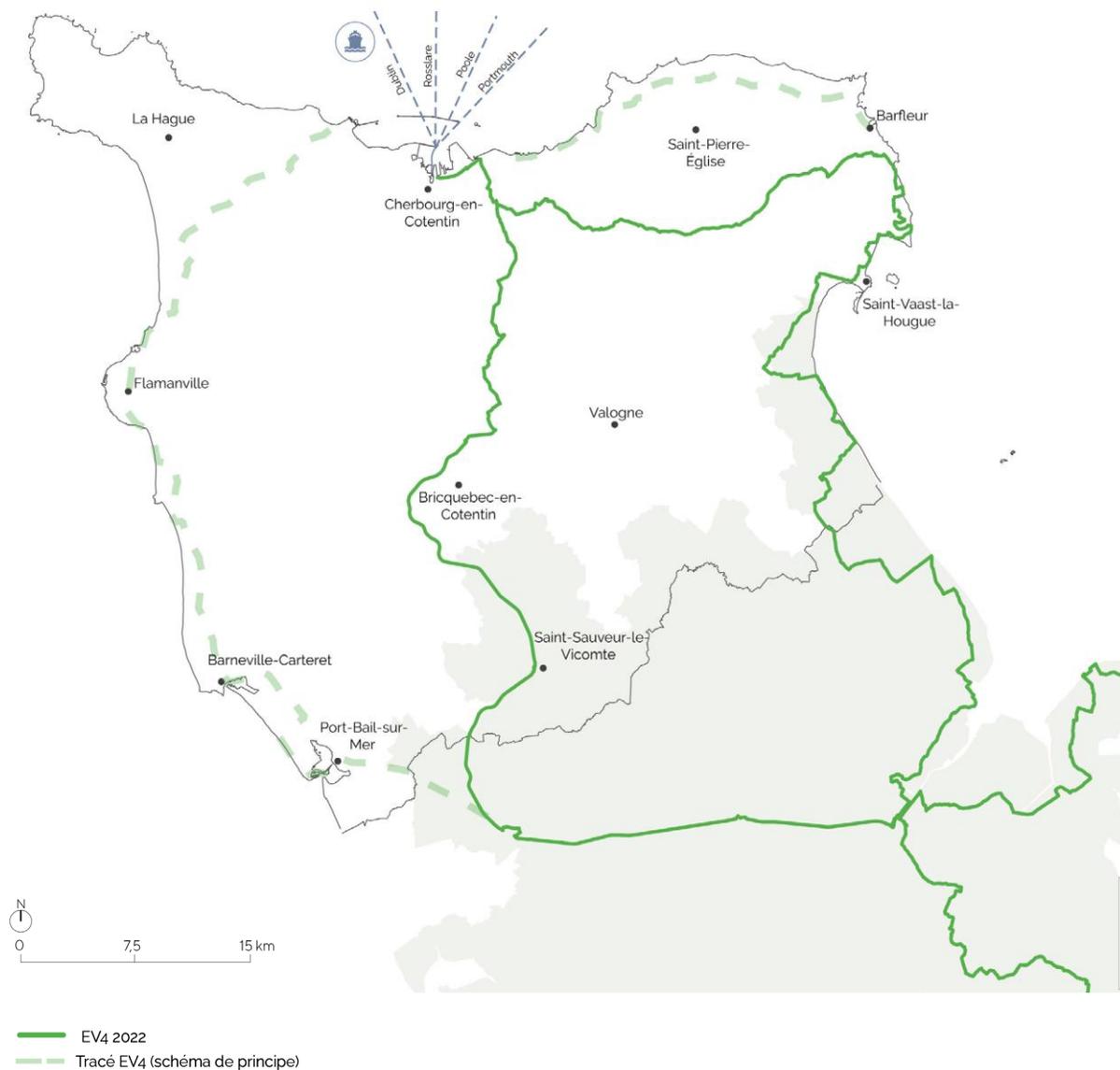
- **La traversée de Bricquebec ne comprend pas de jalonnement EV4 sur sa voie verte, même au droit de la traversée des départementales 900 et 902 où des indications sur les équipements et commerces à proximité pourraient renseigner l'utilisateur.**
- **La commune du Vast est traversée par l'EV4 mais le jalonnement ne pointe pas des services et points d'intérêt locaux situés à quelques dizaines de mètres de l'axe, comme la cascade du Vast et une aire de pique-nique.**
- **L'itinéraire est difficile à repérer au départ de Cherbourg. Ce n'est qu'une fois l'utilisateur sur l'itinéraire que le logotype de l'EV4 est bien identifiable aux multiples croisements.**



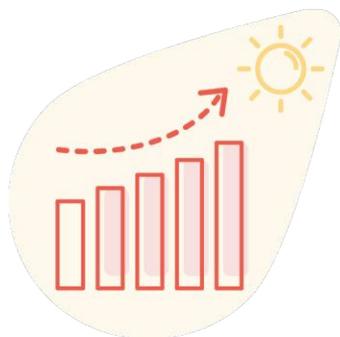
Le déplacement du tracé de la Vélo Maritime est encore en cours de réflexion et n'est pas acté. Ce tracé serait positionné sur la côte ouest de Saint-Sauveur-le-Vicomte à Querqueville ainsi qu'une partie au nord-est entre Cherbourg-en-Cotentin et Barfleur en passant par Saint-Pierre-en-Église. Cela pourrait permettre de connecter la côte ouest au centre en complétant le maillage des itinéraires touristiques et en permettant à l'usager de faire une boucle le long des côtes littorales du territoire.



Présente sur plusieurs sites internet et médias, l'affiche 2022 de la Vélo maritime est très populaire et appréciée. Le style graphique est dans l'air du temps, les couleurs douces rendent l'illustration réconfortante. Mais en plus de son style graphique captivant et moderne, les nombreux éléments qui composent cette illustration appellent au voyage. En effet, la présence de la côte d'Albâtre, de ces nombreux phares et des élevages d'huîtres donnent envie au spectateur de se plonger dans les paysages que peut offrir la Vélo maritime. La salutation de la cyclotouriste et de l'ostréiculteur traduit une sérénité et une sécurité sur ce voyage à vélo, ce qui rend la Vélo maritime attrayante aussi bien pour les cyclotouristes aguerris que les moins aguerris. Cap Cotentin devra jouer de la notoriété de la vélomaritime et utiliser sa communication déjà existante pour continuer à faire rayonner le Cotentin, tout en créant un rayonnement nouveau autour du vélo dans ce territoire.



7.2.1 UN GRAND ITINÉRAIRE CYCLABLE EUROPÉEN : POTENTIEL VITRINE D'UN CYCLOTOURISME GRANDISSANT



11%

de passages par rapport à 2019 grâce à un été et une arrière-saison sous le signe du vélo.

Source : Analyse des données de fréquentation cyclable 2020, Vélo & Territoires Septembre 2021.

En lien avec l'ouverture officielle de cet itinéraire en 2021, le comité d'itinéraire a souhaité réitérer l'opération "d'Ambassadeurs de la Vélomaritime" en 2022.

Leurs missions ?

- **Parcourir l'itinéraire en 2022 autour d'un projet inspirant (mon 1er voyage à vélo, les phares, la gastronomie, le patrimoine maritime, rencontre avec le savoir-faire des territoires) et communiquer quotidiennement leur expérience sur les réseaux sociaux.**

Site : <https://www.lavelomaritime.fr/ambassadeurs-2022>

Vidéo de Mathieu Tordeur - 1 000 km le long de 3 grands itinéraires en Normandie (Véloscénie, Vélomaritime et la Seine à vélo)

<https://www.normandie-tourisme.fr/matthieu-tordeur-velo-en-normandie/>

EN ÉTUDE

Attitude Manche, l'agence d'attractivité du département de la Manche, est en cours de réalisation d'une étude évaluant l'ensemble des retombées des fréquentations et économiques de l'EV4. Elle sera publiée en 2023.



Ambassadeur Vélomaritime Instagram

Comment les itinérants viennent-ils sur la Vélomaritime ?

Une étude intitulée "intermodalité Vélomaritime" a été réalisée en 2022 par le comité de l'EV4 et les coordinateurs de l'itinéraire en France et permet d'analyser les modes de déplacement utilisés par les visiteurs pour se rendre sur l'itinéraire :

- **la voiture : 34 %**
- **le train : 31 %**
- **le vélo : 26 %**
- **le car : moins de 1%.**

Aujourd'hui, aucun train ne permet un retour sans correspondance entre Dunkerque et Roscoff et les trajets se faisant exclusivement en TGV ne permettent pas l'emport de vélos non démontés dans les wagons.

7.2.2 LA VÉLOMARITIME VUE PAR LES COTENTINOIS ET LES TOURISTES

La Vélomaritime vue par les Cotentinois

Lors du focus groupe réalisé le 27 juillet dernier, les boucles à vélo touristiques ainsi que la Vélomaritime ne semblent pas être connues par les habitants. Seulement un participant connaissait l'EV4 et les autres ont mentionné leur intérêt pour avoir de la documentation sur cet itinéraire afin d'en réaliser des tronçons. Par ailleurs, les participants ont semblé contrariés que des touristes étrangers viennent parcourir cet itinéraire sans qu'eux, habitants, ne soient au courant de son existence.

Le manque de communication envers les habitants sur ce grand itinéraire semble réel et représente une opportunité manquée d'usage de celui-ci. En effet, les habitants peuvent être une cible en termes de tourisme vélo en souhaitant partir proche de chez eux le temps d'une journée ou d'un week-end. Par ailleurs, les chiffres de la stratégie de développement touristique de l'Office de Tourisme du Cotentin de 2019 démontrent que 64 % des excursionnistes viennent du département limitrophe, le Calvados.

La Vélomaritime vue par les touristes

Lors d'entretiens sur site, les touristes croisés sur la Vélomaritime étaient français et étrangers, ayant une cinquantaine d'années pour la plupart. Connaissant l'itinéraire de part leur pratique régulière et fréquente du vélo, ces usagers confirmés ont souligné la bonne visibilité et continuité du jalonnement une fois sur l'itinéraire mais ont décrié la vitesse des automobilistes sur les tronçons en voie partagée avec les véhicules motorisés.

Couple de cyclotouristes , cinquantenaires, 57 et 61 ans, originaire des Vosges

Ils ne connaissaient le Cotentin que de nom, sont logés dans un gîte proche de Digosville et réalisent entre 30 à 40 km par jour.



“

On n'a pas envie de faire toute la Vélomaritime. On préfère réaliser des boucles.

Le jalonnement n'est pas mal une fois qu'on est sur l'itinéraire, c'est plutôt bien indiqué. On réalise des sorties d'itinéraires et on utilise pas trop notre téléphone.

Ce qui nous frappe ici par rapport à chez nous c'est la vitesse. Les gens roulent vite même sur des voies partagées par des cyclistes.

”

Couple de cyclotouristes Liliane et Jean-Paul, cinquantenaires, 57 et 61 ans, originaire de Belgique

Ce couple de Belges (Waterloo) aime parcourir les Eurovélos. Ils sont déjà venus en France, en faisant une partie de la Loire à vélo et la Baie de Somme. Ils voulaient essayer la Vélomaritime et ne le regrettent pas. Ils parcourent environ 50km par jour. Ils roulent en VAE et vélo mécanique.



“

C'est notre première fois dans le Cotentin, on s'est basé sur les sites des Eurovélos pour réaliser notre trajet.

On suit la Vélomaritime, le jalonnement est bien fait, globalement on trouve des panneaux partout, c'est assez clair.

”

La Vélomaritime est bien identifiée par les touristes ayant l'habitude de réaliser de l'itinérance et s'informant sur les sites dédiés regroupant l'ensemble des Eurovélos. Toutefois, une identification de cet itinéraire touristique structurant par les habitants, permettra de leur faire redécouvrir leur territoire et de répondre à des besoins parfois simples de sorties à proximité de leur lieu d'habitation. En somme, les habitants restent les meilleurs ambassadeurs de leur territoire et de l'offre cyclotouristique existante et représentent des vecteurs de développement de cette pratique.

ENJEUX

Ce territoire a la chance d'être traversé par l'EV4, un grand itinéraire cyclable européen.

Aujourd'hui, le jalonnement de cet itinéraire indique principalement le Mont-Saint-Michel, pourtant il se trouve à plusieurs jours à vélo. Le jalonnement des communes sur le tracé de la Vélomaritime permettra de séquencer davantage l'itinéraire. En complément, un jalonnement mentionnant des points d'intérêts sur le tracé et à proximité, permettra d'éviter un effet "tunnel" de l'itinéraire en proposant à l'utilisateur de découvrir des lieux à proximité, enrichir ainsi son périple et potentiellement contribuer au développement économique local.

L'évolution du tracé de l'EV4 et son déplacement le long des côtes à l'ouest et au nord du territoire apportera davantage de connexion avec des territoires dynamiques comme les stations balnéaires comprenant davantage d'hébergements et de loueurs, aujourd'hui non desservis par la Vélomaritime. Toutefois, ce changement n'aura d'intérêt pour les visiteurs à vélo que si cet itinéraire reste en adéquation avec l'identité du territoire et permet aux usagers de se retrouver sur des tronçons sécurisés et déconnectés du trafic routier.

En complément, cet itinéraire devra comporter des services en adéquation avec les nouvelles attentes des usagers, notamment sur le confort de la pratique avec la possibilité de marquer des temps de pause dans des espaces aménagés pour les itinérants.

Le Cotentin devra également mener une réflexion sur le futur de l'ancien tracé de l'EV4 entre Cherbourg-en-Cotentin et Saint-Sauveur-le-Vicomte composé de tronçon sur route et sur voie verte. Axe cyclable structurant, cet itinéraire est un réel atout pour du vélo touristique et utilitaire.

7.3 LES SERVICES AUX CYCLOTOURISTES LE LONG DE LA VÉLOMARITIME

7.3.1 DES STRUCTURES LABELLIÉES ACCUEIL VÉLO

La marque nationale Accueil Vélo a été créée pour faciliter le développement du cyclotourisme et garantir aux usagers à vélo des lieux et ressources spécifiques à sa pratique. Les structures labellisées concernent des hébergements, des restaurants, des réparateurs, etc. positionnés à moins de 5 km des itinéraires vélo et proposent des services adaptés à la pratique du vélo comme le transfert de bagage, le stationnement sécurisé des vélos ou encore des points d'eau et sanitaires.

Les hébergements et les structures labellisées Accueil Vélo sur le territoire d'étude sont faibles comparés au linéaire présent sur le territoire :

- 2 hôtels (Saint-Vaast-la-Hougue et Cherbourg-en-Cotentin)
- 1 chambre d'Hôtes les Gosselins (Teurtheville-Bocage)
- 3 campings (Barfleur, Reville et Quettehou)
- 1 auberge de jeunesse (Cherbourg-en-Cotentin)
- 6 Bureaux d'information touristique BIT munis de kit de réparation contenant des outils de base pour effectuer de simples réparations ou en cas de crevaison.
- La base de loisirs (Saint-Sauveur-le-Vicomte)

Lors du terrain dans le cadre du diagnostic, le 21 et 22 juillet, une visite a été effectuée auprès de l'auberge de jeunesse et d'un hôtel à Cherbourg-en-Cotentin. Ayant tout juste reçu la labellisation, l'auberge détenait uniquement le kit de réparation et n'avait pas encore installé de stationnement vélo sécurisé. Un simple rack à vélo était offert aux visiteurs.

L'hôtel quant à lui, ne mentionnait pas sur sa devanture cette labellisation malgré des services proposés et le label obtenu.

Site : <https://www.encotentin.fr/randonnee-velo/labels-velos/>



Auberge de jeunesse Cherbourg



7.3.2 LES RESSOURCES ET LES SERVICES À DESTINATION DU VÉLO LOISIR

L'office de tourisme du Cotentin présente l'ensemble des itinéraires cyclotouristiques sur son site internet. Par ailleurs, il a aussi été intégré dans les descriptions des boucles, sa durée en cas d'utilisation d'un VAE.

Services spécifiques identifiés

L'agglomération du Cotentin compte une dizaine de loueurs de vélo localisés principalement sur les côtes. Ils sont référencés sur le site internet de l'office de tourisme.

Site : <https://www.encotentin.fr/deplacements/location-velos/>

Afin de faciliter l'itinérance ou l'arrivée sur le territoire des touristes à vélo, la Malle postale, mise en place avec le département de la Manche, propose un service de portage de bagages dans des hébergements partenaires et situés à moins de 5 km des grands itinéraires à vélo traversant le département comme l'EV4 et la Véloroute des Plages du Débarquement au Mont-Saint-Michel.

Site : <https://www.manchetourisme.com/portage-bagage>

Au sein du bilan de la saison touristique dans la Manche de 2021, il a été mentionné que le développement du cyclotourisme était contraint par le manque d'équipements comme les loueurs à vélo et la présence d'hébergement uniquement sur certains itinéraires. Le tronçon de l'EV4 traversant le Cotentin propose peu de services à destination des touristes à vélo. Les loueurs de vélo se trouvent majoritairement à Cherbourg-en-Cotentin, Saint-Vaast-la Hougue, ainsi que sur la côte est au niveau de Barneville-Carteret et Portbail-sur-Mer, stations non desservies par l'EV4. Les aires de repos se font rares sur le tracé, avec des aires de pique-nique classiques, sans équipement spécifique pour la pratique du vélo (station de gonflage/réparation, point d'eau, casier de recharge pour batterie, etc.). Par ailleurs, il existe encore peu d'hébergement labellisé Accueil vélo avec une concentration sur Cherbourg-en-Cotentin et Saint-Vaast-la-Hougue.

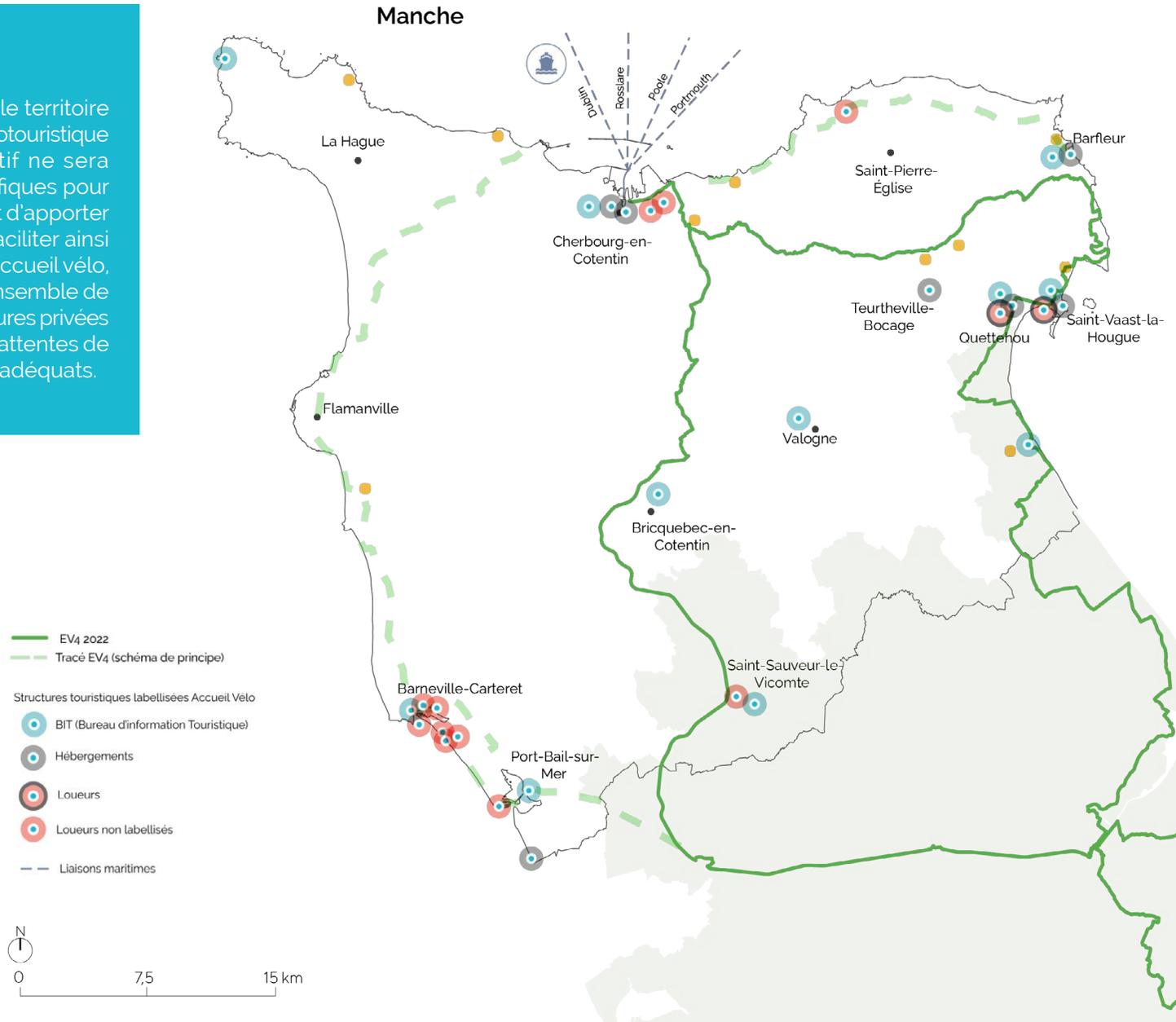
COMPARAISON AVEC D'AUTRES EUROVÉLOS FRANÇAISES

En comparaison des Eurovélos essayent de s'équiper afin de satisfaire les demandes des itinérants et excursionnistes. Le long du tracé de la Loire à vélo, par exemple, des communes se sont saisies du manque d'équipements et services pour les touristes à vélo. En Maine-et-Loire, l'implantation de stations de recharge pour VAE, sous la forme de casiers sécurisés, permettent le rechargement des batteries. Toujours sur la Loire à vélo, une aire de repos a été réalisée à Montjean-sur-Loire disposant de stationnements vélo, de sanitaires, d'abris vélo couverts, d'une aire de pique-nique ou encore de bornes de recharge VAE. Vélo & Territoires a réalisé à ce sujet une fiche action détaillant la marche à suivre pour aménager des espaces d'arrêts et de repos pour les cyclotouristes en distinguant des typologies d'équipements (stationnements vélo courte et longue durée, bornes de gonflage et réparation en libre service, bornes Wifi, hébergements légers dédiés aux cyclistes, etc.)



ENJEUX

Le manque de services est un point à traiter si le territoire souhaite véritablement développer son offre cyclotouristique et attirer de nouveaux visiteurs. Cet objectif ne sera véritablement atteint que si des services spécifiques pour les touristes à vélo sont mis en place dans le but d'apporter du confort aux visiteurs dans leur pratique et faciliter ainsi leur séjour. Des dispositifs nationaux, comme l'Accueil vélo, peuvent être un appui à ce développement. L'ensemble de l'écosystème faisant vivre le cyclotourisme (structures privées et instances publiques) doit être sensibilisé aux attentes de cette clientèle afin de développer les services adéquats.



7.4 UN TERRITOIRE RECONNU POUR LA PRATIQUE VTT ET DU GRAVEL

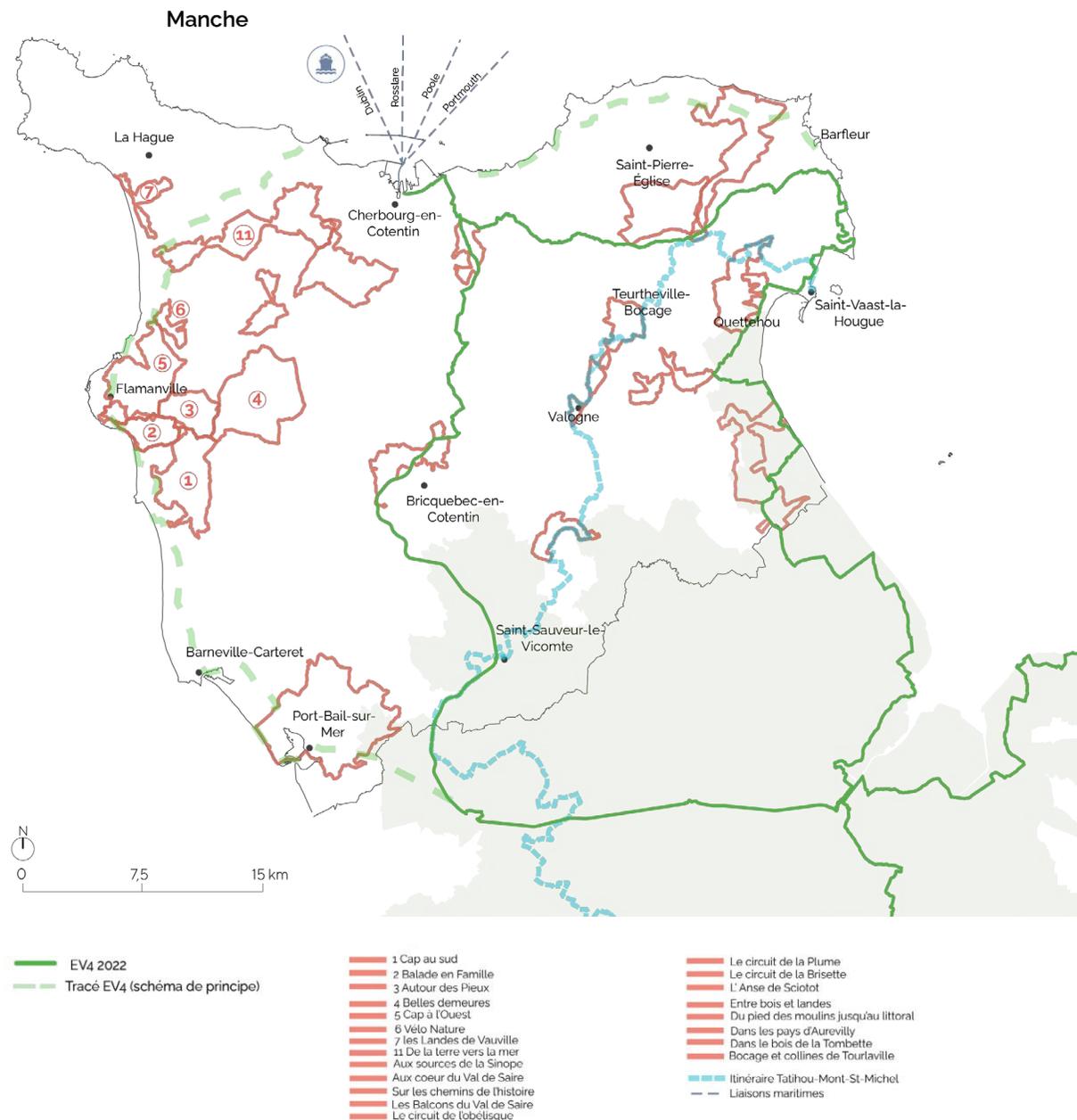
Historiquement, le Cotentin est un territoire de cyclisme et depuis un certain nombre d'années est reconnu comme une terre de VTT et de gravel. Ces disciplines sont pratiquées par les locaux mais également par les touristes soit de façon occasionnelle à la journée ou spécifiquement lors d'événements sportifs comme "Cap ou pas Cap".

Ce dernier rassemblement, organisé par le cyclo club de Montebourg, a proposé le tour de Cotentin en gravel/VTT : un parcours de 405 km, avec un dénivelé positif de 4 800 m, sur trois jours. L'événement a connu un vrai succès, la jauge de 200 participants a été atteinte facilement et un autocar rempli de participants est venu de Paris. Cette renommée est également attestée par l'accueil d'une des étapes des championnats du monde de Cyclo-cross à Flamanville en janvier 2022. La discipline prend de plus en plus d'ampleur ces dernières années.

Le territoire comprend un grand itinéraire VTT "Itinéraire VTT « Tatihou / Le Mont Saint-Michel » traverse la Manche d'Est en Ouest et vous permettra de découvrir son patrimoine culturel et naturel riche."

Distance totale : 285 km

Nombre d'étapes : 5 (Dont 2 étapes dans l'agglomération du Cotentin)



Au-delà de la pratique du VTT, de nombreux blogs et parcours illustrent le fait que des touristes viennent dans le Cotentin pour rouler à vélo sur les nombreuses routes. Ces itinéraires ne suivent pas majoritairement la Vélomaritime.

Site : <https://www.manchetourisme.com/rando-vtt-manche>

ENJEUX

Reconnue comme terre de VTT, de gravel et cyclo-cross, dans le monde du vélo sportif et chez les adeptes locaux, le département de la Manche et plus particulièrement le Cotentin, sont pourvus de nombreux itinéraires sportifs.

Dans le but d'attirer les visiteurs de passage à découvrir les nombreuses pratiques sportives et de loisirs envisageables sur le territoire, la communication sur l'offre existante est à renforcer. Par ailleurs, le développement de services spécifiques comme des VTT adaptés ou des séances d'initiation, permettra à tous les usagers qui le souhaitent, même les moins aguerris, de pratiquer ces activités sportives.



Crédit © Baptiste Hue Le Cycle

Les 3 jours de Cherbourg en Cotentin

Course par étapes "élite nationale"

Accueil L'Equipe des 3 Jours Le mot du Président Toute une histoire Les « 3 jours en Cotentin » 2022 Chrono Montagne du Roule
@ 3joursdecherbourg.fr

CONCLUSION

Les bases sur lesquelles s'appuyer pour la stratégie vélo :

- Un territoire ayant un cadre naturel exceptionnel qui attire les touristes à vélo ;
- Un office de tourisme moteur pour le territoire sur le sujet du tourisme à vélo proposant diverses ressources à destination des usagers ;
- Un territoire déjà pourvu en boucles de loisirs ;
- Un territoire traversé par un grand itinéraire cyclable européen ;
- Un territoire reconnu dans le monde du VTT et du gravel ;
- Des réflexions et des projets sur de nouveaux itinéraires déjà bien avancées par l'office de tourisme du Cotentin

Les manques à combler et sujets à développer :

- La définition des usagers du vélo déjà présents sur les voies vertes et les attentes des usagers actuels et potentiels.
- Les services à l'égard des touristes à vélo et plus généralement une mise en tourisme plus importante de la Vélomaritime.
- La communication tant à l'égard des habitants du territoire, des Français et des étrangers, notamment limitrophes.
- L'appui des acteurs locaux par une sensibilisation à cette pratique et le développement de services et de labellisation adaptée.



8

ANALYSE SECTORIELLE

DU TERRITOIRE



L'étendue du territoire nécessite un diagnostic par secteur géographique permettant d'appréhender localement les caractéristiques et les enjeux. Le découpage propose une analyse de tous les pôles de proximité et de faisceaux entre ces pôles.

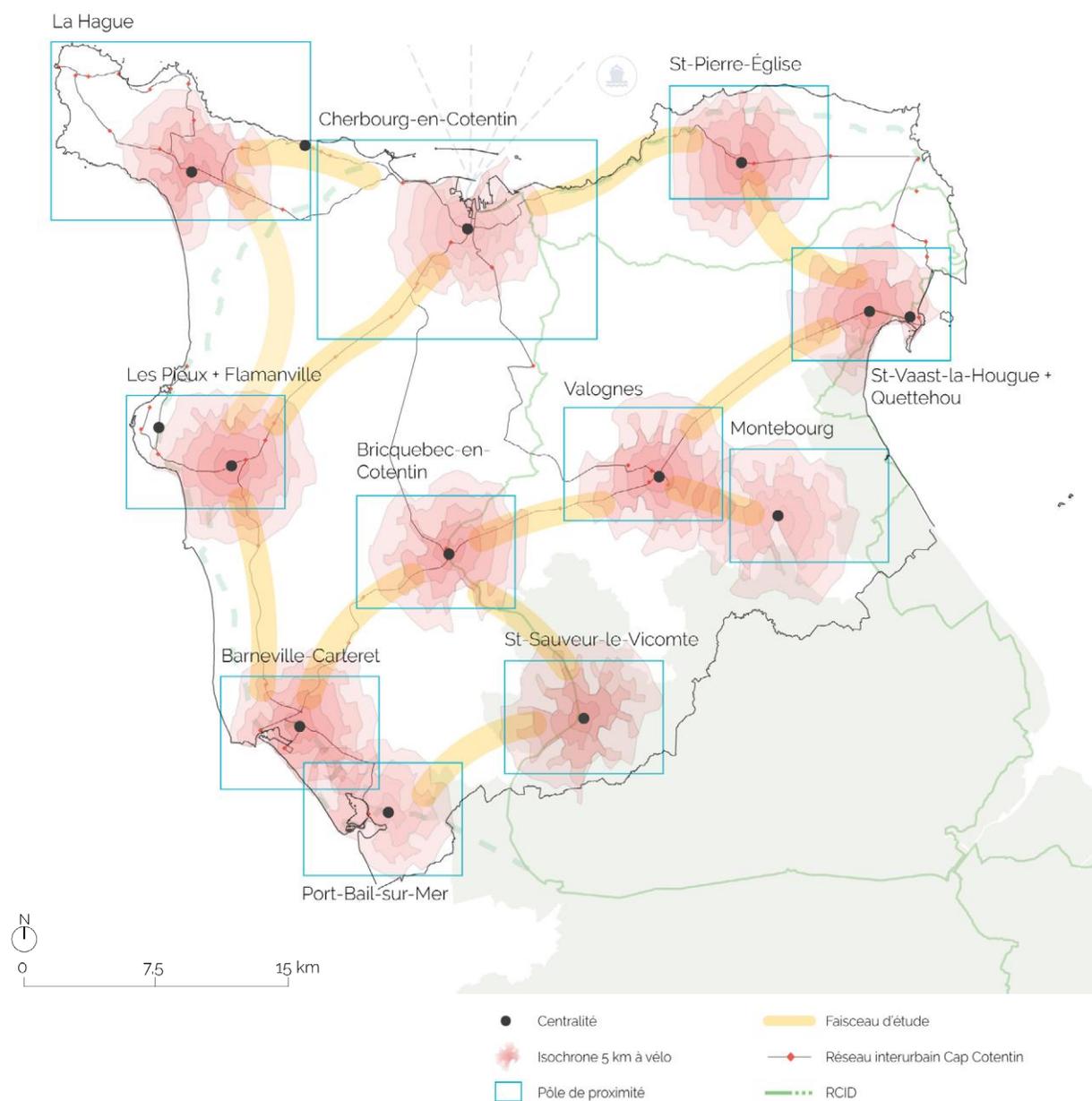
Dans un contexte rural comme celui de l'agglomération du Cotentin, l'objectif principal est de comprendre le potentiel de cyclabilité du territoire à travers une analyse des infrastructures qui puissent favoriser la pratique du vélo pour les déplacements d'entre 5 et 10 km autour des centres bourgs et inciter à l'intermodalité pour les trajets supérieurs à 10 km.

Les cadrages réalisés varient selon le type d'analyse :

- 5 km autour des centres bourgs pour les pôles de proximité, excepté Cherbourg-en-Cotentin et La Hague ;
- 2 km environ pour les faisceaux.

Quelques remarques :

- L'analyse du secteur de "La Saire", à l'est de Cherbourg-en-Cotentin, est intégrée à l'analyse de Cherbourg-en-Cotentin.
- La commune de Port-Bail-sur-Mer bénéficie d'une analyse malgré le fait qu'elle ne soit pas considérée comme un pôle de proximité ;
- Les communes déléguées de Urville-Nacqueville et Beaumont-Hague sont prises en compte dans l'analyse du pôle de proximité de La Hague.



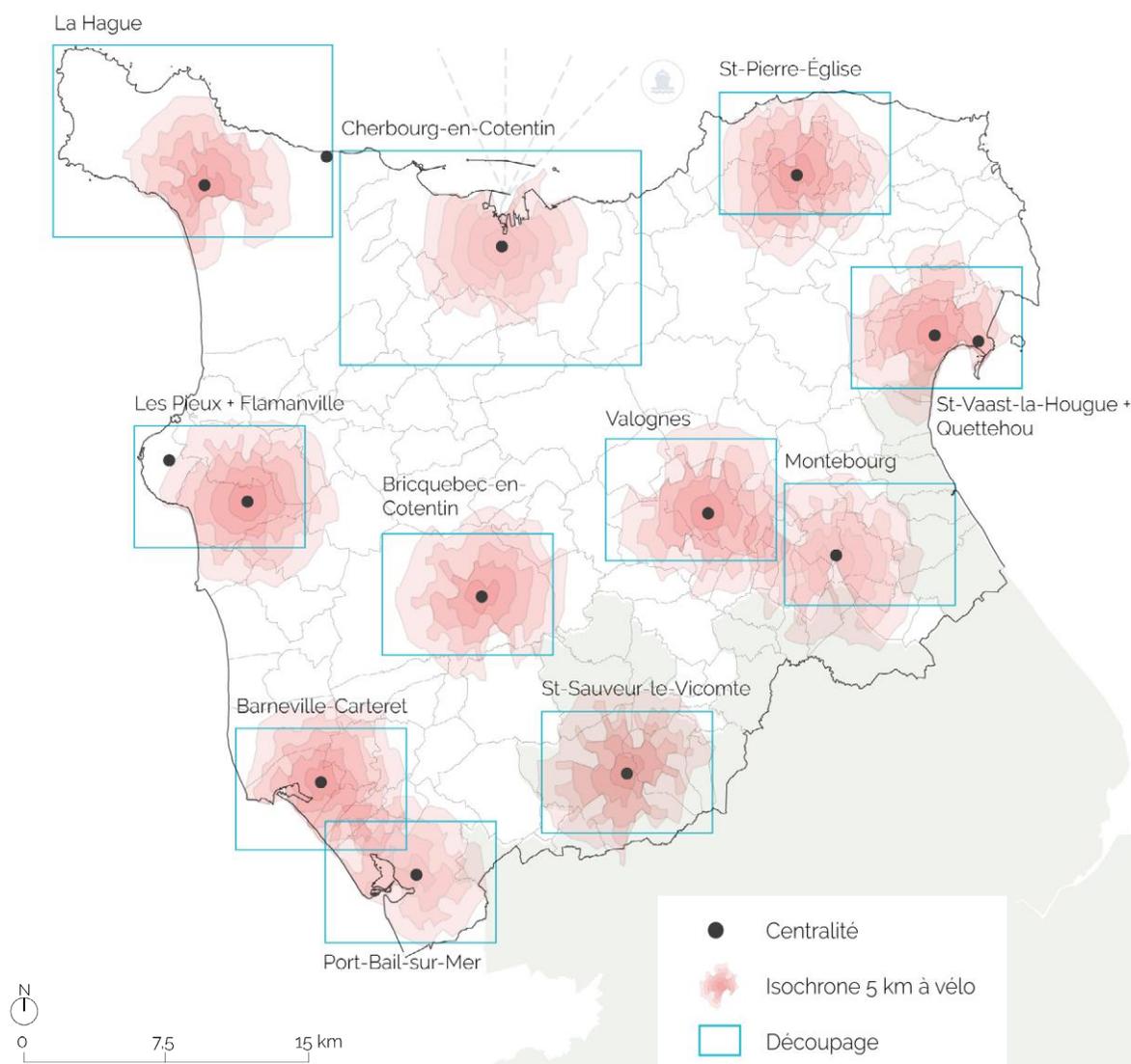
8.1 LES PÔLES DE PROXIMITÉ

Par secteur, différentes caractéristiques sont présentées : la population, les générateurs de flux (scolaire, entreprises, etc.), l'intermodalité avec les transports en commun et véhicules partagés, les aménagements cyclables et les dispositifs de ralentissement. Le fond de plan est composé du réseau viaire, des limites administratives, de la BDTPO et de la BNAC.

Les enjeux transversaux applicables aux pôles de proximité (excepté Cherbourg-en-Cotentin) :

- **L'accessibilité cyclable des équipements, services, zones d'emploi et les stations intermodales ;**
- **L'apaisement des centres-bourgs ;**
- **La création d'itinéraires cyclables répondant aux différents types d'usage du vélo ;**
- **Le renforcement des services vélo, notamment du stationnement à proximité de sites touristiques et des zones d'emploi ;**
- **La sensibilisation au changement de mobilité des habitants et touristes et l'incitation à la pratique du vélo.**

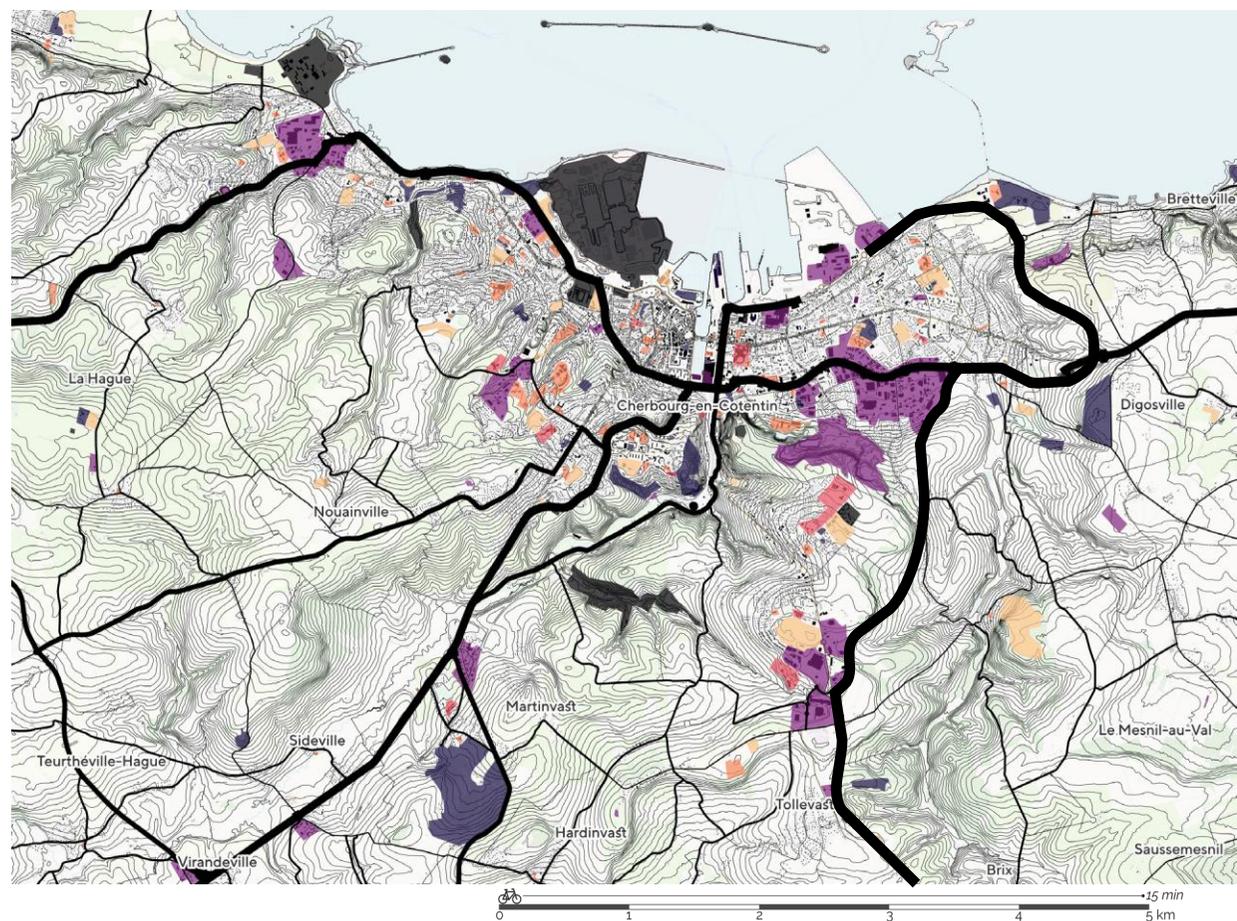
Toutes les cartes sont à la même échelle exceptées Cherbourg-en-Cotentin et La Hague.



CHERBOURG-EN-COTENTIN ET COMMUNES LIMITROPHES

Caractéristiques

- 78 549 habitants
- 4 % de part modale du vélo pour les habitants tout type de déplacement confondu et 4,3 % pour les actifs
- Le premier pôle d'emplois du département, avec trois secteurs d'activités majeurs : l'Arsenal (6 000 emplois), les Fourches (1 200 emplois) et le Port (1 200 emplois)
- Sur les 38 000 actifs travaillant chaque jour à Cherbourg, 14 500 viennent de l'extérieur, soit 38 %
- Premier pôle d'équipements scolaires de l'agglomération : 1 campus universitaire, 7 lycées, 10 collèges et 54 écoles primaires
- 1 hypercentre, 5 pôles de proximité correspondant aux centres-bourg des anciennes communes et 3 centres commerciaux
- Quelques axes en agglomération dont la limitation de vitesse est à 70 km/h
- De nombreuses actions et projets en cours et à venir : voir les informations précédemment exposées dans le diagnostic

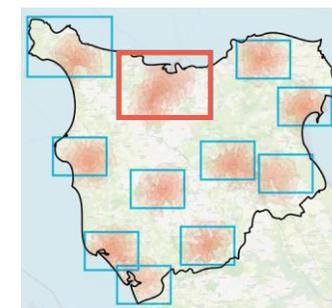


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif/Militaire
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

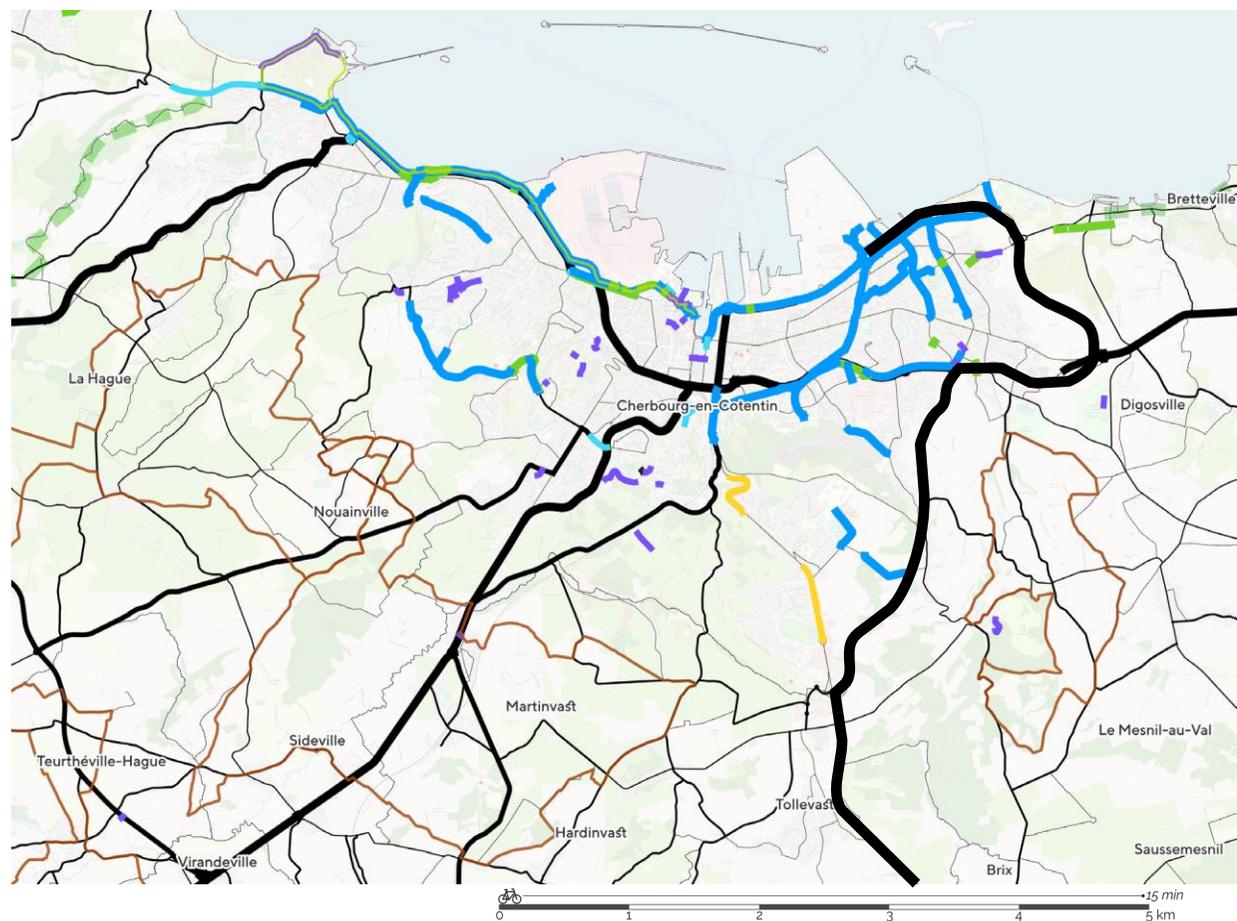
- Au dernier classement de la FUB (2021), la note était D
- 60 km de pistes cyclables, sur les 74 km d'aménagements existants
- 658 places de stationnement pour les vélos, prenant la forme d'arceaux sur le domaine public
- SDC en cours de finalisation

ENJEUX

Étudier les liaisons entre Cherbourg-en-Cotentin et ses communes limitrophes.

La capacité à proposer des services vélo aux usagers extérieurs de la commune, surtout dans le cadre d'une intermodalité avec les transports en commun ou les voitures partagées.

Le stationnement sécurisé des vélos en gare.

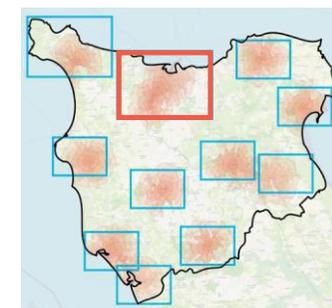


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Voie verte
- Espace mixte piétons/vélos
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Couloir bus + vélo
- Schéma de principe EV4
- Boucle VTTT



Les liens au-delà du SDC

Les continuités cyclables sont essentielles à aménager vers les communes limitrophes au regard des nombreux déplacements des 8 762 habitants (4,9 % des habitants de la CAC) des sept communes limitrophes (hors Urville-Nacqueville). Les itinéraires CV1, CV5 et CV6 sont identifiés actuellement dans le SDC de Cherbourg-en-Cotentin avec des continuités cyclables au-delà de la commune. Les CV2 et CV7 sont actuellement projetés sans continuité en termes d'aménagements cyclables au-delà de leur point d'arrêt actuel.

CV1 - La Voie littorale

- Réalisée à 68 % ;
- À l'est, continuité vers le littoral de Digosville et Bretteville vers St-Pierre-Église, la voirie ciblée est la D116 ;
- À l'ouest, continuité au niveau d'Urville-Nacqueville, la voirie ciblée est la D45 ;
- Un itinéraire avec un fort potentiel touristique et de loisirs au-delà de Cherbourg ;
- Un potentiel de développement dans le cadre du futur tracé de la Vélomaritime (EV4).

CV2 - La Voie des Faubourgs

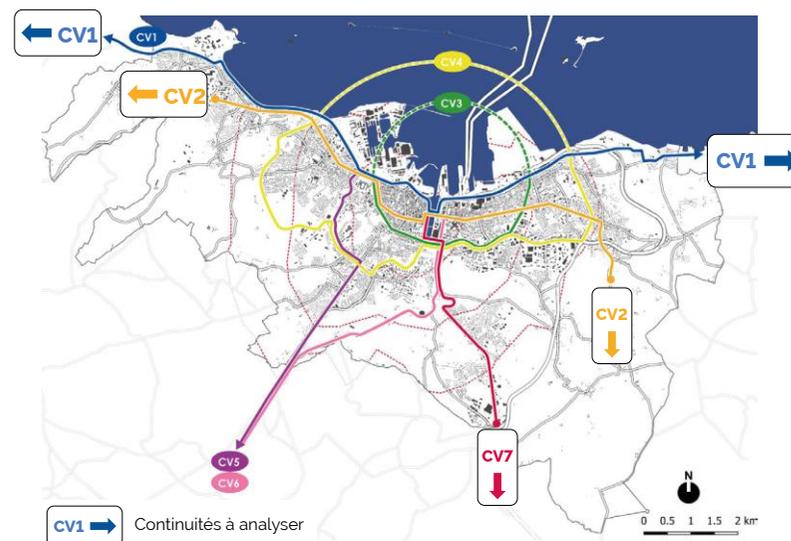
- Réalisée à 7 % ;
- En enjeu touristique actuel au sud-est : tracé actuel de la Vélomaritime (EV4) ;
- À l'est, il serait pertinent de continuer l'itinéraire au-delà de D901 pour relier d'autres quartiers ;
- Il sera pertinent d'étudier la faisabilité d'un itinéraire touristique vers La Hague dans un contexte topographique contraignant.

CV5 et CV6 - La radiale Martinvast

- Au sud, une continuité vers Martinvast en longeant la D650 : une continuité primordiale pour desservir le pôle de proximité et le secteur de Douve et Divette ;
- Axe particulièrement intéressant, car il permet en passant par le CV6 de longer la rivière "La Divette".

CV7 - La radiale Tollevast - Cherbourg

- Réalisée à 36 % ;
- La fin du CV7 est le Centre Commercial Cotentin, l'un des pôles commerciaux les plus importants de la ville ;
- Un itinéraire avec un enjeu d'accessibilité cyclable pour les communes limitrophes : la continuité vers Tollevast est considérée comme une liaison à privilégier dans le SDC et il sera pertinent d'analyser une continuation en direction de Brix ;
- Il sera pertinent d'étudier la faisabilité d'un itinéraire touristique vers La Hague dans un contexte topographique contraignant.



Carte du SDC de Cherbourg-en-Cotentin

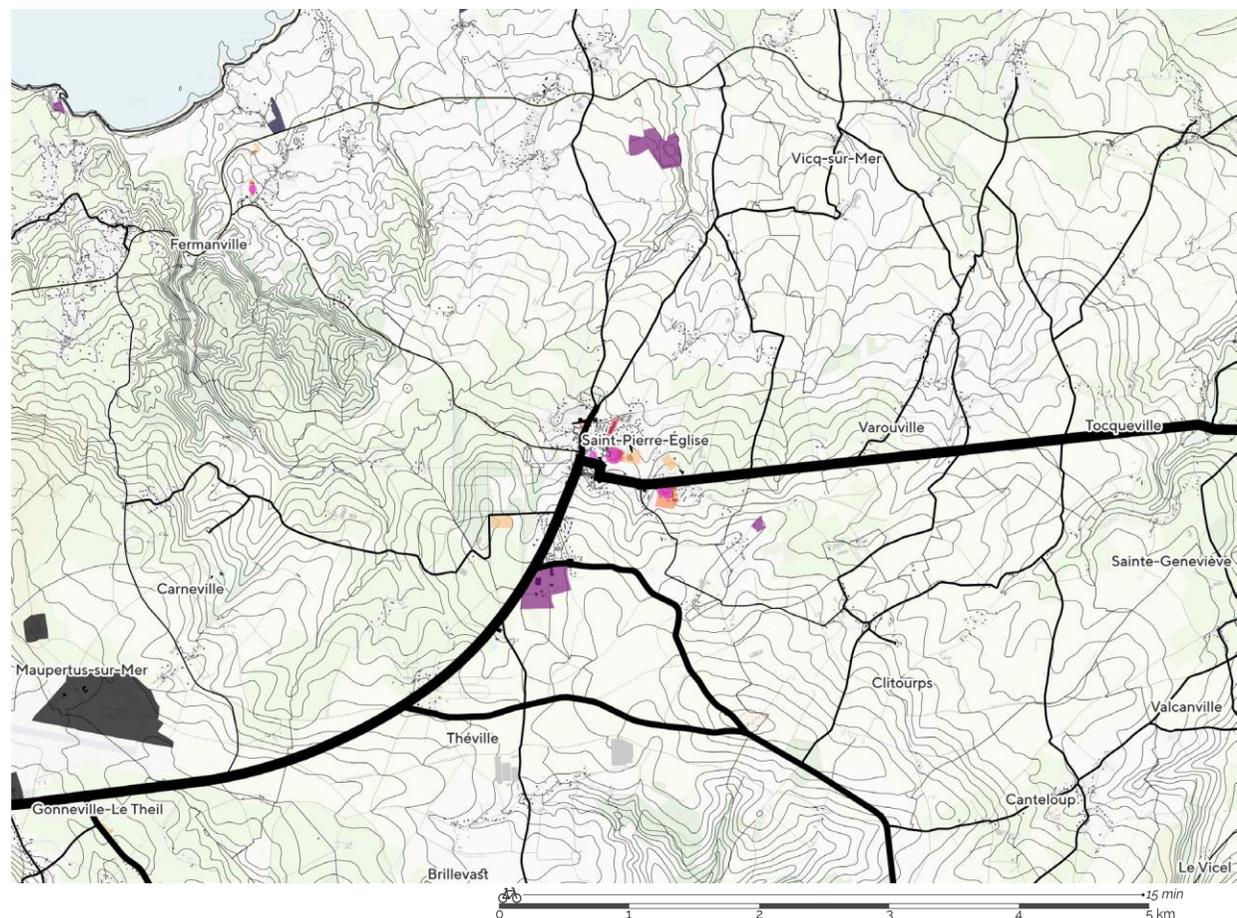
ST-PIERRE-ÉGLISE

Caractéristiques

- 1 810 habitants
- 0,4 % : part modale vélo des actifs en 2019
- Le bourg est à mi-chemin entre la côte et la Vélomari-time (EV4)
- 25 % de résidences secondaires
- 31 % des actifs se déplacent à Cherbourg-en-Cotentin
- Présence de 2 collèges (1 public et 1 privé)
- Présence de 2 arrêts interurbains
- Présence d'une aire de covoiturage (Gonneville)
- Grande fête traditionnelle le premier week-end du mois d'août
- La présence du viaduc ferroviaire de Fermanville
- Située sur la D901, à proximité de Cherbourg-en-Cotentin (environ 12 km)

Projets

- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°3 "Restauration et transformation de la place de l'Abbé de Saint-Pierre"
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°4 "Création de voies vertes sur le pourtour de la commune"

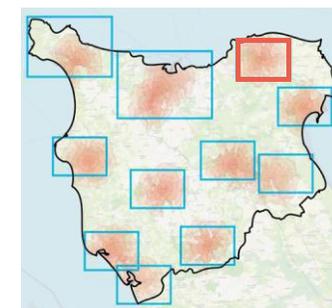


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

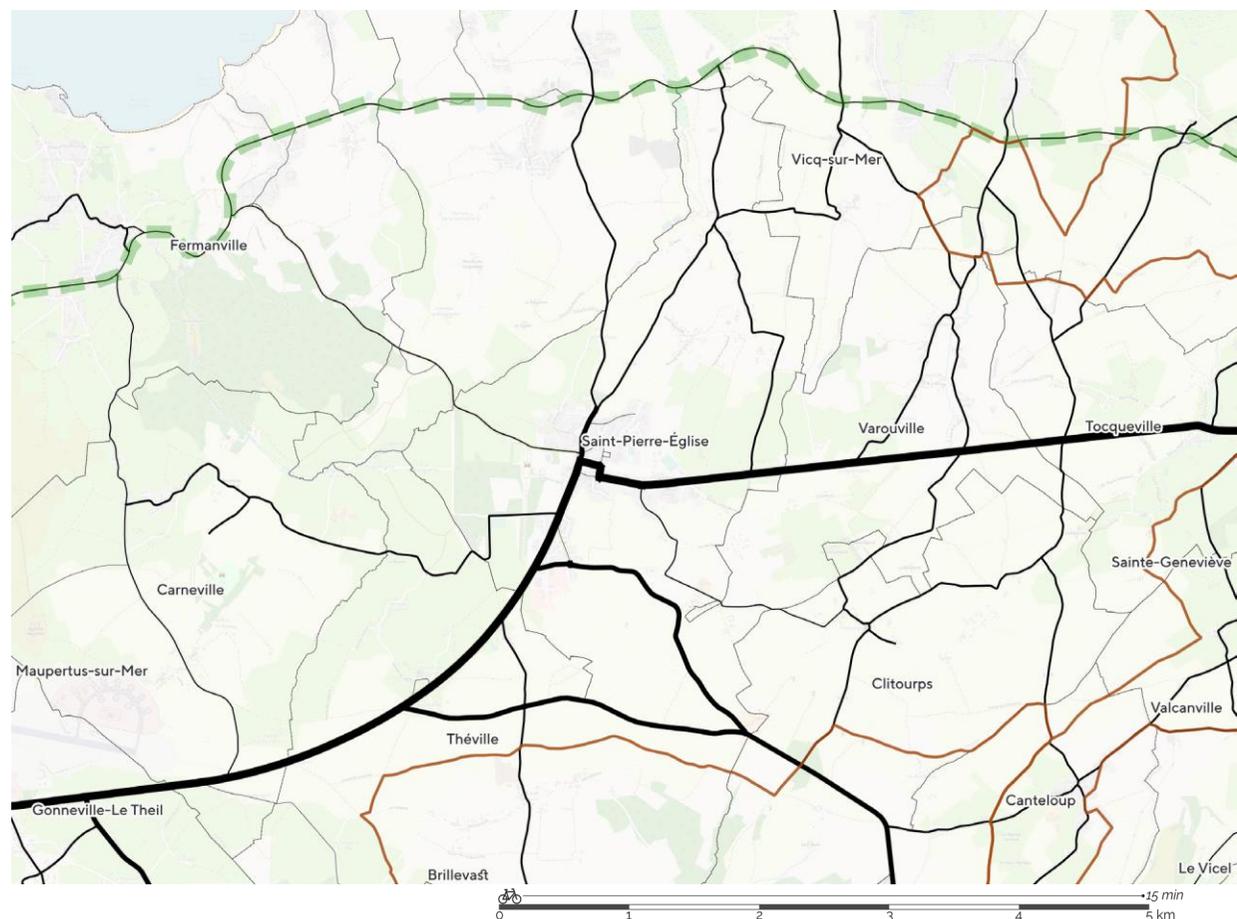
- Certains tronçons en zone 30, souvent accompagnés de ralentisseurs
- Présence de la Vélomaritime (EV4) à quelques km au sud du bourg.

ENJEUX

Étudier la création d'itinéraires cyclables touristiques, notamment une liaison cyclable à la Vélomaritime (EV4) et la création des boucles locales de loisir vers la plage.

Étudier la création d'un axe structurant vers Cherbourg-en-Cotentin en coordination avec le futur nouveau tracé de la Vélomaritime.

Étudier la création d'un axe cyclable entre Saint-Pierre-Église et l'aire de covoiturage à Gonneville-le-Theil.

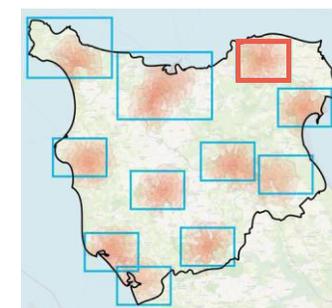


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Boucle VTT
- Schéma de principe EV4



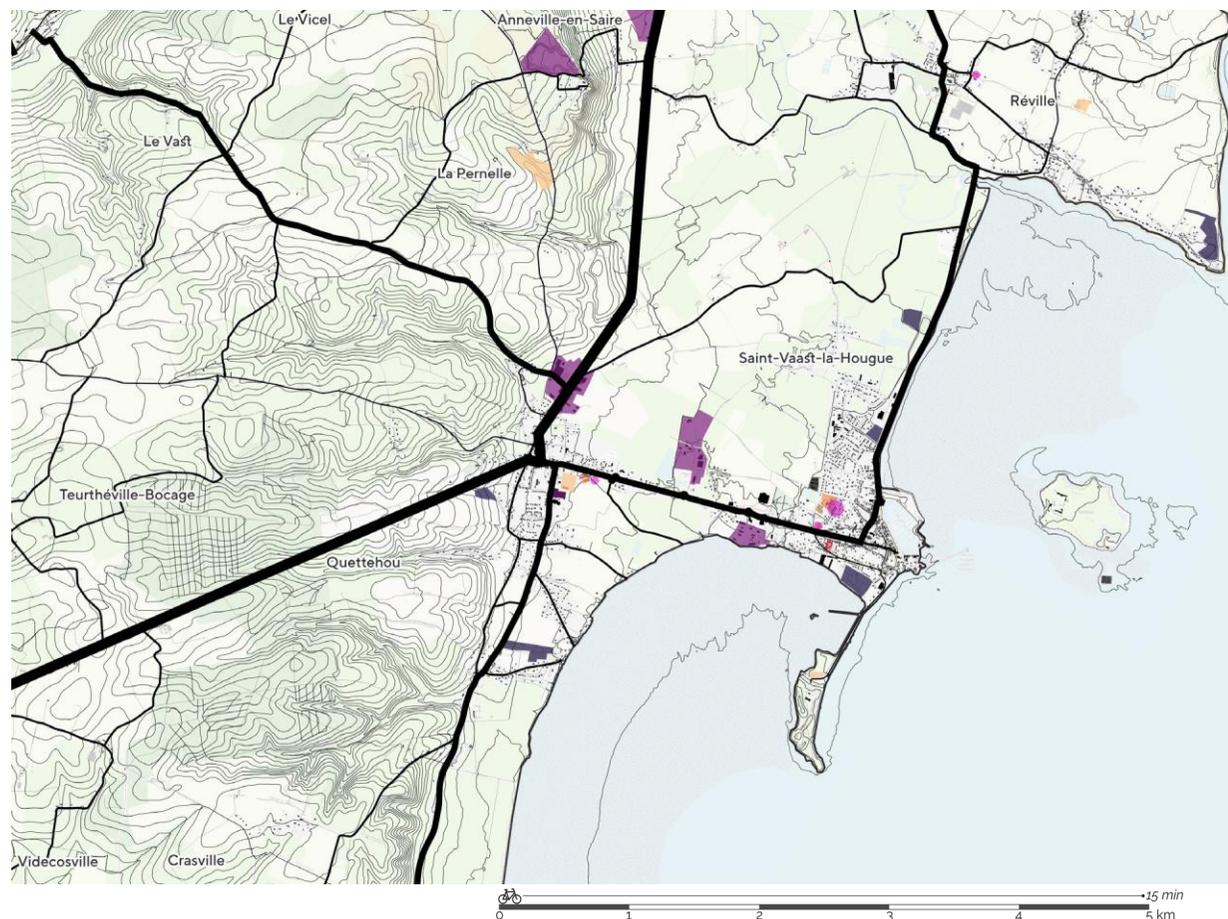
ST-VAAST-LA-HOUGUE & QUETTEHOU

Caractéristiques

- Quettehou : 1 779 habitants et 1,2 % de part modale vélo des actifs
- St-Vaast-La-Hougue : 1 712 habitants et 5,8 % de part modale vélo des actifs
- Communes balnéaires à l'est du Cotentin
- 41 % de résidences secondaires pour St-Vaast-la-Hougue et 16 % pour Quettehou
- Les deux communes forment un continuum, les deux centres-bourgs sont distants de 3 km environ et reliés par la D1
- Communes situées dans le pôle de proximité du Val de Saire, où 59 % des déplacements domicile-travail s'effectuent au sein du pôle même
- Présence de deux arrêts interurbains (un sur chaque commune)

Projets

- Petite ville de demain (PVD) à Quettehou : Fiche action n°3 "Aménagement de la place de la mairie"
- Petite ville de demain (PVD) à Quettehou : Fiche action n°4 "Aménagement de la rue Ste-Marie"
- Petite ville de demain (PVD) à St-Vaast : Fiche action n°6 "Création d'une voie de desserte d'un pôle de services"

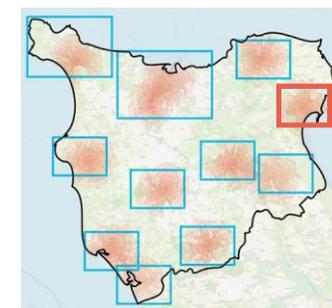


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

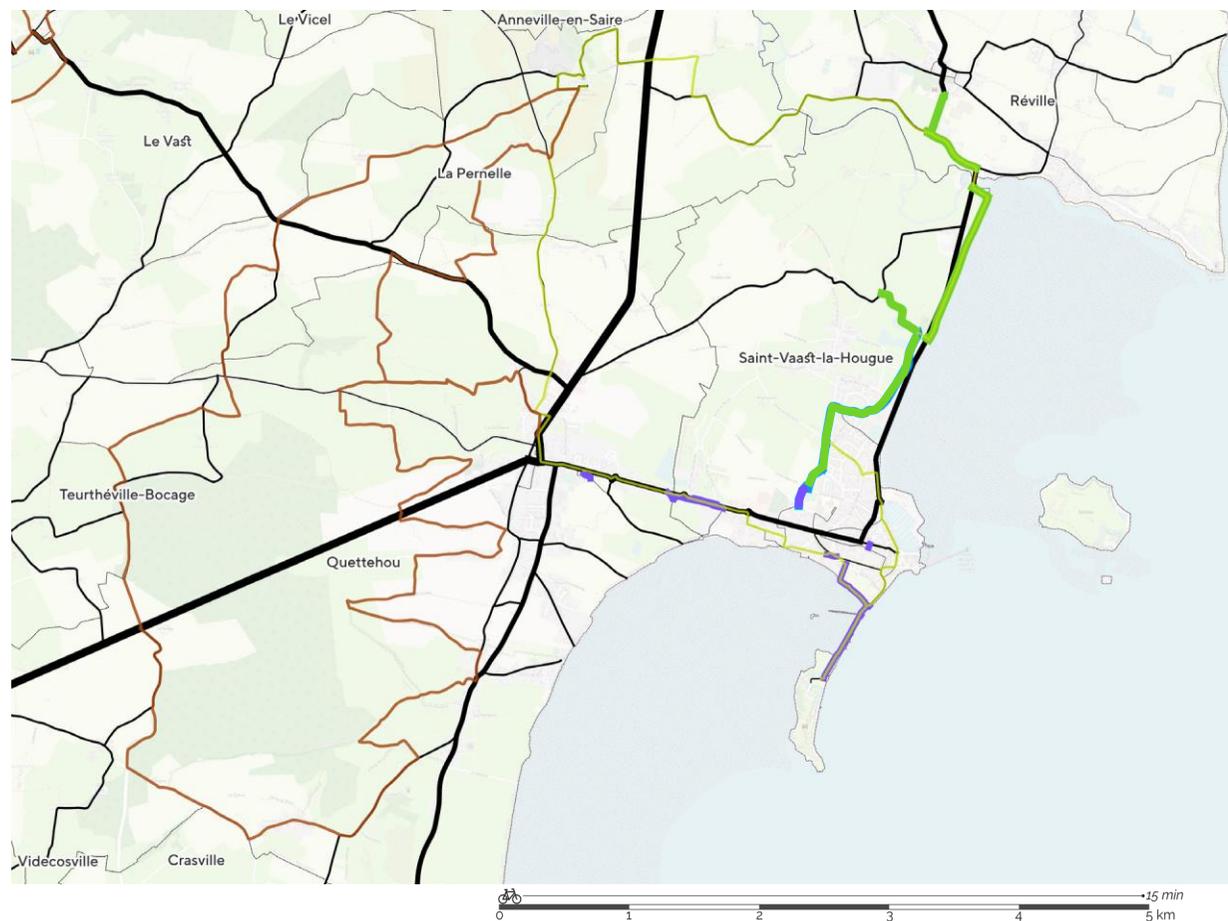
- La Vélomaritime (EV4) traverse les deux communes
- Présence de cheminements partagés et jalonnés pour les cyclistes
- Double-sens cyclables déployés dans le centre bourg de St-Vaast-la-Hougue

ENJEUX

L'amélioration de la qualité de l'itinéraire de la Vélomaritime (EV4).

Étudier la création d'itinéraires locaux de loisir et de tourisme à partir de la Vélomaritime (EV4) et vers les plages.

L'apaisement de la RD902 traversant Quettehou pour inciter davantage les déplacements quotidiens à vélo.

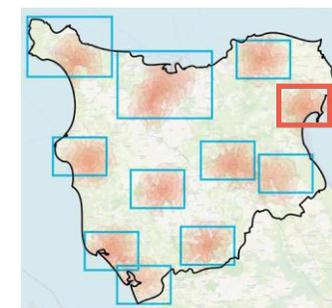


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Voie verte
- Espace mixte piétons/vélos
- Boucle de loisir
- Boucle VTT



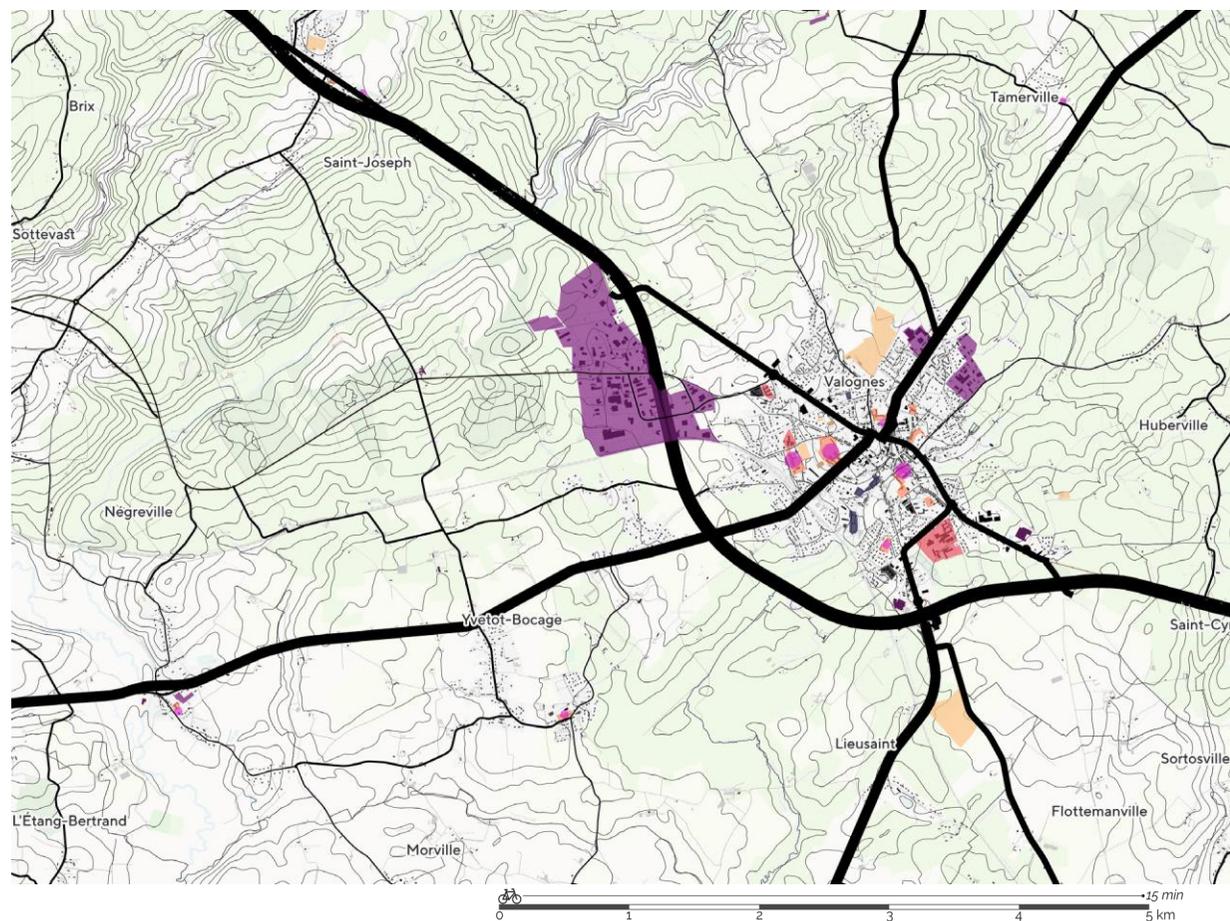
VALOGNES

Caractéristiques

- 6 822 habitants
- Part modale vélo des actifs en 2019 : 2,3 %
- Présence d'une gare SNCF
- Présence de quatre arrêts interurbains
- Présence d'une aire de covoiturage
- Présence d'un lycée et deux collèges
- Commune située dans le pôle de proximité du Cœur du Cotentin, où 45 % des déplacements domicile-travail s'effectuent au sein du pôle même
- 47 % des actifs se déplacent à Cherbourg-en-Cotentin
- Valognes fait partie du Pays d'Art et d'Histoire du Clos du Cotentin, renommé comme le "Petit Versailles Normand"
- Les Zones d'Activités Économiques, et notamment l'Espace d'Activités d'Armanville d'une superficie de 75 ha à l'est du bourg de Valognes, avec un accès direct à la RN 13 et la RD 62.

Projets

- Le projet d'écoquartier du Grand St-Lin qui intégrera un groupe scolaire, un centre nautique et un centre de secours.
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°4 "Mobilité active de la zone du Grand Saint Lin au centre-ville"
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°5 "Chemine-ments doux et paysagers"

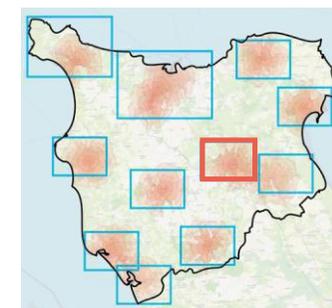


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

- Au dernier classement de la FUB (2021), la note était F
- Bandes cyclables : 3,8 km environ
- Pistes cyclables : 450 m sur la RD974
- Zone de rencontre dans le centre-ville
- La Vélomaritime (EV4) passe à 13 km à l'ouest de Valognes.

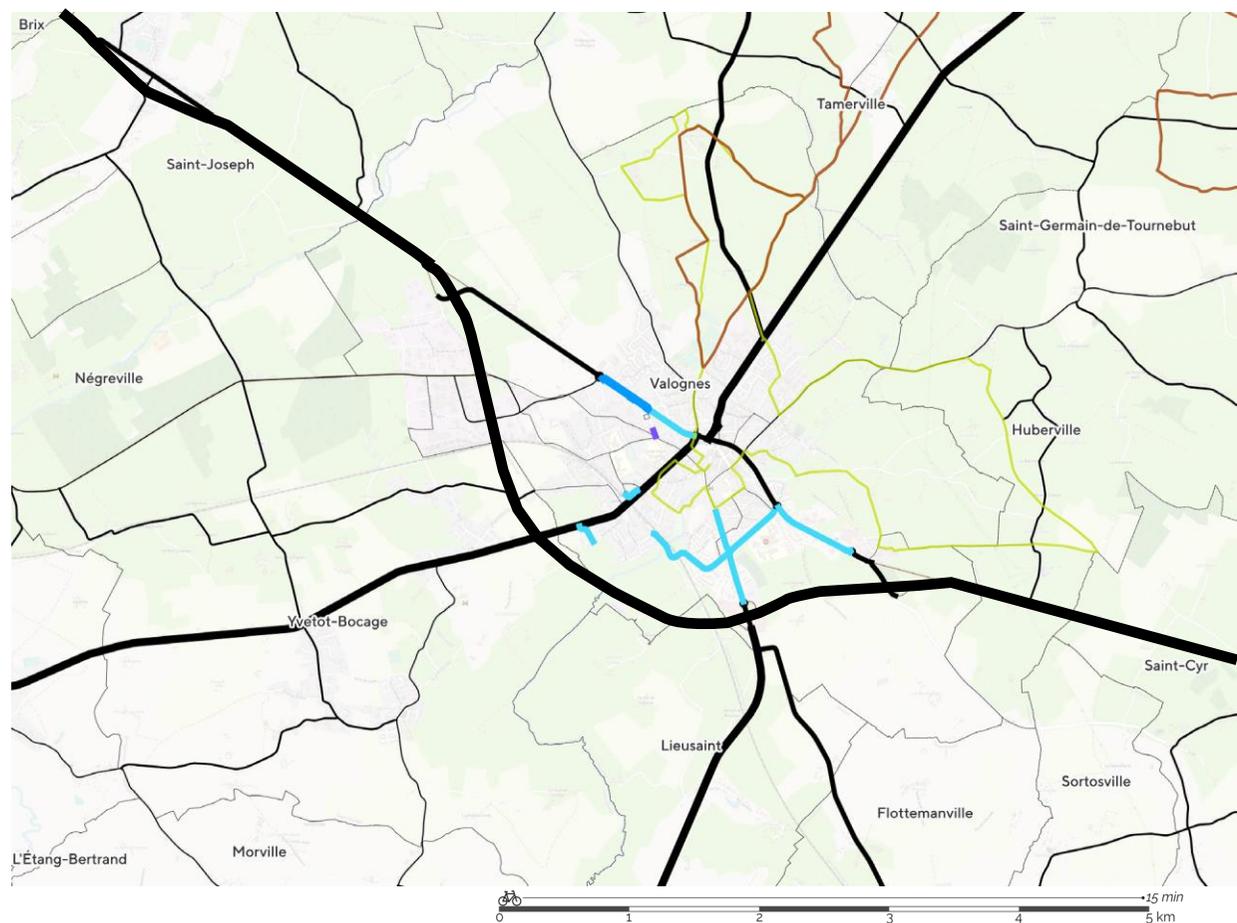
ENJEUX

La structuration d'un pôle multimodal autour de la gare de Valognes.

Le développement d'un schéma directeur cyclable à Valognes et ses communes périphériques afin de créer un maillage cyclable qualitatif permettant notamment l'accessibilité cyclable au lycée Henri Cornat et le rabattement vers la gare.

Étudier la liaison cyclable entre Valognes et Montebourg afin de répondre à la demande des trajets domicile-travail.

Étudier la création de liaisons cyclables à la Vélomaritime (EV4), permettant à terme une connexion entre la séquence est et la séquence ouest de cet itinéraire en passant par Valognes et Montebourg.

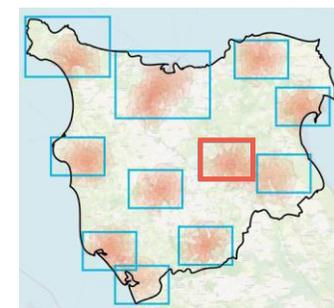


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Espace mixte piétons/vélos
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Boucle de loisir
- Boucle VTT



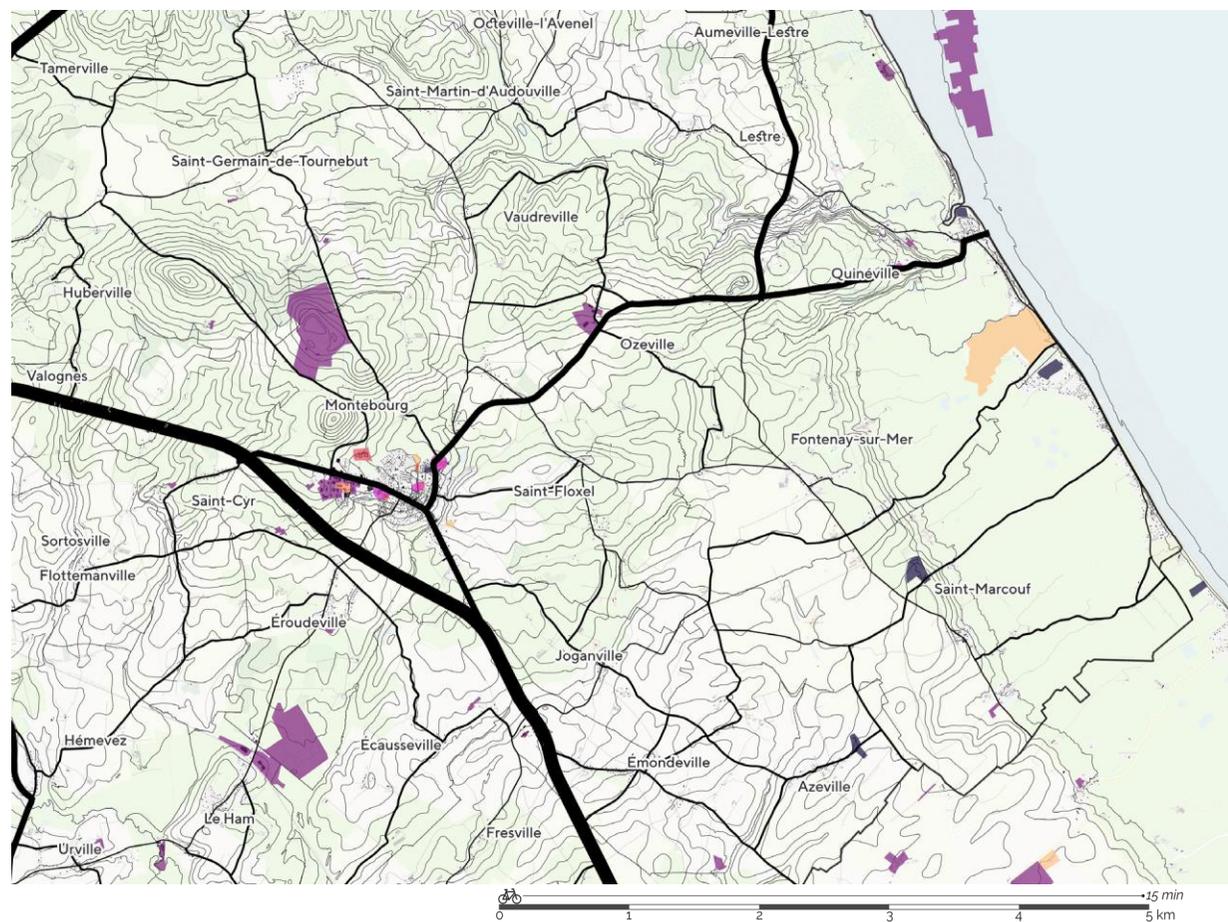
MONTEBOURG

Caractéristiques

- 2 106 habitants
- 1,4% : part modale vélo des actifs en 2019
- Présence de 2 collèges
- Commune située dans le pôle de proximité de Montebourg, où 40 % des déplacements domicile-travail s'effectuent au sein du pôle même
- Un territoire avec des déplacements importants vers d'autres pôles de proximité : 21 % des actifs se déplacent à Cherbourg-en-Cotentin et 23 % vers Valognes
- Absence de desserte du réseau Cap Cotentin car actuellement desservi par la ligne Nomad 301 Carentant - Cherbourg. Cela sera potentiellement modifié à la rentrée 2023 avec une compensation par une ligne Cap Cotentin
- Passage de la RN13 avec 2 échangeurs
- Territoire à très faible densité et à fort caractère rural (95 % de communes ont moins de 500 habitants)
- La présence d'équipements sur le pôle est concentrée principalement à Montebourg

Projets

- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°4 "Aménagement de voirie pôle enfance"
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°5 "Rénovation rue d'Huberville"

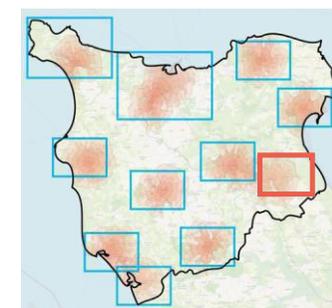


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

- Voie verte de 160 m dans le centre bourg de Montebourg
- La présence de la Vélomaritime (EV4) à environ 7 km à l'est

ENJEUX

Le développement d'un réseau de cheminements cyclables permettant de joindre Montebourg depuis les communes voisines.

Étudier la création d'un axe cyclable structurant entre Valognes et Montebourg pour répondre à la demande des trajets domicile-travail ; cet itinéraire pourrait continuer, à terme, vers Quinéville.

Étudier la création de liaisons cyclables à la Vélomaritime (EV4), permettant à terme une connexion entre la séquence est et la séquence ouest de cet itinéraire en passant par Valognes et Montebourg.

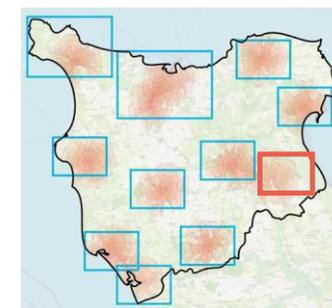


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Boucle de loisir
- Boucle VTT



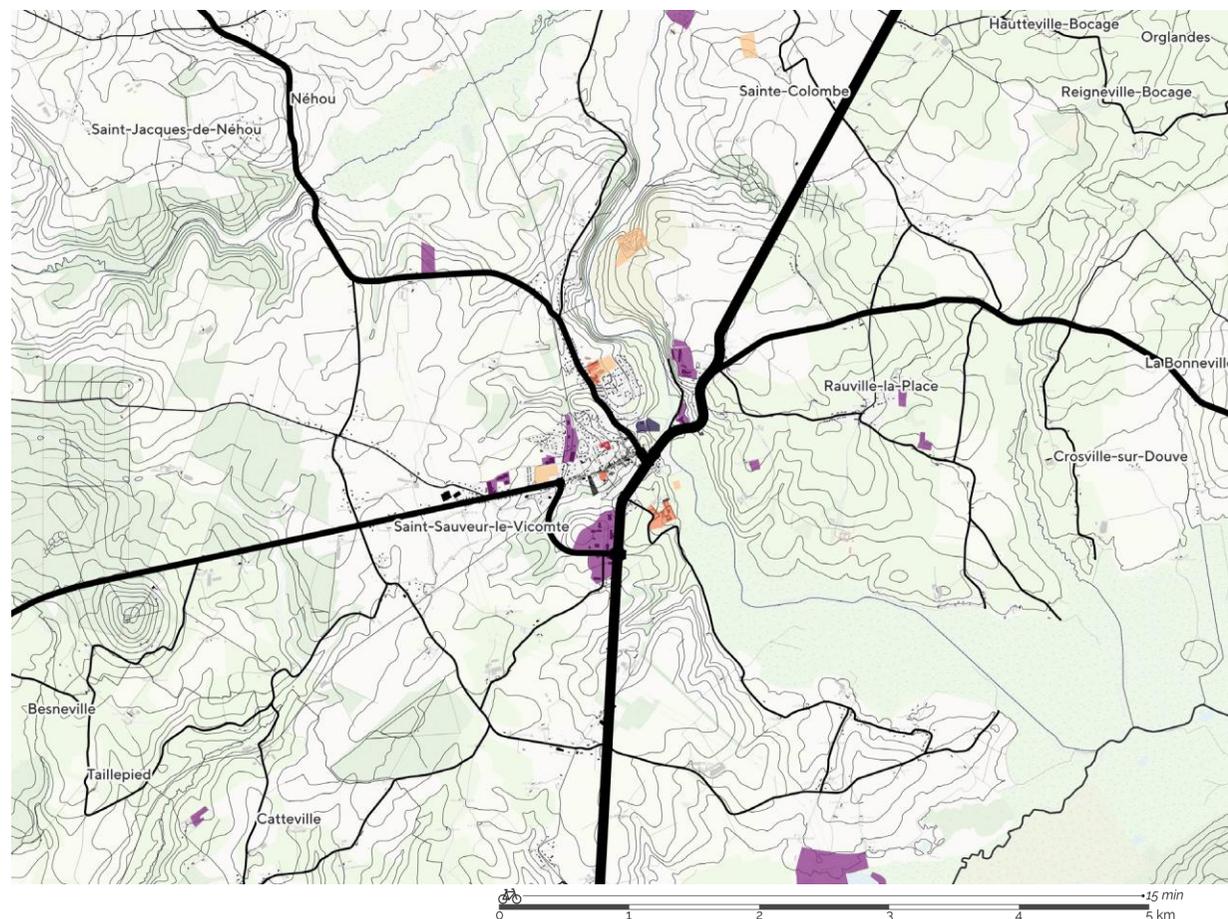
ST-SAUVEUR-LE-VICOMTE

Caractéristiques

- 1 712 habitants
- 0,5% : part modale vélo des actifs en 2019
- Présence de deux collèges
- Commune située dans le pôle de proximité de la Vallée de l'Ouve, où 38 % des déplacements domicile-travail s'effectuent au sein du pôle même
- Absence de desserte du réseau Cap Cotentin car actuellement desservi par la ligne Nomad 303 Coutances - Valognes
- Pôle de proximité à la limite sud de l'agglomération, situé à 14 km de Port-Bail-sur-Mer
- St-Sauveur-le-Vicomte est sur l'itinéraire routier entre Valognes et Coutances
- Pays d'Art et d'Histoire du Clos du Cotentin, avec entre autre la forteresse médiévale
- Commune du PNR des Marais du Cotentin et du Bessin.

Projets

- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°8 "Valoriser et promouvoir des circuits pédestres et cyclistes à thèmes"
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°10 "Aménagement la place Auguste Cousin"
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°11 "Renforcer la liaison Centre bourg/Château"

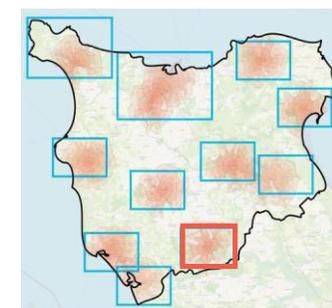


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

- Certains tronçons en zone 30, souvent accompagnés de ralentisseurs
- La Vélomaritime (EV4) passe à l'ouest du centre-bourg de St-Sauveur-le-Vicomte, sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée. Elle permet de desservir des équipements sportifs ainsi que le Super U

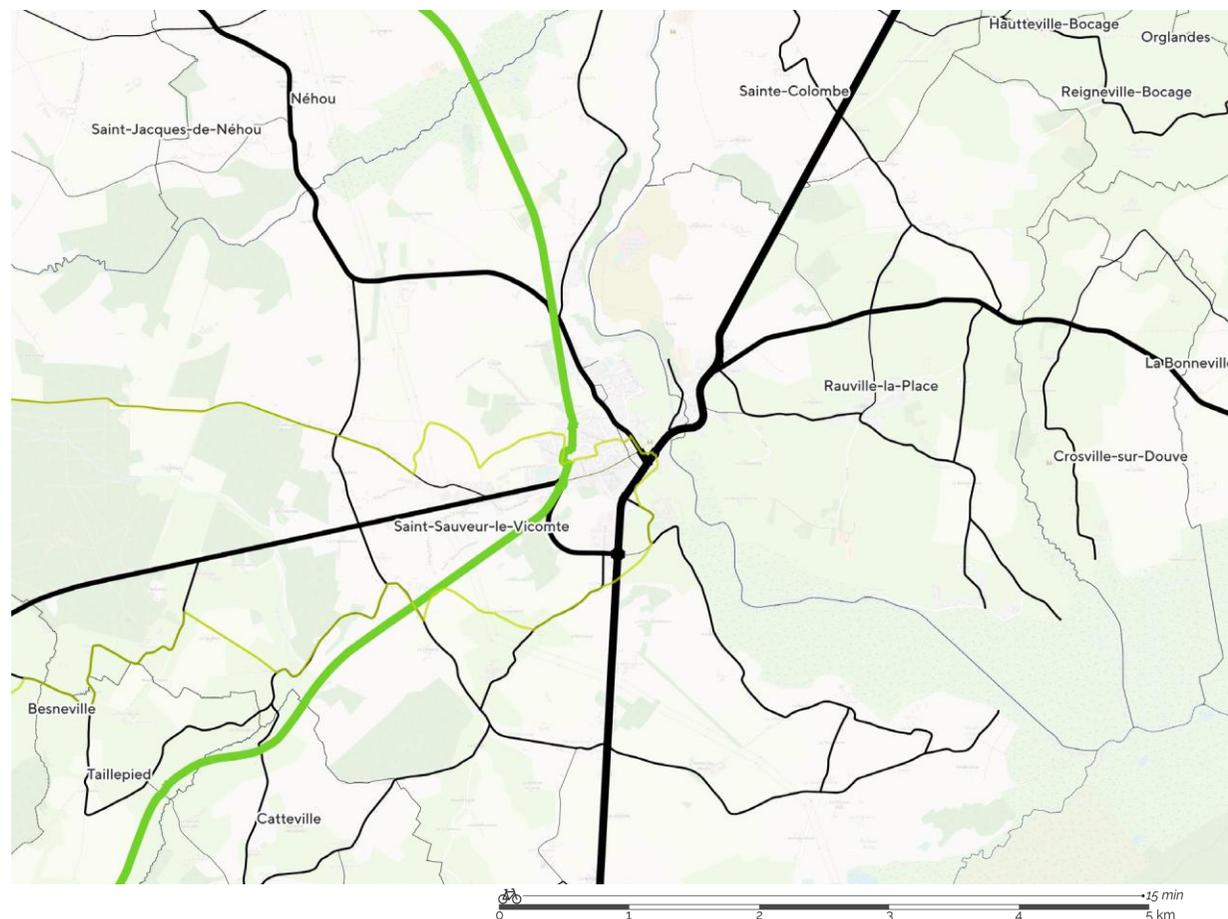
ENJEUX

Réflexion sur la requalification future de l'EV4 suite à la validation du nouveau tracé de principe de la Vélomaritime.

L'apaisement du bourg et plus particulièrement de la D15, de la D900 et de la D2 pour faciliter les déplacements quotidiens.

Étudier la création de boucles cyclables sécurisées à partir du bourg et de la Vélomaritime vers le château de Crosville-sur-Douve et l'abbaye près de Saint-Sauveur.

Étudier la création d'un itinéraire cyclable sécurisé entre le bourg et la forêt domaniale St-Sauveur (environ 5 km) puis, à terme dans une seconde phase, jusqu'à Port-Bail-sur-Mer (environ 8 km additionnels).

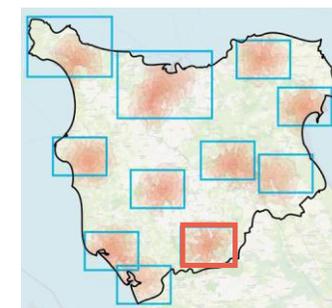


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Voie verte
- Boucle de loisir



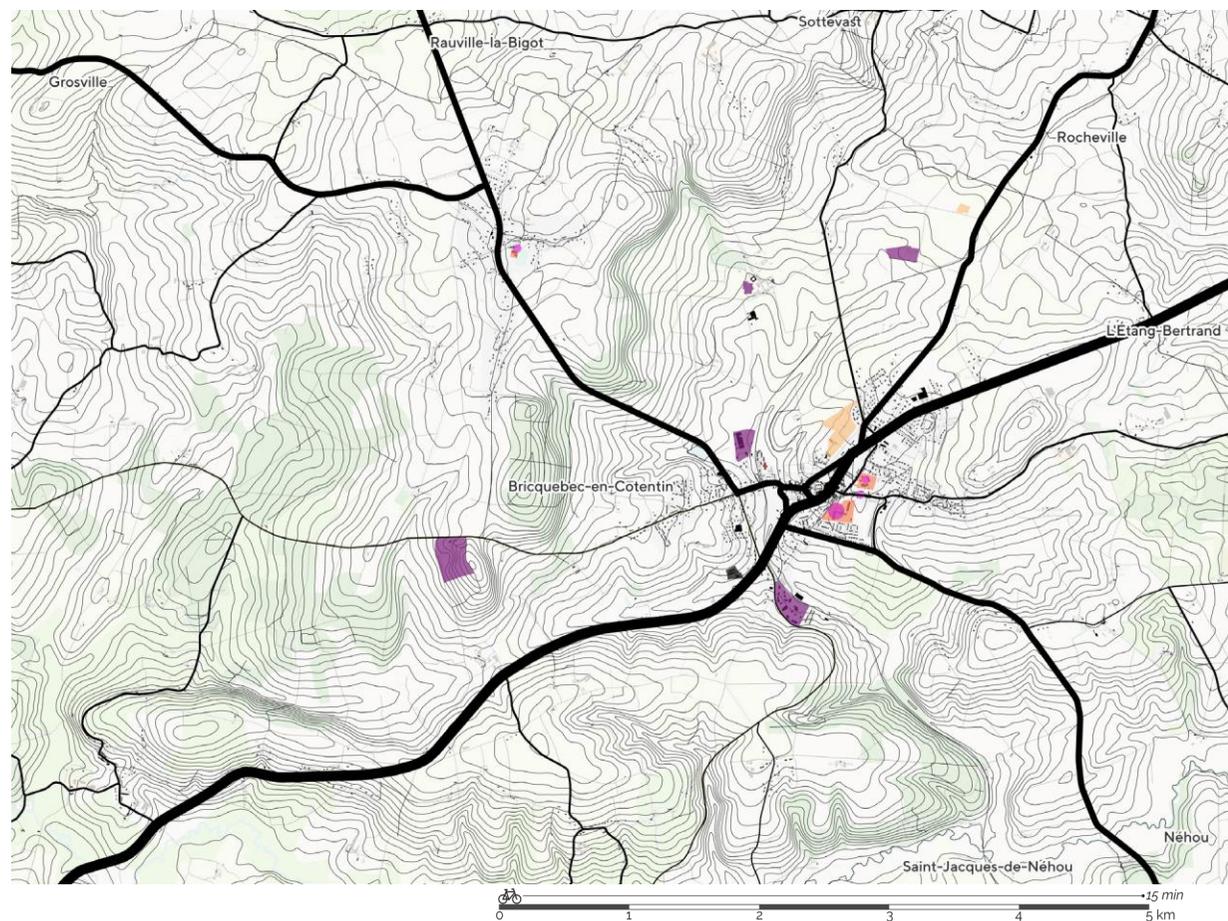
BRICQUEBEC-EN-COTENTIN

Caractéristiques

- 5 826 habitants
- part modale vélo des actifs en 2019 : 0,4 %
- Les établissements scolaires, dont 1 collège, sont situés à 700 m dans la rue Sainte-Catherine
- 20 % de flux internes du pôle de proximité se font vers/ depuis la commune
- Présence d'un arrêt interurbain
- Commune nouvelle par la fusion de six communes
- Pays d'Art et d'Histoire du Clos du Cotentin, comptant, en outre, un château
- La grande fête traditionnelle de la Saint-Anne fin juillet

Projets

- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°5 : "Création d'une station intermodale"
- Réalisation d'un projet de mobilité cyclable

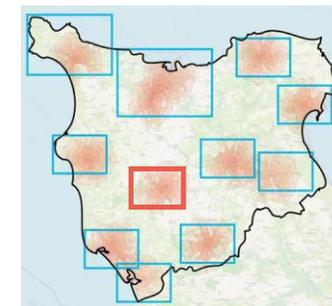


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

- Passage de la Vélomaritime (EV4)
- 2 liaisons étudiées avec les communes déléguées du Le Vrétot et Quettetot dans le cadre du plan vélo de la commune

ENJEUX

Réflexion sur la requalification future de l'EV4 suite à la validation du nouveau tracé de principe de la Vélomaritime ;

L'aménagement d'une rue aux écoles sur la rue Sainte-Catherine ;

La réalisation des deux liaisons étudiées avec les communes déléguées du Le Vrétot et Quettetot ;

La structuration du pôle multimodal autour de l'arrêt du réseau Cap Cotentin ;

Étudier la création d'un itinéraire cyclable structurant vers Valognes.

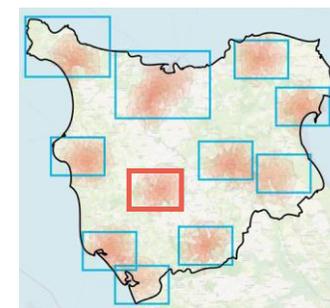


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

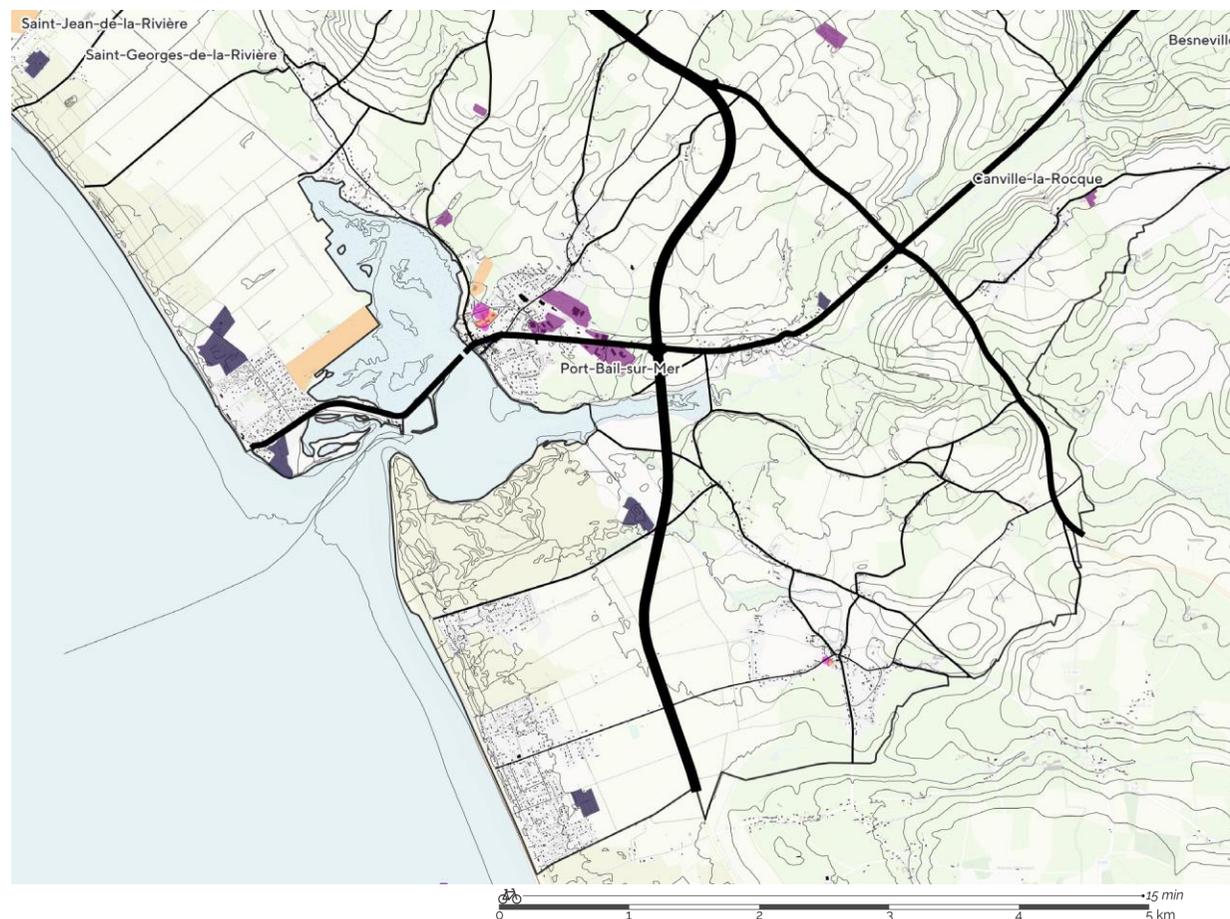
- Voie verte
- Boucle de loisir
- Boucle VTT



PORT-BAIL-SUR-MER

Caractéristiques

- 2 556 habitants
- part modale vélo des actifs en 2019 : 0,9 %
- Présence d'un collège
- La commune n'est pas un pôle de proximité mais elle est considérée comme une polarité secondaire au sein du pôle de proximité de la Côte-des-Isles
- Commune balnéaire à l'ouest du Cotentin, limitrophe avec la Communauté de Communes Côte Ouest Centre Manche
- 51 % de résidences secondaires
- Présence de nombreux campings et établissements touristiques
- Présence d'un arrêt interurbain
- Présence d'une aire de covoiturage
- 26 % de flux internes du pôle de proximité se font vers/ depuis la commune
- Le Pont aux XIII Arches (D15) entre le bourg et la plage
- Train touristique entre Portbail et Barneville
- La capitainerie propose de la location de VAE

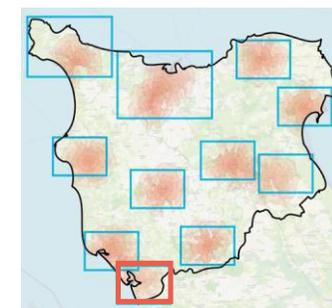


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Projets

- **Extension de la voie verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée en cours**
- **Projet de traitement des discontinuités cyclables mené par le Département :**
 - carrefour entre la voie verte et la D903 ;
 - envie de créer une passerelle modes actifs sur le Pont aux XIII Arches (D15).
- **Petite ville de demain (PVD) : Fiche action 3 "Requalification Plage"**
- **Petite ville de demain (PVD) : Fiche action 4 "Requalification de l'entrée Nord et aménagement de pistes cyclables et de randonnées"**
- **Petite ville de demain (PVD) : Fiche action 5 "Requalification de la place Edmond Laquaine"**
- **Petite ville de demain (PVD) : Fiche action 6 "Aménagement de la place aux arbres"**

Aménagements cyclables

- **Voie verte à l'ouest de la commune jusqu'à Les Vautiers**
- **Chaussées à voie centrale banalisée (RD15, RD940E.)**

ENJEUX

Le développement de services vélo pendant la période estivale.

La définition d'un itinéraire structurant qualitatif vers Barneville-Carteret pour anticiper l'arrivée de la future RCID/EV4.

Étudier la création de boucles cyclables de loisir vers les destinations touristiques.

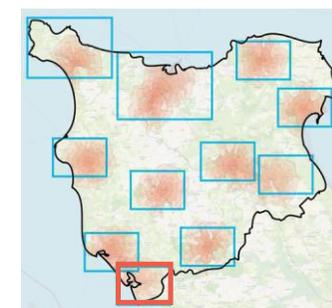


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Voie verte
- Espace mixte piétons/vélos
- Boucle de loisir
- Boucle VTT
- CVCB
- Schéma de principe EV4



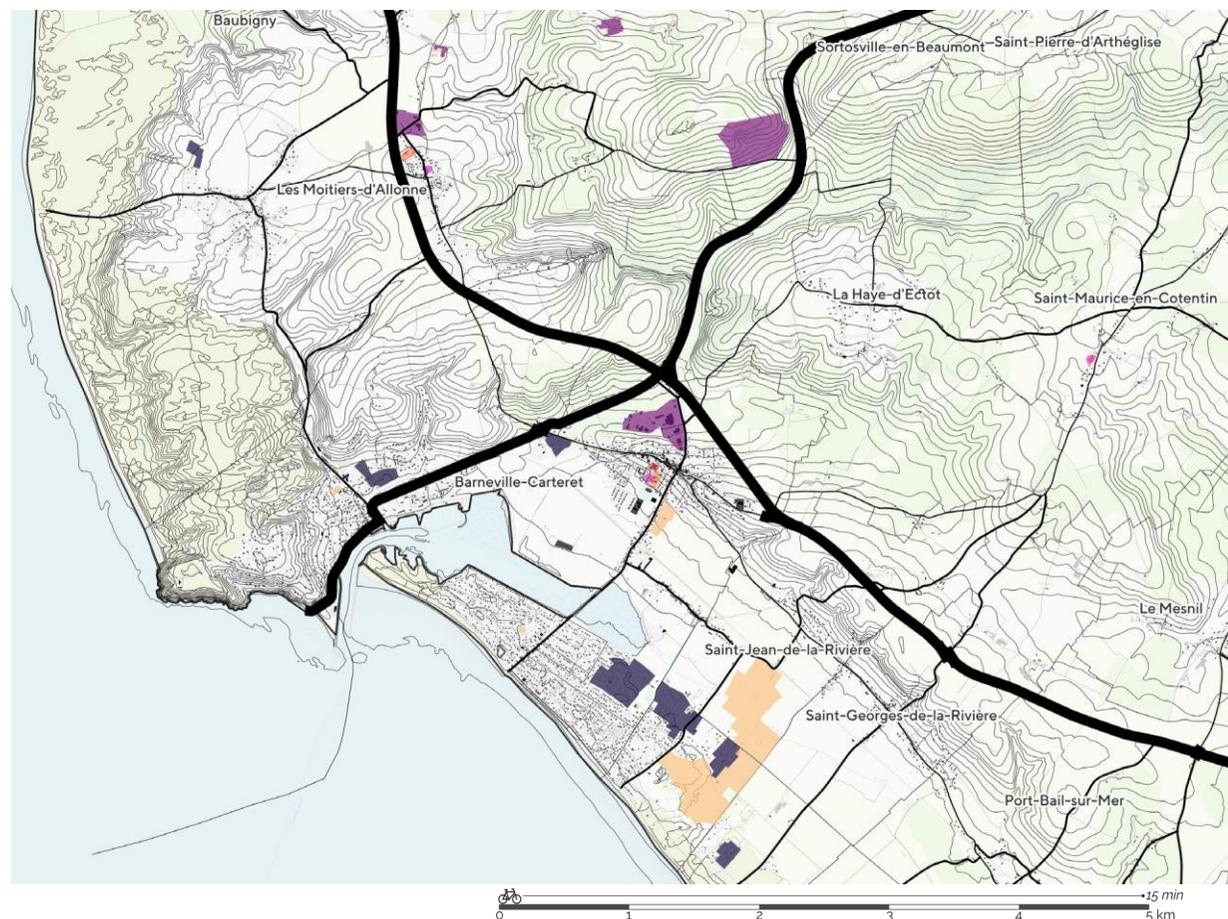
BARNEVILLE-CARTERET

Caractéristiques

- 2 239 habitants
- Part modale vélo des actifs en 2019 : 1,4 %
- 51 % des déplacements domicile-travail au sein du pôle même
- Présence de trois arrêts interurbains
- Présence d'une aire de covoiturage (entre Barneville-Carteret et Port-Bail-sur-Mer)
- Communes balnéaires à l'ouest du Cotentin
- 57 % de résidences secondaires, soit environ 10 000 habitants l'été
- Présence de nombreux campings et établissements touristiques
- Train touristique entre Portbail et Barneville
- Un service de location de vélos (fatbikes électriques, VTT) (CotActive)

Projets

- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°3 "Création de voies douces sur l'ensemble du territoire"
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°4 "Création d'une station intermodale et deux annexes", 2 dans le centre-bourg, 1 à Carteret et 1 à Barneville-Plage
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°5 "Promenade Abbé Lebouteiller", entre le centre bourg et le port

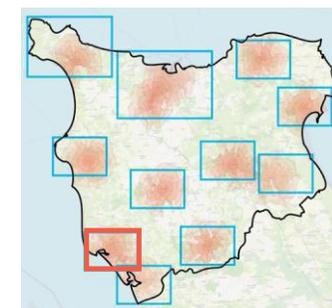


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

- Bandes cyclables : 2 km environ
- Voie verte de 1,3 km le long du Blvd. Maritime

ENJEUX

Le développement de services vélo pendant la période estivale.

La définition d'un itinéraire structurant pour anticiper l'arrivée de la future RCID/EV4 et connecter Barneville-Carteret à Flamanville au nord et à Port-Bail-sur-Mer au sud.

Étudier la création d'itinéraires cyclables depuis les communes voisines vers les destinations touristiques (Phare de Carteret, plage de la Potinière, Moulin à Vent du Cotentin) en passant par le centre-bourg de Barneville-Carteret.

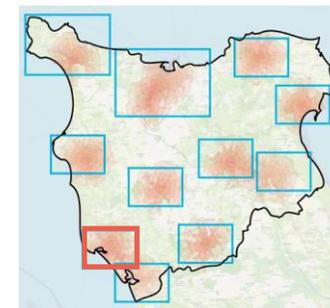


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Voie verte
- Bande cyclable
- Boucle de loisir
- Boucle VTT
- Schéma de principe EV4



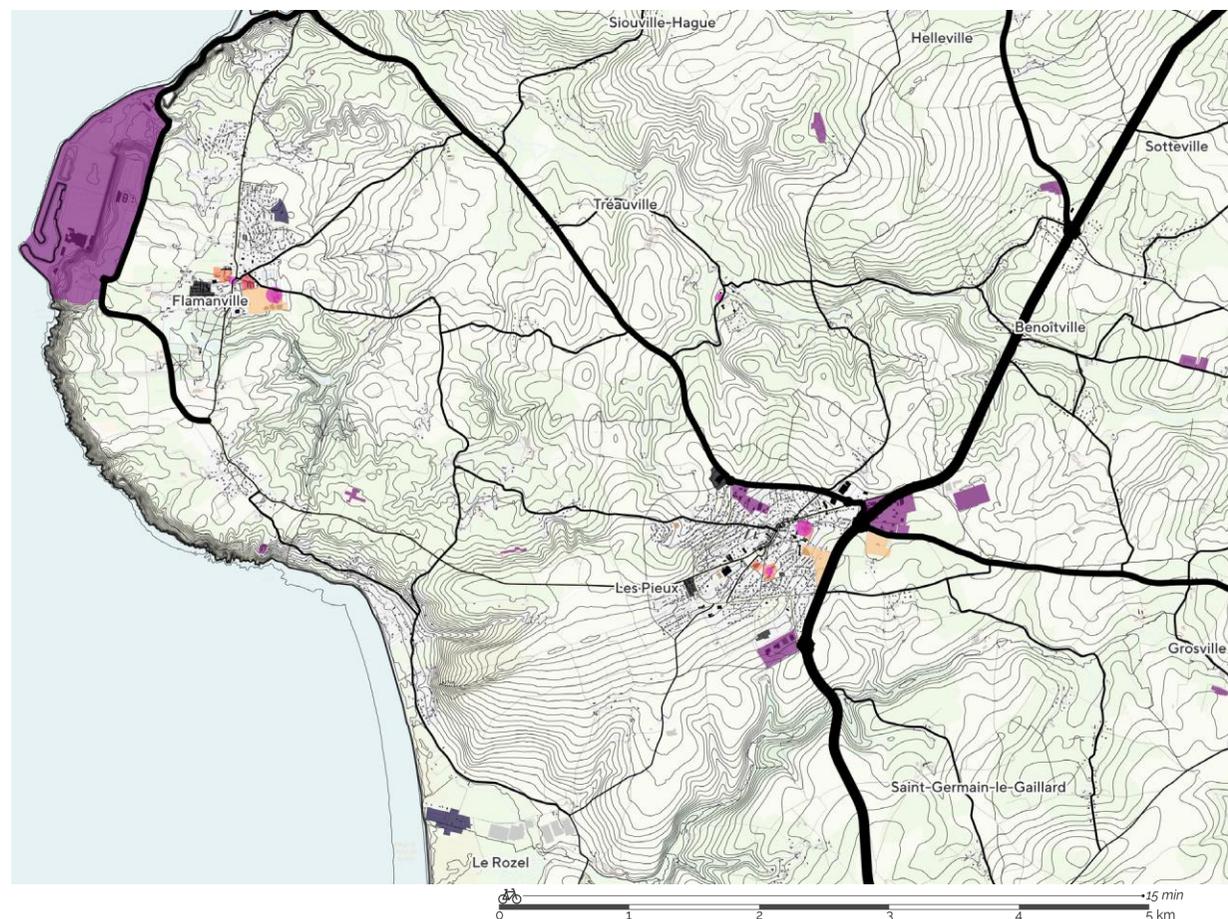
LES PIEUX & FLAMANVILLE

Caractéristiques

- 3 220 habitants aux Pieux
- Part modale vélo des actifs : 0,8 %
- 1 766 habitants à Flamanville et 2,7 % de part modale vélo des actifs
- Présence de 2 collèges, un sur chacune des communes
- La centrale nucléaire EDF de Flamanville et la construction de l'EPR a entraîné une croissance démographique forte de ce pôle de proximité
- 47 % des actifs sortent pour aller à Cherbourg-en-Cotentin, et 41,6 % des actifs sur le pôle de proximité viennent de Cherbourg-en-Cotentin
- Présence de plusieurs arrêts interurbains : 2 aux Pieux, 1 à Flamanville, 2 à proximité de la centrale EDF
- Présence de deux aires de covoiturage (dont une à Benoitville)
- Le centre et le bourg des Pieux est situé en hauteur.

Projets

- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°3 "Plan de Déplacement Urbain.
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°4 "Liaison Douce Flamanville - Les Pieux".
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°5 "Sécurisation de l'avenue de la Côte des Isles".

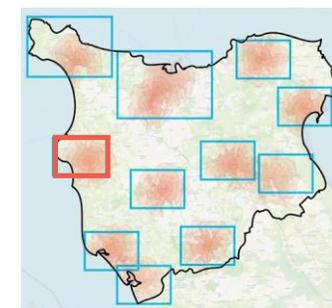


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

- Piste cyclable à proximité de la D23 et la D650.

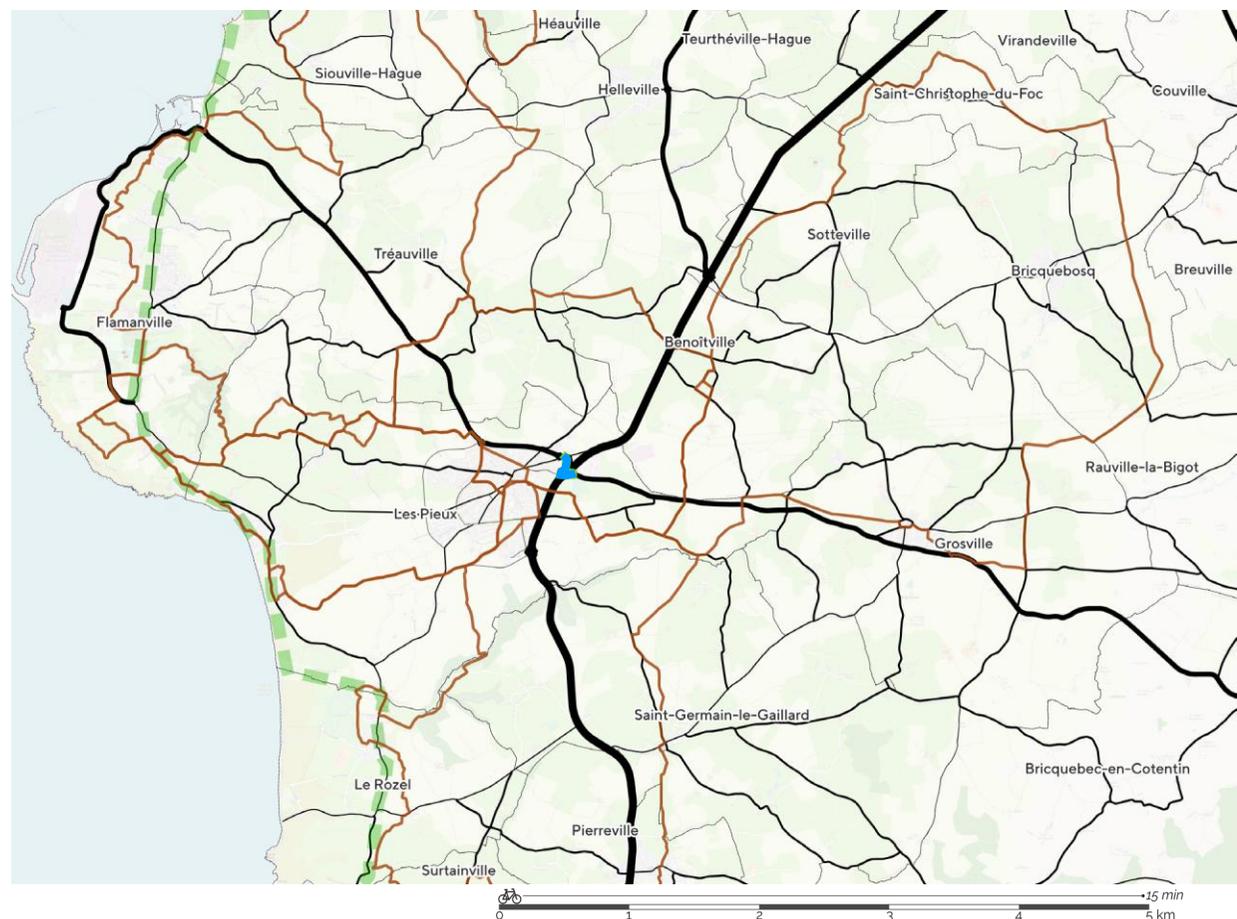
ENJEUX

Étudier la création d'une liaison cyclable sécurisée entre les Pieux et EDF Flamanville (environ 7 km) en passant par le bourg de Flamanville.

La sécurisation des accès au site EDF par la création d'aménagements cyclables en site propre.

Étudier l'utilité et faisabilité d'un itinéraire cyclable sécurisé entre les Pieux et la page de Scioto.

La création d'aménagements de rabattement vers l'arrêt interurbain des Pieux et la mise en place de places de stationnement sécurisées.

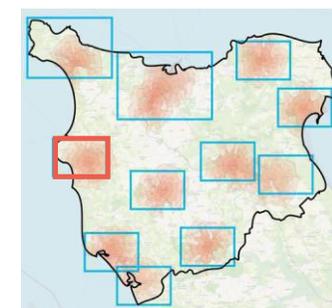


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Piste cyclable
- Boucle VTT
- Schéma de principe EV4



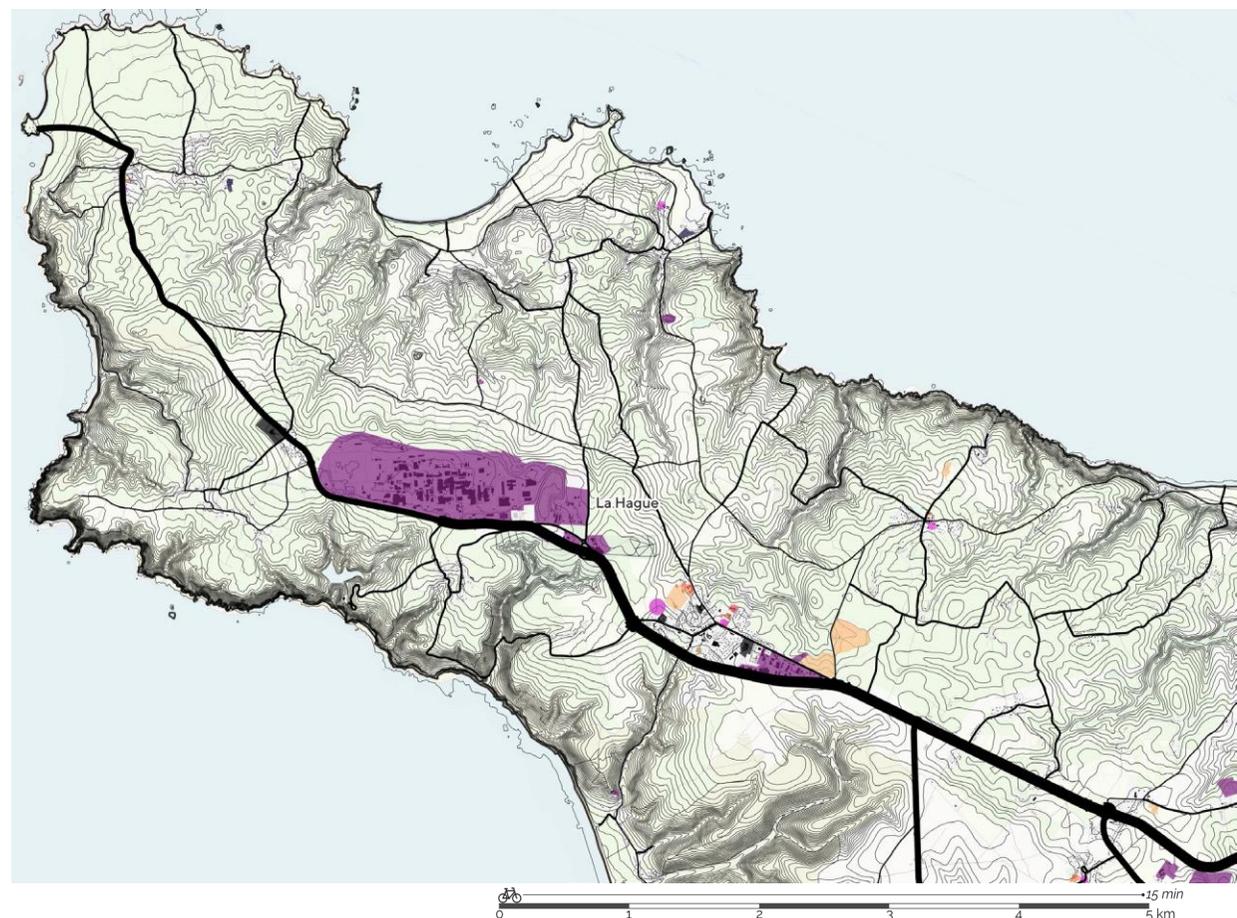
LA HAGUE : URVILLE-NACQUEVILLE & BEAUMONT-HAGUE

Caractéristiques

- 11 173 habitants
- Commune nouvelle par la fusion de 18 communes, elles étaient auparavant réunies en communauté de communes
- C'est la commune la plus étendue du département (149 km²)
- La commune déléguée Urville-Nacqueville est la plus peuplée et relativement dense (<180 hab./km²), elle se trouve en continuité de la commune déléguée de Querqueville (Cherbourg-en-Cotentin)
- Orano, usine de retraitement de déchets nucléaires est l'un des employeurs majeurs du Cotentin
- La centralité du pôle de proximité est située à Beaumont-La Hague, commune déléguée concentrant les équipements, les services et les commerces
- Communes situées dans le pôle de proximité de La Hague, où 48 % des déplacements domicile-travail s'effectuent au sein du pôle même 75 % des actifs sortent du pôle pour se rendre à Cherbourg-en-Cotentin et 52 % viennent de Cherbourg-en-Cotentin
- Présence de plusieurs arrêts interurbains dont : trois à Urville-Nacqueville, deux à Beaumont-La Hague, et un à proximité d'Orano
- Présence de 2 aires de covoiturage (Acqueville)

Projets

- Liaison cyclable entre Urville-Nacqueville et Cherbourg-en-Cotentin par la création d'une voie verte
- Petite ville de demain (PVD) : Fiche action n°7 : "Chemins doux et paysagers"
- Le projet intègre les mobilités douces ainsi qu'un schéma vélo à l'échelle de Beaumont et de ses accès. (en cours, en attente) "La commune a contractualisé avec un cabinet de programmation urbaine à la rentrée, on aura le programme pour fin 2023." La Hague
- Volonté de la commune d'intégrer des pistes ou bandes cyclables dans le cadre des futurs projets de voirie, hormis les zones 30 ou de rencontre.

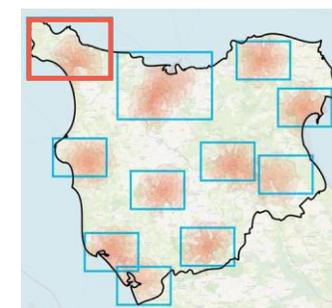


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Services et activités

- Administratif
- Pôle de santé
- Zone d'activité
- Établissement scolaire
- Établissement sportif



Aménagements cyclables

- Au dernier classement de la FUB (2021), la note était F.
- Pistes cyclables : 1,2 km à Beaumont-Hague, avec quelques discontinuités.
- Bandes cyclables : 0,5 km environ à Beaumont-Hague.
- Présence de trois boucles cyclables sur le pôle, sur plus de 70 km, pour le loisirs. Les itinéraires ont été jalonnés en 2005. Certaines portions sont destinées à la pratique du VTT.

ENJEUX

Étudier la réalisation d'une liaison entre Urville-Nacqueville et Cherbourg-en-Cotentin par le biais d'une continuité cyclable sécuritaire de la CV1 du SDC de Cherbourg-en-Cotentin/

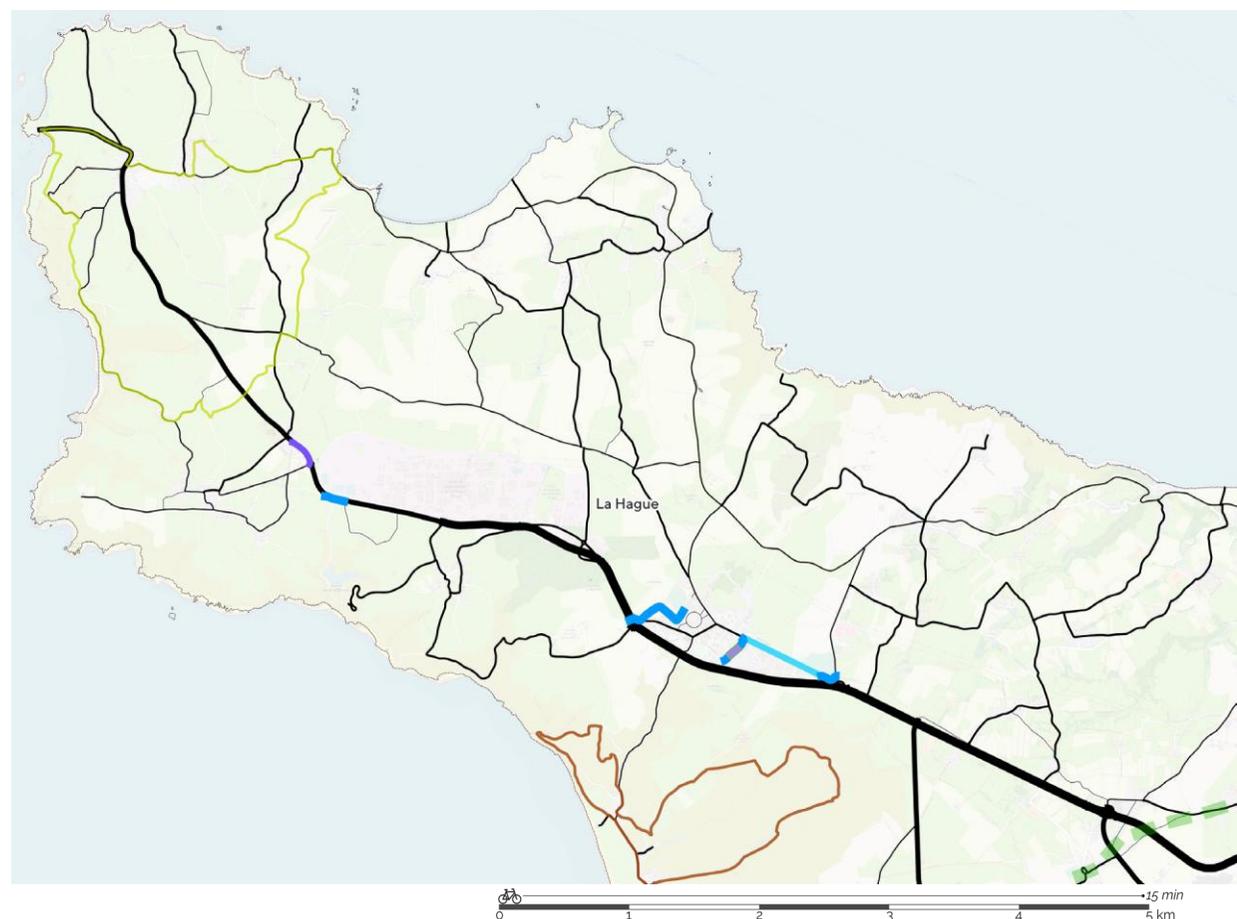
L'accessibilité cyclable du site industriel d'Orano.

Étudier la création d'une liaison cyclable sécurisée de Cherbourg-en-Cotentin à Beaumont par Querqueville, potentiel tracé à étudier par les anciennes voies du tramway.

Le déploiement d'itinéraires pour le vélo tourisme et sportif permettant également de desservir la majorité des bourgs des communes déléguées.

L'aménagement de services pour les habitants et usagers (stationnement, bornes de réparation) à proximité des arrêts interurbains de Urville-Nacqueville, Querqueville et Beaumont-La Hague.

L'incitation à la réalisation d'un PDE par Orano.

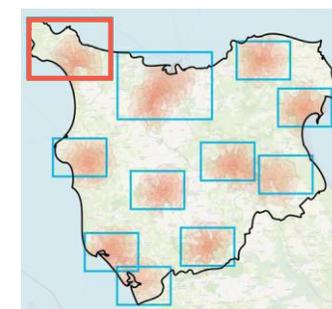


Réseau routier

- Route départementale secondaire ou route communale
- Route départementale principale
- Route nationale

Aménagements cyclables

- Espace mixte piétons/vélos
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Boucle de loisir
- Boucle VTT
- Schéma de principe EV4



SYNTHÈSE : CATÉGORIES DES ENJEUX

La création de conditions permettant de faciliter les déplacements au sein du pôle (intra-pôle)

- **St-Vaast-la-Hougue**
- **Valognes**
- **Montebourg**
- **St-Sauveur-le-Vicomte**

La valorisation des itinéraires touristiques

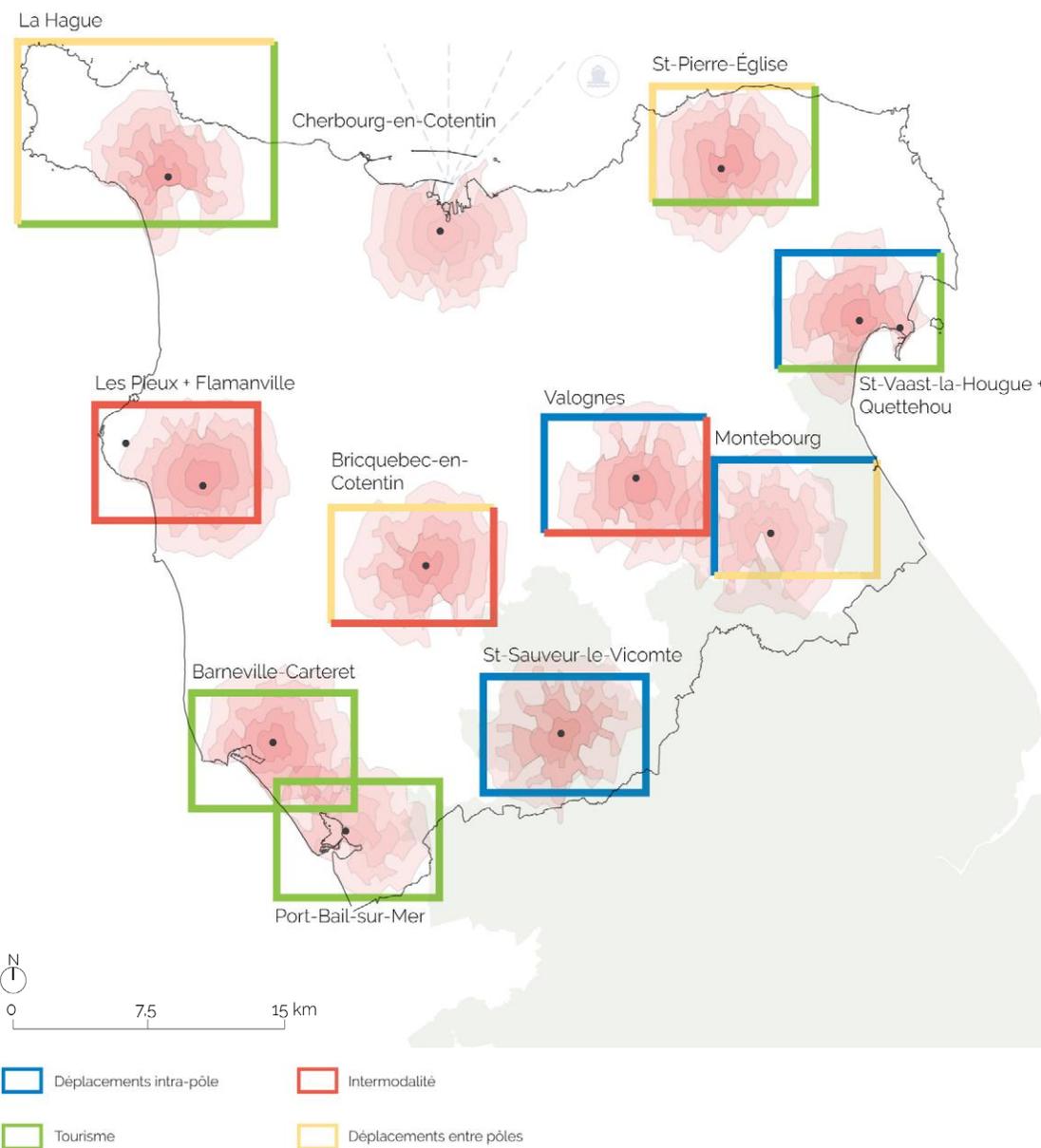
- **St-Pierre-Église**
- **Port-Bail-sur-Mer**
- **Barneville-Carteret**
- **St-Vaast-la-Hougue**
- **La Hague : Urville-Nacqueville & Beaumont-Hague**

La mise en place de dispositifs pour inciter à l'intermodalité

- **Valognes**
- **Bricquebec-en-Cotentin**
- **La Hague : Urville-Nacqueville & Beaumont-Hague**
- **Les Pieux + Flamanville**

La création d'itinéraires structurants pour encourager les déplacements vers d'autres pôles (inter-pôles)

- **Montebourg (vers Valognes)**
- **Bricquebec-en-Cotentin (Vers Valognes)**
- **La Hague (vers Cherbourg-en-Cotentin)**
- **St-Pierre-Église (vers Cherbourg-en-Cotentin)**



8.2 LES FAISCEAUX

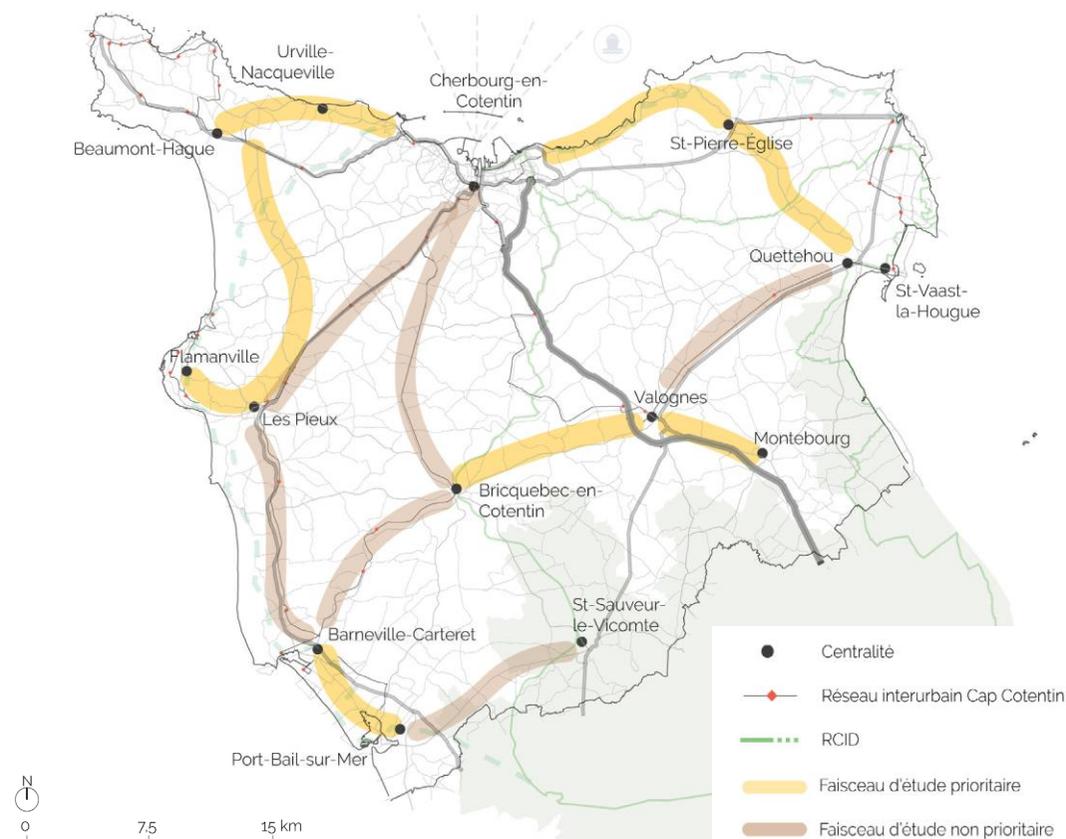
L'analyse des faisceaux a comme objectif d'appréhender le terrain entre plusieurs pôles de proximité. Une analyse FFOM est réalisée pour comprendre le potentiel cyclable du territoire couvert par un faisceau et la faisabilité de créer des itinéraires qualitatifs, soit nouveaux, soit des infrastructures existantes. Une définition de trois caractéristiques principales permettra de privilégier les faisceaux sur lesquels se mènera l'analyse FFOM :

- **Le potentiel et faisabilité de relier deux pôles de proximité,**
- **La présence d'une demande de déplacements domicile-travail ou à caractère touristique et de loisir,**
- **La présence d'une ligne interurbaine Cap Cotentin qui puisse permettre le rabattement pour réaliser un trajet intermodal.**

Les itinéraires seront destinés à trois types de cibles :

- **Les usagers souhaitant rejoindre quotidiennement ou régulièrement un arrêt du réseau Cap Cotentin (autocar, à la demande, covoiturage ou autostop),**
- **Les habitants souhaitant les rejoindre de façon occasionnelle tant pour des trajets utilitaires que pour de loisirs,**
- **Les touristes et cyclotouristes en vacances dans le Cotentin.**

Au-delà de relever le potentiel cyclable des faisceaux, l'analyse FFOM permet de comprendre quels faisceaux peuvent être déclinés en actions concrètes. L'analyse de base des faisceaux Valognes <> Quettehou, Les Pieux <> Barneville-Carteret, Les Pieux <> Cherbourg-en-Cotentin, Bricquebec-en-Cotentin <> Cherbourg-en-Cotentin, Barneville-Carteret <> St-Sauveur-le-Vicomte et Port-Bail-sur-Mer <> St-Sauveur-le-Vicomte a relevé une absence de caractéristiques principales et ne supporte donc pas leur priorisation et la réalisation d'une étude approfondie. Pour les faisceaux étudiés en détail, la compréhension des enjeux ci-dessous permettra de définir et de prioriser les actions concrètes à réaliser.



ENJEUX

L'enjeu de la création de liaisons cyclables dans ces faisceaux de territoire est de développer la pratique quotidienne du vélo entre des destinations, de rabattre les usagers du vélo vers les gares et arrêts des lignes interurbaines Cap Cotentin pour inciter à l'intermodalité. Dans certains cas, cela peut être un support au développement d'itinéraires de loisir et de cyclotourisme.

FAISCEAUX LA HAGUE (URVILLE-NACQUEVILLE ET BEAUMONT-HAGUE) <=> CHERBOURG-EN-COTENTIN

Argumentaire

- Densité d'Urville-Nacqueville (<180 hab./km²)
- Présence d'Orano, un employeur majeur du Cotentin
- 6 000 échanges quotidiens avec La Hague, dans les deux sens
- 75 % des actifs sortent pour aller à Cherbourg-en-Cotentin et 52 % des actifs du pôle de proximité viennent de Cherbourg-en-Cotentin
- Présence de trois arrêts interurbains sur le faisceau
- Présence d'une ancienne voie de tramway de Cherbourg jusqu'à Urville-Nacqueville en passant par Querqueville
- Itinéraire d'intérêt touristique le long du littoral

Aménagements cyclables existants

- Piste cyclable entre Querqueville et le centre de Cherbourg-en-Cotentin (CV1 du SDC)
- Cheminement mixte piétons-vélos le long du littoral à Querqueville
- Quelques pistes et bandes cyclables à Beaumont-Hague

ENJEUX

La création d'un itinéraire cyclable continu et sécurisé depuis Urville-Nacqueville qui se connecte à la CV1 du SDC de Cherbourg-en-Cotentin.

La création d'un aménagement cyclable pour les itinéraires touristiques et de loisir le long de la côte entre Urville-Nacqueville et Querqueville.

L'analyse des différents axes routiers permettant la création d'itinéraires cyclables principaux et alternatifs.

L'accessibilité cyclable du site industriel d'Orano.

L'aménagement de services (bornes de réparation, compteurs) le long des itinéraires cyclables et à proximité des arrêts interurbains.



ANALYSE FFOM



Forces

- Le pôle de La Hague est caractérisé par deux catégories d'enjeux : les déplacements vers et depuis Cherbourg-en-Cotentin et le tourisme.
- Le trajet entre Urville-Nacqueville et Cherbourg-en-Cotentin est inférieur à 10 km.
- Présence de la ligne A du réseau Cap Cotentin et plusieurs arrêts interurbains.



Opportunités

- **Des itinéraires principaux à analyser :**
 - D45 : itinéraire direct inférieur à 5 km entre Urville-Nacqueville et Cherbourg-en-Cotentin ; continuité vers Beaumont-Hague à l'ouest
 - D901 : route principale pour les déplacements entre Beaumont-Hague et Cherbourg-en-Cotentin
- **Itinéraires bis à analyser :**
 - D901E traversant Beaumont-Hague
 - D237 : itinéraire de liaison entre la D45 et la D901
 - D402 et D402E1 : itinéraire de liaison entre la D45 et la D901
 - D518 (route du Fort) : itinéraire le long du littoral à Urville-Nacqueville
- **L'ancien tracé du tramway entre Cherbourg-en-Cotentin et Urville-Nacqueville**
- **Présence du cheminement mixte piétons-vélos le long du littoral**
- **Présence de plusieurs arrêts interurbains le long de la D901**
- **Déplacements quotidiens vers / depuis Orano et entre Urville-Nacqueville et Cherbourg-en-Cotentin**



Faiblesses

- Le trajet entre Urville-Nacqueville et Cherbourg-en-Cotentin réalisable en 15 minutes environ en voiture.
- Le trajet entre Beaumont-Hague et Cherbourg-en-Cotentin réalisable en 25 minutes environ en voiture.



Menaces

- **Terrain très accidenté :**
 - Sur la D45 entre Urville-Nacqueville et Lieu Piquot
 - Sur la D901 entre Les Bacchus et Querqueville
- **Besoin d'acquisition foncière le long de deux itinéraires principaux identifiés pour créer des nouveaux aménagements cyclables qualitatifs.**

FAISCEAU CHERBOURG ↔ SAINT-PIERRE-ÉGLISE

Argumentaire

- **Deux catégories d'enjeux : le potentiel touristique de Saint-Pierre-Église et les déplacements depuis ce pôle vers Cherbourg-en-Cotentin :**

- Le pôle de St-Pierre-Église a une importance touristique dans la Communauté d'Agglomération du Cotentin : 25 % de résidences secondaires au sein du pôle,

- 31 % des actifs se déplacent à Cherbourg-en-Cotentin.

- **Présence d'une ancienne voie ferrée (CFD).**

- **Présence de trois arrêts interurbains sur le faisceau : deux sur la commune de St-Pierre-Église et un à Fermanville.**

- **Présence du viaduc de Fermanville dans la vallée des Moulins.**

Aménagements cyclables existants

- **Voie verte Chem. de la Mare à Tourlaville, à proximité de la D116**

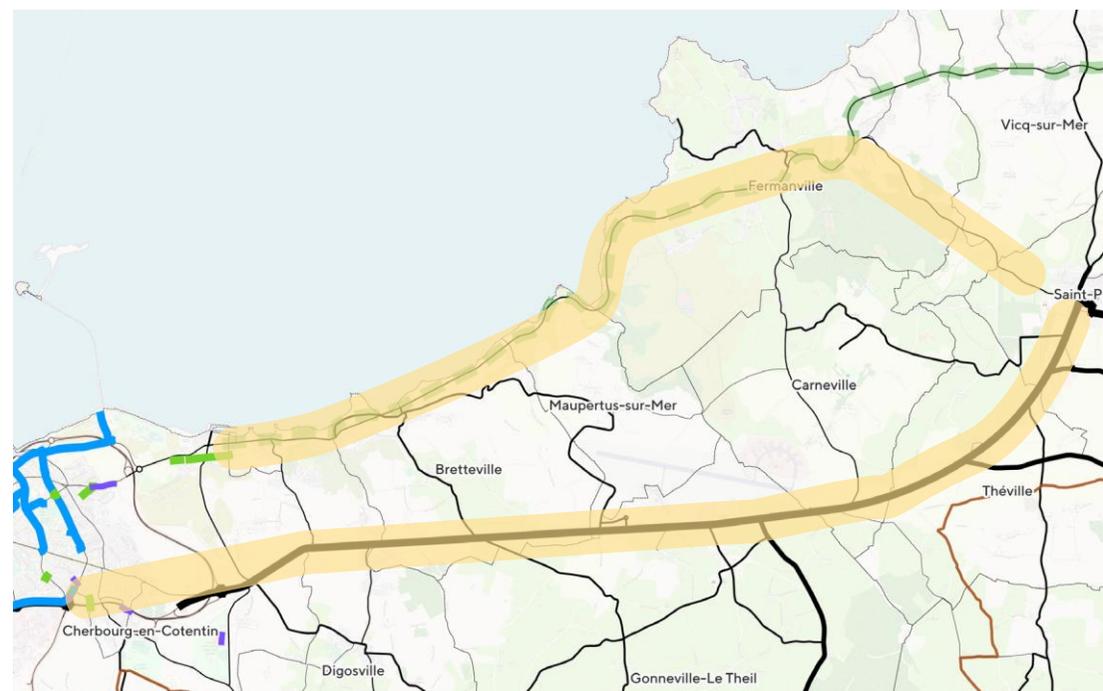
ENJEUX

La création d'un itinéraire cyclable continu et sécurisé le long de la côte entre Cherbourg-en-Cotentin et St-Pierre-Église en passant par Bretteville et, potentiellement, par Fermanville.

L'analyse d'un itinéraire bis le long de la D901 ou parallèlement à celle-ci

Connexion à la voie verte (itinéraire CV1 du SDC de Cherbourg-en-Cotentin) au niveau du Chem. de la Mare.

Réalisation d'un itinéraire confortable (revêtement lisse, largeur, pentes dans un terrain accidenté).



ANALYSE FFOM



Forces

- Le pôle de Saint-Pierre-Église est caractérisé par deux catégories d'enjeux : le tourisme et les déplacements vers Cherbourg-en-Cotentin.
- Présence de la ligne C du réseau Cap Cotentin et 3 arrêts interurbains.
- Volonté de Cherbourg-en-Cotentin de créer une continuité cyclable vers l'est par la CV1 dans le cadre du SDC de la ville.



Opportunités

- **Des itinéraires principaux à analyser :**
 - D901 : itinéraire routier rectiligne d'environ 13,5 km entre Tourlaville et St-Pierre-Église (MJA : entre 5 000 à 10 000 véh./jour)
 - D116 : route touristique longeant la côte à partir de Tourlaville jusqu'à Barfleur ; cet itinéraire traverse Bretteville et Fermanville et fait environ 16 km entre Tourlaville et St-Pierre-Église
- **Itinéraire bis à analyser : le Chemin de Diligences est une voie parallèle à la D901 entre Bretteville et Tourlaville**
- Présence de plusieurs sites d'intérêt touristique (plages, chemins littoraux)
- Aéroport Cherbourg-Manche au bord de la D901



Faiblesses

- Le trajet entre St-Pierre-Église et Cherbourg-en-Cotentin réalisable en 30 minutes environ en voiture.
- Linéaire du faisceau supérieur à 10 km.



Menaces

- **Terrain accidenté :**
 - Sur la D910 à la sortie de Cherbourg-en-Cotentin
 - Légèrement accidenté sur la D210 entre St-Pierre-Église et Fermanville ;
- **Besoin d'acquisition foncière le long de deux itinéraires potentiels identifiés pour créer des nouveaux aménagements cyclables qualitatifs.**

FAISCEAU SAINT-PIERRE-ÉGLISE ↔ SAINT-VAAST-LA-HOUGUE / QUETTEHOU

Argumentaire

- La RD26 est un itinéraire direct entre Saint-Pierre-Église et Quettehou
- Potentiel de connexion à la Vélomaritime qui passe entre les deux pôles
- Présence d'une ancienne voie ferrée (CFD) qui passe par Barfleur, donc un potentiel trajet qui est moins direct mais à fort potentiel touristique.

Aménagements cyclables existants

- La Vélomaritime (EV4) passe par les communes de Quettehou et Saint-Vaast-la-Hougue.
- La Vélomaritime (EV4) passe entre ces deux pôles (traversant Le Vast) : à 7 km de Saint-Pierre-Église et à 8 km de Quettehou. Cet itinéraire est un aménagement partagé avec le trafic motorisé.

ENJEUX

La mise en valeur du potentiel touristique de Saint-Pierre-Église par la création d'une liaison cyclable à la Vélomaritime (EV4).

La création d'un itinéraire cyclable à fort potentiel touristique vers Barfleur.



ANALYSE FFOM



Forces

- La proximité de Saint-Pierre-Église et de Quettehou à l'itinéraire de la Vélomaritime (EV4) qui passe par Le Vast.
- Présence de la ligne C du réseau Cap Cotentin qui dessert différentes communes ; arrêts interurbains : 2 à St-Pierre-Église, 1 à Barfleur, 1 à Anneville-en-Saire, 2 à Réville, 1 à St-Vaast-la-Hougue, et 1 à Quettehou.



Opportunités

- **Des itinéraires principaux à analyser :**
 - D26 : itinéraire routier direct d'environ 13 km entre St-Pierre-Église et Quettehou
 - D901 : itinéraire routier direct d'environ 10 km entre St-Pierre-Église et Barfleur ;
 - D1 : itinéraire routier secondaire d'environ 11 km qui fait partiellement partie de la Vélomaritime (EV4) et qui relie Barfleur et St-Vaast-la-Hougue.
- **Présence de plusieurs sites d'intérêt touristique (plages, chemins littoraux) entre Barfleur et St-Vaast-la-Hougue**



Faiblesses

- Le trajet entre Saint-Pierre-Église et Quettehou réalisable en moins de 20 minutes en voiture.
- Linéaire du faisceau supérieur à 10 km.



Menaces

- Terrain très vallonné entre Saint-Pierre-Église et Quettehou par la D26 ;
- Terrain légèrement accidenté entre St-Pierre-Église et Tocqueville par la D901.
- **Besoin d'acquisition foncière le long de la D26 pour créer des nouveaux aménagements cyclables qualitatifs.**

FAISCEAU VALOGNES ↔ MONTEBOURG

Argumentaire

- 23 % des actifs résidents de Montebourg se déplacent à vers Valognes
- Présence de la gare SNCF à Valognes
- Présence de 4 arrêts interurbains à Valognes.

Aménagements cyclables existants

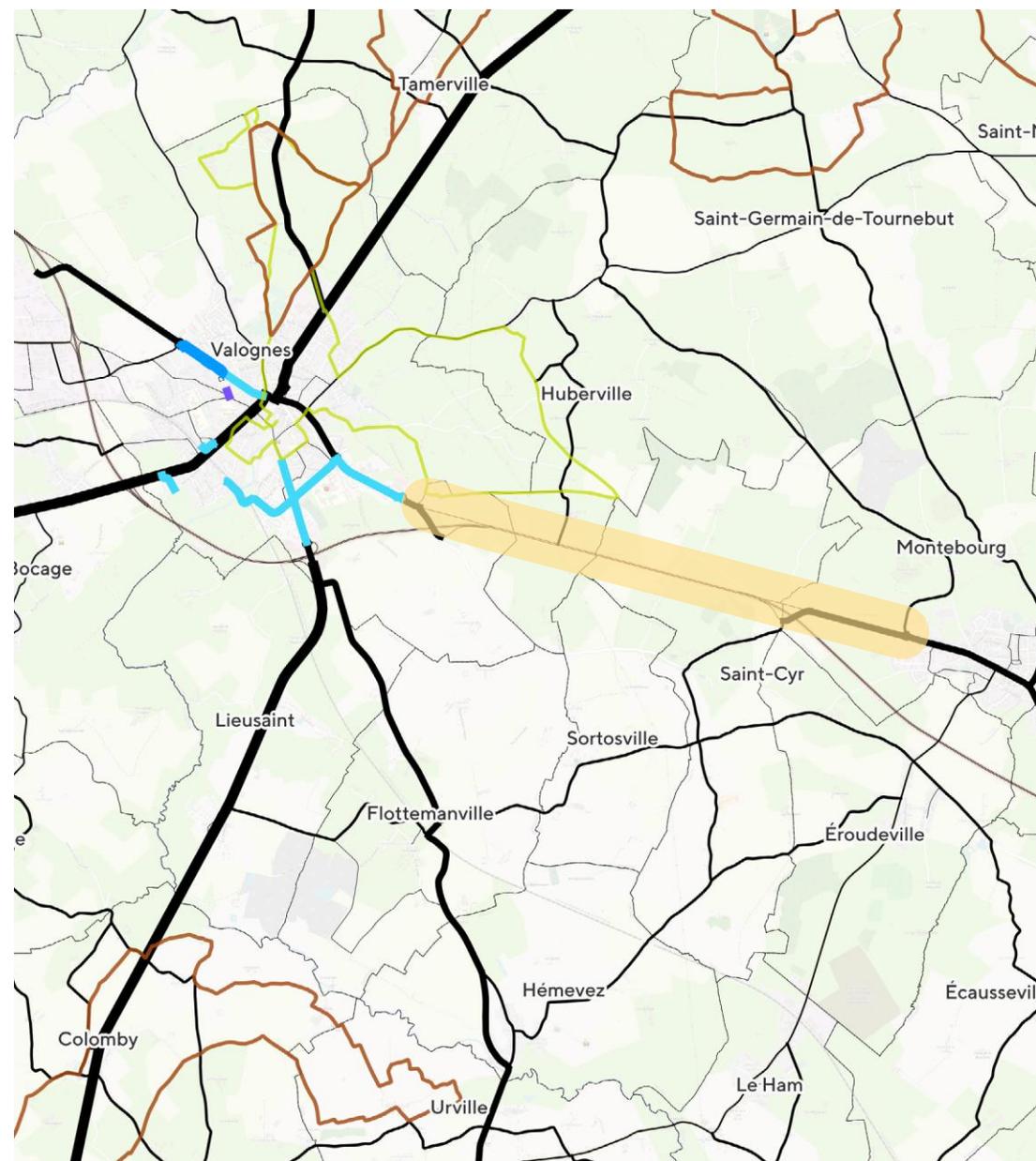
- Bandes cyclables sur la D974 à Valognes
- Bandes cyclables à proximité de la gare SNCF à Valognes.

ENJEUX

La création d'un itinéraire cyclable continu et qualitatif pour les déplacements quotidiens.

L'analyse de la faisabilité d'un itinéraire cyclable sécurisé le long de la RN13 et de la D974.

L'accessibilité cyclable vers la gare et les arrêts interurbains.



ANALYSE FFOM



Forces

- La proximité entre Valognes et Montebourg (< 8 km)
- Un trajet relativement plat
- Une importante demande pour les trajets domicile-travail.



Opportunités

- **Des itinéraires principaux à analyser :**
 - RN13 : itinéraire routier direct d'environ 2,6 km reliant la D974 aux entrées de Valognes et de Montebourg
 - D974 :
 - itinéraire routier direct d'environ 1,2 km entre la RN13 et l'entrée de Valognes ;
 - itinéraire routier direct d'environ 1,3 km entre la RN13 et l'entrée de Montebourg
 - Les chemins Chanteloup et La Maison du Bois : itinéraire routier secondaire d'environ 3,5 km reliant la D974 aux entrées de Valognes et de Montebourg
 - Possibilité de classement en voie verte accessible en voiture aux riverains
- **Le potentiel d'intermodalité pour les habitants de Montebourg.**



Faiblesses

- Le trajet entre Valognes et Montebourg est réalisable en 10 minutes environ en voiture.



Menaces

- **Besoin d'acquisition foncière le long de la RN13 et la RD974 pour créer des nouveaux aménagements cyclables qualitatifs.**
- **Volonté de l'État pour la réalisation d'un aménagement cyclable sécurisé sur la RN13.**
- **Acceptabilité des riverains de créer une voie verte sur les chemins Chanteloup et La Maison du Bois**

FAISCEAU BRICQUEBEC-EN-COTENTIN <=> VALOGNES

Argumentaire

- Les deux communes sont les deux polarités principales du pôle de proximité Cœur du Cotentin
- Présence de la gare SNCF à Valognes
- Présence de quatre arrêts interurbains.

Aménagements cyclables existants

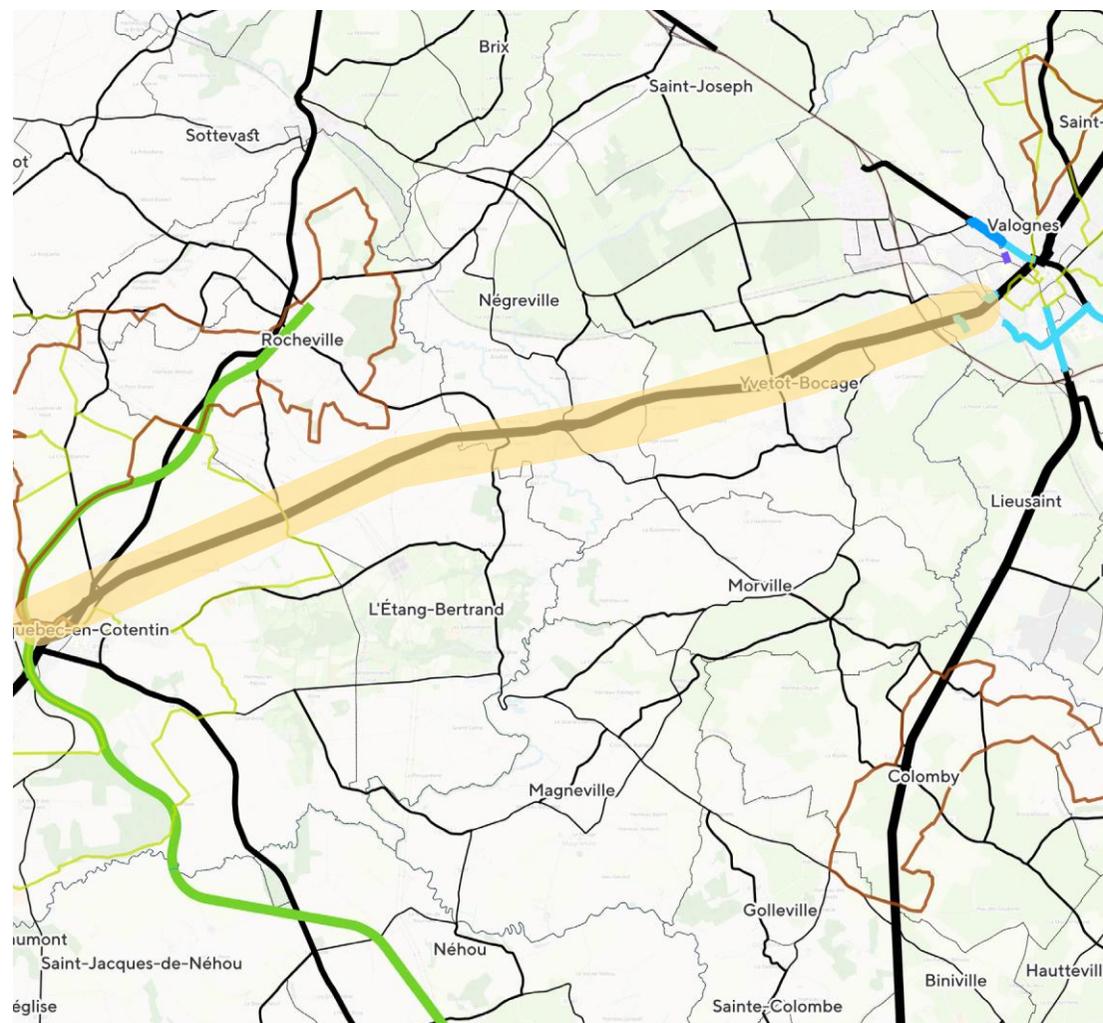
- Bandes cyclables à proximité de la gare SNCF à Valognes.

ENJEUX

La création d'un itinéraire cyclable continu et qualitatif pour les déplacements quotidiens.

L'accessibilité cyclable vers la gare et les arrêts interurbains.

La création d'un itinéraire cyclable pour connecter Valognes à la Vélomaritime (EV4).



ANALYSE FFOM



Forces

- La gare SNCF est localisée sur l'entrée de Valognes sur la RD902.
- Présence de la ligne G du réseau Cap Cotentin qui dessert différentes communes ; 4 arrêts interurbains : 2 à Valognes, 1 à Négreville, 1 à Bricquebec-en-Cotentin.



Opportunités

- **Un itinéraire à analyser :**
 - D902 : itinéraire routier rectiligne d'environ 13 km entre Tourlaville et St-Pierre-Église (MJA : entre 5 000 à 10 000 véh./jour).
- **Le potentiel d'intermodalité pour les habitants de Bricquebec-en-Cotentin, Négreville et Yvetot-Bocage.**



Faiblesses

- Le trajet entre Bricquebec-en-Cotentin et Valognes est réalisable 20 minutes environ en voiture.
- Linéaire du faisceau supérieur à 10 km.



Menaces

- **Besoin d'acquisition foncière le long de la RD902 pour créer des nouveaux aménagements cyclables qualitatifs.**
- **Trajet relativement vallonné entre Bricquebec-en-Cotentin et Négreville.**

FAISCEAU BARNEVILLE-CARTERET ↔ PORT-BAIL-SUR-MER

Argumentaire

- Les deux communes sont les deux polarités principales du pôle de proximité Côte des Isles ;
- Itinéraire d'intérêt touristique à proximité du littoral ;
- Présence de quatre arrêts interurbains.

Aménagements cyclables existants

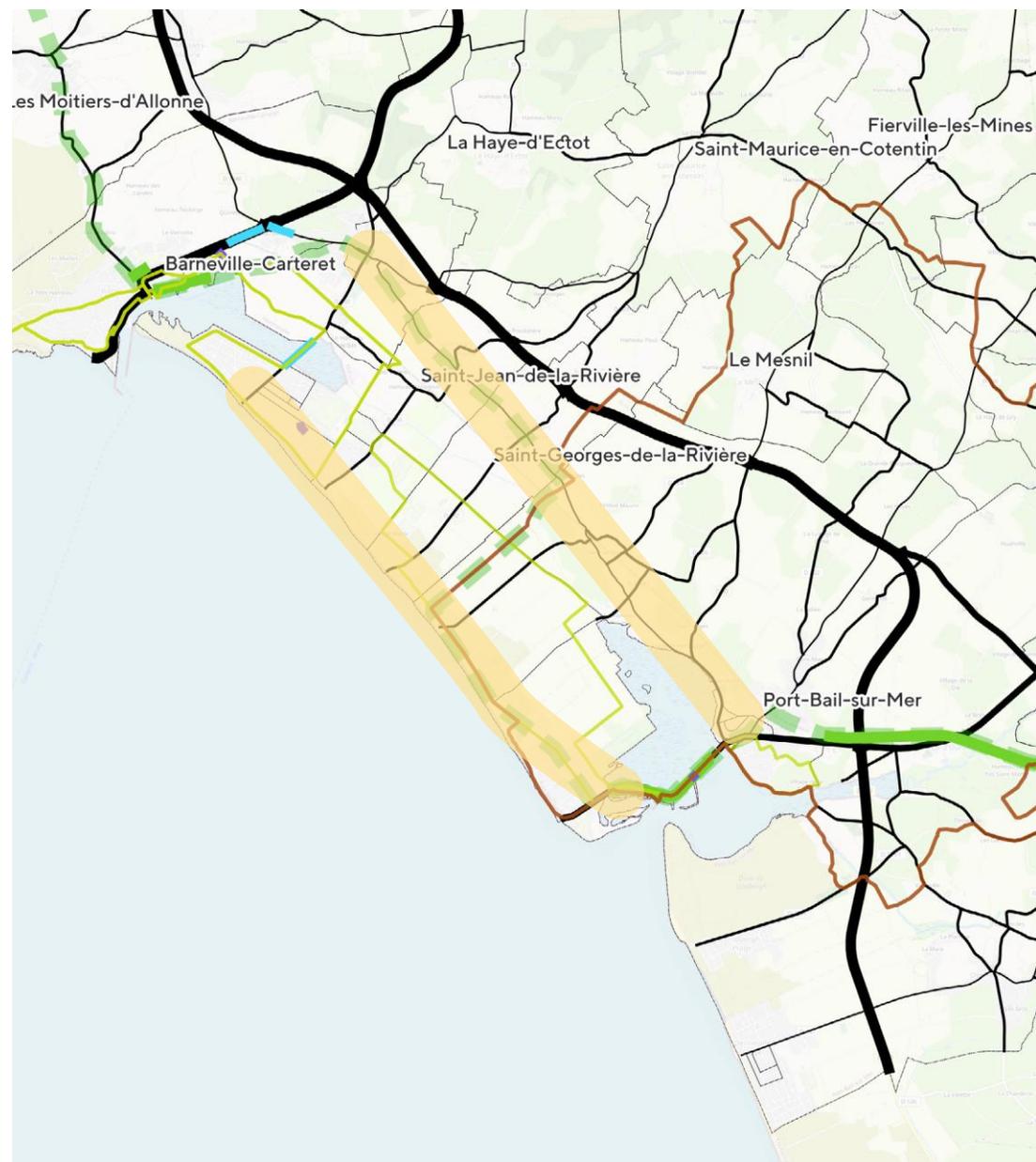
- Bandes cyclables à Barneville-Carteret ;
- Voie verte sur le Bld. Maritime à Barneville-Carteret ;
- Voie verte à Port-Bail-sur-Mer ;
- Itinéraire jalonné sur de voies partagées.

ENJEUX

La création d'aménagements cyclables pour les itinéraires touristiques et de loisir ;

L'anticipation de nouveau tracé potentiel de la Vélomaritime (EV4) ;

L'accessibilité cyclable vers les arrêts interurbains.



ANALYSE FFOM



Forces

- Le tracé de principe du futur itinéraire de la Vélomaritime (EV4) envisagé par le Département dans le cadre du nouveau RCID passe par les deux communes
- Présence de la ligne F du réseau Cap Cotentin qui dessert les deux communes : quatre arrêts interurbains, trois à Barneville-Carteret, un Port-Bail-sur-Mer
- La proximité entre Barneville-Carteret et Port-Bail-sur-Mer (7 km environ)
- Trajet relativement plat



Opportunités

- **Des itinéraires principaux à analyser :**
 - RD124 : itinéraire routier direct entre les deux communes (MJA : inférieur à 2 500 véh./jour)
 - Chemin de Carteret : itinéraire routier jalonnée pour les cyclistes ; le Département a récemment créé une Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) sur cet itinéraire
 - Chemin littoral entre l'av. Pasteur à Port-Bail-sur-Mer et le Bld. Maritime à Barneville-Carteret
- **Présence de plusieurs sites d'intérêt touristique (plages, chemins littoraux) entre Barneville-Carteret et Port-Bail-sur-Mer**



Faiblesses

- Le trajet entre Barneville-Carteret et Port-Bail-sur-Mer est réalisable en moins de 15 minutes en voiture



Menaces

- **Potentiel besoin d'acquisition foncière le long de la D124 pour créer un nouvel aménagement cyclable sécurisé**
- **Contraintes réglementaires liées à la Loi Littoral pour la création d'un aménagement entre l'av. Pasteur à Port-Bail-sur-Mer et le Bld. Maritime à Barneville-Carteret**

FAISCEAU BEAUMONT-HAGUE ↔ LES PIEUX / FLAMANVILLE

Caractéristiques

- Présence d'Orano à La Hague et d'EDF à Flamanville, deux employeurs majeurs du Cotentin ;
- 7 % des actifs sortent du pôle de La Hague pour aller à Flamanville, et 15 % des actifs sortent du pôle des Pieux pour aller à Beaumont-Hague ;
- Présence de la ligne 4 des navettes Orano entre Les Pieux et Beaumont-Hague ;
- Présence de plusieurs arrêts interurbains sur Flamanville, Les Pieux et Beaumont-Hague (il est nécessaire de passer par Cherbourg-en-Cotentin pour faire ce trajet).

Aménagements cyclables existants

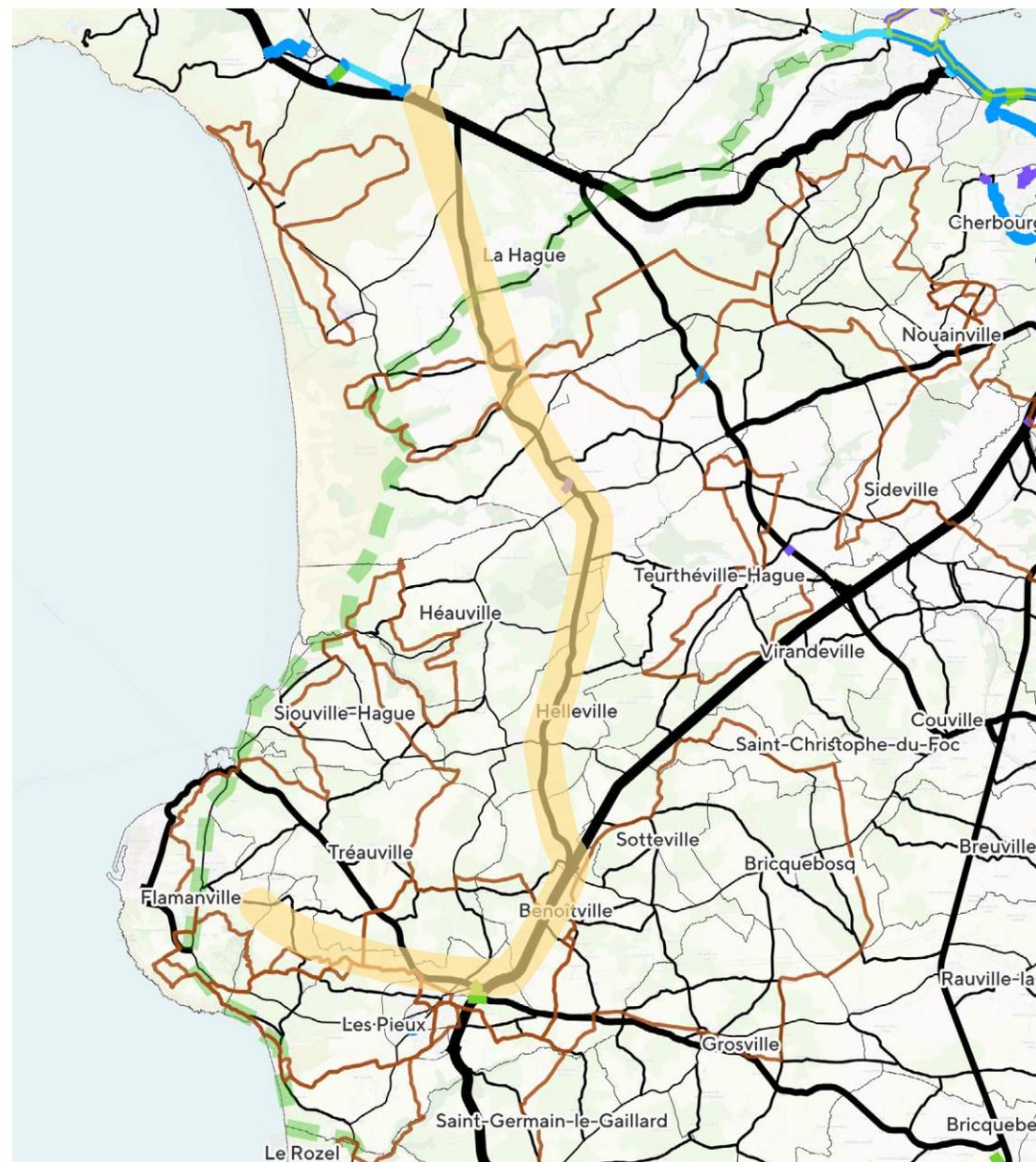
- Quelques pistes et bandes cyclables à Beaumont-Hague.

ENJEUX

La création d'un itinéraire cyclable continu et qualitatif pour les déplacements quotidiens ;

L'accessibilité cyclable vers la gare et les arrêts interurbains ;

L'accessibilité cyclable vers les sites d'Orano et d'EDF.



ANALYSE FFOM



Forces

- Présence des lignes B, F et A du réseau Cap Cotentin qui desservent différentes communes sur le faisceau.
- Une demande relativement importante pour les trajets domicile-travail.



Opportunités

- **Un itinéraire à analyser :**
 - D37 : itinéraire routier d'environ 16 km entre Beaumont-Hague et Benoîtville (MJA : entre 2 500 et 5 000 véh./jour)
- **Présence de chemins littoraux entre Vauville et Siouville-Hague.**



Faiblesses

- Le trajet entre Flamanville / Les Pieux et Beaumont-Hague est réalisable 30 minutes environ en voiture.



Menaces

- **Linéaire du faisceau supérieur à 20 km.**
- **Terrain très accidenté :**
- **Sur la D37 à proximité de Beaumont-Hague**
- **Besoin d'acquisition foncière le long de la D37 pour créer des nouveaux aménagements cyclables qualitatifs.**
- **Contraintes réglementaires liées à la Loi Littoral pour la création d'un aménagement qualitatif entre Vauville et Siouville-Hague.**

SYNTHÈSE ET ENJEUX

Le territoire de l'agglomération du Cotentin est vaste, dénivelé, avec une pratique hégémonique de l'utilisation de la voiture individuelle au quotidien. Un des emblèmes de la place de la voiture (en cours de réaménagement dans le cadre du BNG) est l'intersection devant la gare de Cherbourg (D901/D650) : plus de vingt voies de circulation à destination des automobiles.

La Région Normandie, le Département de la Manche, la COCM, Cherbourg-en-Cotentin et des pôles de proximité sont dans une dynamique de projets concernant la mobilité cyclable. Ces collectivités sont en train de mettre en œuvre des actions, élaborent des stratégies, recrutent des agents dans l'objectif d'augmenter la place du vélo dans les déplacements locaux. L'ambition de l'agglomération doit s'appuyer sur cette dynamique pour proposer des actions ambitieuses qui doivent être soutenues, coordonnées et complémentaires.

Un effet levier doit être recherché pour faire converger les projets à venir afin de montrer et démontrer l'impact positif du vélo sous toutes ses formes. Le succès du service de LLD de VAE Cap Cotentin montre que des actions publiques peuvent changer les habitudes de mobilité.

D'un point de vue de l'engagement des acteurs privés, les principaux employeurs n'ont pas encore amorcé d'actions en faveur de l'écomobilité. Un enjeu réside dans la sensibilisation de ces acteurs générateurs de flux quotidiens importants.

Des exemples de territoires ruraux français montrent qu'il est possible d'augmenter la part modale du vélo, même dans les territoires peu dense. Les attentes des usagers sont en partie similaires aux urbains, à savoir pouvoir se déplacer en sécurité, si possible de manière confortable et efficace, et pouvoir stationner leurs vélos à proximité de leurs destinations. Toutefois, il y a des besoins différents, comme la place plus importante de multimodalité. Enfin, le besoin d'accompagnement au changement est encore plus important dans un territoire où l'usage de l'automobile domine.

La pratique du vélo pendant les vacances des Français atteint des niveaux historiques. Le Cotentin est une destination touristique visible et connue, dont le potentiel de développement est important.

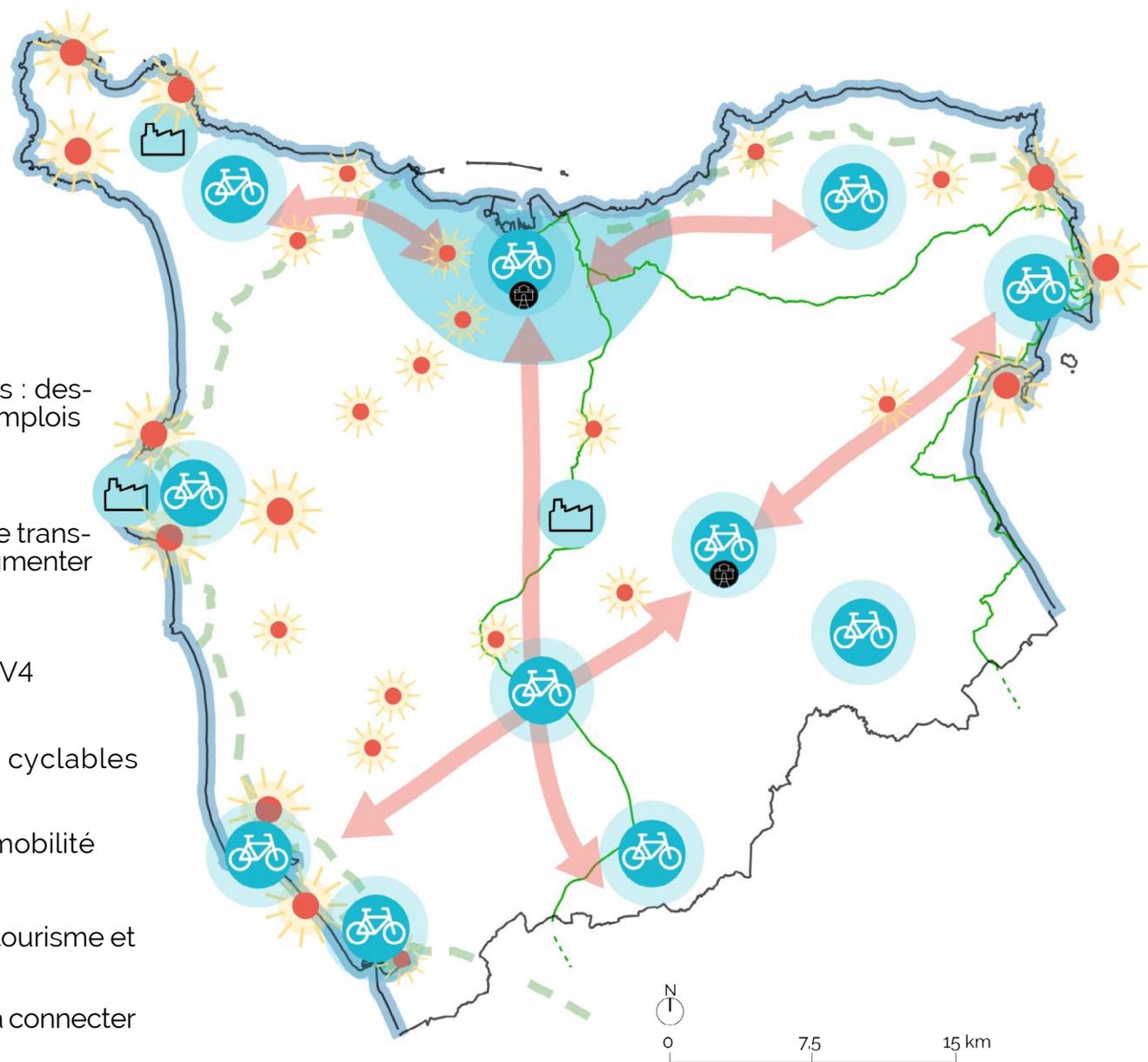
Plusieurs signaux faibles montrant le potentiel cyclable sont apparus à travers le territoire, à savoir :

- **L'augmentation d'usagers pratiquant l'intermodalité avec la création du ticket à 1€ entre Valognes et Cherbourg**
- **La part modale des employés de Naval group, à savoir 12 %. Suite à la mise en place du fond mobilité durable (FMD) à Naval Group, 18 % déclare venir à vélo (juin 2022).**
- **L'usage à 51 % des VAE CAP Cotentin pour des trajets domicile-travail**
- **La diversité d'actions lors de la semaine de la mobilité à Bricquebec-en-Cotentin**
- **Une assistante maternelle utilisant un triporteur pour le travail à Valognes et cherchant à aider d'autres personnes dans le développement de cette mobilité pour la garde d'enfants**
- **La qualité et le nombre de participants à l'événement gravel "Cap ou pas Cap".**

CARTE DES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ CYCLABLE

Légende

-  Des pôles de proximité à rendre cyclables : desserte des services, commerces, écoles, emplois
-  Des aires de chalandise des gares, arrêts de transports en commun et voiture partagées à augmenter grâce au vélo
-  Sensibiliser les grands employeurs à la mobilité cyclable et à l'intermodalité
-  Préparer l'arrivée du nouveau tracé de l'EV4
-  Connecter certains pôles par des axes cyclables structurants
-  Utiliser les côtes pour développer le cyclotourisme et la pratique cyclable des vacanciers
-  Une périphérie de Cherbourg-en-Cotentin à connecter au nouveau réseau cyclable



ANNEXES



LISTE DES ENTRETIENS

Ces entretiens se sont tenus au mois de juillet, août et septembre.

Association Vélorution

- Didier Naveau, président de l'association
- Nicolas Vivier, co-président de l'association

Région Normandie

- Cécile Pruvot, cheffe de projets cyclables, Unité Dessertes, Matériel roulant et Intermodalité, Service Offres de Mobilité et Intermodalité, Direction Mobilités et Infrastructures, Région Normandie

MJC Cherbourg

- Carla Beaudroit, animatrice vélo

Commune de la Hague

- Marie Lapprend, maire-adjointe au développement durable
- Patrick Jourdain, maire-adjoint en charge des travaux

FFVélo

- Stéphane Gibon, Comité directeur fédéral, président de la commission Longues distances et Brevets sportifs, basé à Ivry

DREAL NORMANDIE

- Jean-Matthieu Farenc, responsable du pôle Mobilités,

Département de la Manche

- Arnaud Morazin, chef de projet infrastructure Vélos
- Sophie Le Batard, direction des infrastructures et de l'entretien routier
- Olivier Thirion, directeur des infrastructures et de l'entretien routier
- Bastien Chaufournier, responsable de la mission d'appui à la transition écologique et au développement durable (MATED) - pilotage stratégique du réseau cyclable d'intérêt départemental (RCID) et notamment des agences techniques départementales (ATD)
- Simon Lecoffre, Mission d'Appui à Transition Écologique et au Développement Durable - chargé des mobilités actives quotidiennes - LAMIDÉVELO

Ville de Cherbourg-en-Cotentin

- Elodie Anejjar, chargée de mission Vélo & Modes actifs

CA du Cotentin

- Frédéric Maresq, chargé de projet gestion et suivi du foncier d'activité
- Marine Boiveau, chargée de mission conseil en écomobilité et déplacements auprès des entreprises

Office de Tourisme du Cotentin

- Pierre Emile, chargé de développement randonnée pédestre touristique, direction du ToUrisme
- Marin Blondel, chargé de développement randonnée cyclable

SYNTHÈSE DES DEUX ATELIERS AVEC LES HABITANTS

Atelier n°1 - Mercredi 27 juillet (Visioconférence)

- 7 habitants
- Profils des participants : tous les participants possèdent un vélo

Quel est votre moyen principal de déplacement ?

33% Vélo 33% Voiture 33% Plusieurs modes

Utilisez-vous votre vélo plus de 2 fois par semaine ?

20% Oui 80% Non

Dans quelles commune habitez-vous ?

10% Brillevast 10% Le Rozel 10% Saint Joseph 10% Huberville
10% Helleville 10% Urville 10% Quettehou 10% La Hague
20% Cherbourg-
en-cotentin

Dans quelles commune travaillez-vous ?

10% Retraité 10% Huberville 10% Urville 20% La Hague
50% Cherbourg-
en-cotentin 10% Nacqueville

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Ressentis des participants lors de leur présentation

Tous les participants ont évoqué le fait qu'il est dangereux de se déplacer à vélo à cause de la circulation des voitures et du manque d'infrastructures cyclables sécurisées et continues. L'insécurité est le frein principal à l'usage du vélo pour les participants.

Déplacements domicile-travail

Les situations sont variables selon les besoins et les modes de déplacement :

- **Voiture du domicile jusqu'à Barfleur pour aller prendre un autocar jusqu'à Cherbourg ;**
- **Voiture ou VAE selon s'il y a des enfants à déposer ;**
- **Travail à domicile comme assistante maternelle mais utilise un triporteur pour transporter les enfants gardés ;**
- **Voiture pour plusieurs participants à cause de la dangerosité des routes ;**
- **Autostop quotidien.**

La prise de poste très tôt le matin de certains participants peut être un frein pour l'usage du vélo.

Le triporteur de l'assistante maternelle

Une participante a pu partager son expérience d'acquisition et d'utilisation d'un triporteur en tant qu'assistante maternelle à Valognes :

- **L'idée lui est venue suite à un essai aux Pays-Bas où elle a été convaincue de ce sont usage pour son métier ;**
- **Nombreux avantages : moins de maux de dos que lorsqu'elle positionne les enfants dans l'habitacle d'une voiture, un engagement en faveur de l'environnement, une plus grande tranquillité pour les enfants, un contact plus direct avec la nature très appréciée par les enfants.**
- **Subvention du Département pour l'acquisition du triporteur.**

- **Enfant dès 4 mois, elle suit une charte d'utilisation du vélo cargo pour la sécurité.**
- **Les parents des enfants sont ravis.**
- **Il manque des stationnements pour les vélos cargos et les aménagements ne sont pas dimensionnés pour ce type de vélo.**
- **Il a été complexe de trouver quelqu'un capable de prendre en charge l'entretien du triporteur.**
- **La PMI a eu de nombreux appels pour d'autres porteuses de projet d'acquisition de triporteurs, mais les dossiers semblent bloqués.**

L'intermodalité

Le manque de places de stationnement vélo abritées à minima est mentionné par plusieurs participants. Cette absence semble être un réel obstacle à l'intermodalité. La contrainte des horaires est un obstacle pour un participant. Le système de rack n'est pas ou mal connu des participants.

À noter que le mari d'une des participantes réalise un trajet vélo + train entre son domicile et le travail en prenant le train à Valognes.

Les enfants (scolaire, périscolaire, sorties familiales, etc...)

Pour une participante, il est hors de question qu'un de ses enfants puisse aller au collège à vélo pour des raisons de sécurité. Le dénivelé et la distance est également un frein.

Les petits enfants d'un participant ayant vécu à Copenhague, vont au collège à vélo à Cherbourg. Les parents craignent malgré tout spécifiquement les contresens cyclables qui leur semblent dangereux.

Déplacements occasionnels

La participante possédant le triporteur pour son travail explique qu'elle l'utilise autant que possible pour les courses, etc. Plusieurs retraités expliquent qu'ils transportent leurs petits-enfants soit en vélo-cargo, soit sur un fauteuil enfant à l'arrière du vélo. Les déplacements semblent être un moment vécu agréable.

Vélo cargo

Les participants semblent intéressés, le coût est malgré tout prohibitif pour certains. Le vélo cargo est envisagé en version à assistance électrique.

Usage du VAE

Une participante souhaite en acquérir un pour la retraite et se déplacer au maximum avec. Elle n'est pas au courant de toutes les aides en lien pour l'achat d'un VAE. Un retraité imagine utiliser un VAE quand il n'aura plus la force de pédaler avec son vélo musculaire. Un participant témoigne que le VAE a chamboulé les modes de déplacements de sa conjointe, il est devenu le moyen principal de déplacement.

Vélo et tourisme

Les boucles de tourisme ne sont pas connues, tout comme la Vélomaritime. Seul un participant connaît l'EV4, tous les autres sont très intéressés pour avoir de la documentation et des éléments pour en réaliser une partie dans le Cotentin. Les participants semblent contrariés que des étrangers viennent parcourir cet itinéraire et qu'eux ne les connaissent pas. Le participant connaissant la Vélomaritime raconte qu'ils trouvent souvent des cyclotouristes étrangers perdus à Cherbourg ne trouvant pas l'itinéraire. Le manque de communication envers les habitants semble réel.

CONCLUSION DES PARTICIPANTS

Une attente d'une ambition politique pour réaliser rapidement des aménagements cyclables.

Un besoin d'amélioration dans le design et le micro-design des aménagements cyclables et en attente de pistes bien séparées.

Une attente de se sentir en sécurité à vélo.

La météo n'est pas tant un problème, la sécurité oui !

La sécurité encore, et également un manque de stationnement qui limite l'intermodalité.

CONCLUSION DE COPENHAGENIZE

En agglomération, la réglementation rend obligatoire la réalisation d'itinéraires cyclables lors des réalisations ou rénovations de voirie quelle que soit la taille de l'agglomération.

Article 228-3 du code de l'environnement

Des participants motivés et en attente, mais freinés par la sécurité des déplacements et le manque de stationnement. Manque d'approche sur l'intermodalité et manque de communication sur le cyclotourisme.

Atelier n°2 - Samedi 17 septembre (Visioconférence)

- 4 habitants
- Profils des participants : tous les participants possèdent un vélo

Dans quelle commune habitez-vous ?

25% Le Rozel

25% Cherbourg-
en-cotentin

25% Négreville

25% Huberville

Dans quelle commune habitez-vous ?

25% N/A

25% Valognes

25% Négreville

25% La Hague

Pour quelle type de déplacement utilisez-vous votre vélo ? (plusieurs réponses possibles)

42,9% Quotidien/
utilitaires

28,6% Sportif

28,6% Loisir



SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Ressentis des participants lors de leur présentation

Les participants ont souligné le fait qu'ils observent une volonté de la part de certaines collectivités pour développer le vélo dans le territoire. En ce qui concerne les aménagements cyclables, ils ont néanmoins remarqué que cette volonté se traduit souvent par la mise en place des bandes et non de pistes cyclables. Ils considèrent que ce choix rend dangereuse la pratique du vélo à cause du fait que les cyclistes doivent se déplacer trop près des voitures et du fait que ces aménagements sont discontinus, notamment au niveau des ronds-points.

Les habitudes d'utilisation des infrastructures

Les participants utilisent globalement les différents types d'aménagements cyclables existants sur le Cotentin (quartiers apaisés, voies vertes, pistes et bandes cyclables) mais aussi les petites routes communales et départementales sans aménagements cyclables. Ils utilisent ces infrastructures pour des raisons variées :

- Déplacements domicile-travail ;
- Déplacements utilitaires et professionnels ;
- Balades sportives ;
- Balades de loisir.

Les ressentis sur les aménagements cyclables existants

Globalement, les participants apprécient les voies vertes et souhaitent une amélioration des pistes et des bandes cyclables.

- **Voies vertes : l'aspect sécuritaire de ces aménagements a été évoqué à plusieurs reprises. Toutefois, ils considèrent qu'elles ne sont pas adaptées à ceux qui utilisent des vélos de ville ou des vélos sportifs car le revêtement (stabilisé) n'est pas confortable (notamment hors agglomération). Par ailleurs, deux participants ont évoqué deux pistes d'amélioration.**
 - La prolongation et la liaison de ces aménagements ;
 - Un bon entretien (au niveau de la végétation sauvage qui envahit la piste).

- **Pistes cyclables : les participants ont manifesté des avis variés. Ils considèrent que circuler sur les pistes cyclables génère des sentiments de sécurité et de sérénité importants. Cependant, ils sentent que les discontinuités de ces aménagements constituent un point très défavorable.**

- Piste cyclable sur la RD974 à Valognes : un participant a évoqué que se retrouver soudainement dans le flux automobile crée une situation très dangereuse, malgré son avis favorable sur la qualité de la piste.

- **Bandes cyclables : globalement, les participants apprécient l'existence de bandes cyclables. Ils considèrent que cet aménagement montre une volonté des communes et un début de prise en compte des usagers du vélo dans l'espace public. Toutefois, les bandes cyclables sont vues comme un aménagement moins qualitatif que les pistes cyclables (notamment en termes de sécurité). Parmi les problématiques de sécurité évoquées, la faible largeur des bandes cyclables ainsi que leur insertion entre la chaussée et les espaces de stationnement des voitures (risque d'emportierage) sont ressortis comme les plus importantes.**

- **Chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) : parmi les participants, seulement un participant connaissait ce dispositif d'aménagement. Ayant circulé sur une CVCB plusieurs fois, ce participant mentionnait sa préférence pour circuler sur la chaussée centrale et non pas sur les bandes cyclables. Les autres participants estiment que ce type d'aménagement pourrait être une bonne option pour réduire la vitesse des voitures.**

- **Dispositifs d'apaisement du trafic motorisé : les zones de rencontre sont globalement perçues par les participants comme des dispositifs sécuritaires vis-à-vis le trafic motorisé. Cependant, ils trouvent que le conflit d'usage avec les piétons est assez régulier sur ces zones lors des périodes d'affluence. L'utilisation des sonnettes ou la circulation en contre-sens ont été évoquées comme des solutions pour éviter ces conflits. En ce qui concerne les zones 30, la perception de sécurité est l'inverse. Plusieurs participants ont manifesté que les voitures ont tendance à rouler trop vite ou à trop se rapprocher des usagers du vélo avant de réaliser un dépassement. Dans les deux cas, le consensus parmi les participants est qu'il faut une approche pédagogique pour guider le comportements des différents usagers.**

Les ressentis sur les intersections

À plusieurs reprises, les participants ont évoqué le besoin de sécurisation des intersections dans leurs communes. Un point de vue partagé parmi les participants est que le vélo ne fait jamais partie de la réflexion dans la conception de carrefours et de giratoires. Lorsqu'il existe un aménagement cyclable à proximité, ils ont noté que la piste ou bande cyclable est souvent interrompue en amont de ces intersections, ce qui crée des points noirs. Le fait que les cyclistes doivent franchir ces intersections en mixité avec les voitures a été souligné comme une situation dangereuse car les cyclistes sont obligés à être très concentrés et anticiper les mouvements du trafic motorisé, ce qui n'est pas toujours évident pour les cyclistes sans un aménagement cyclable séparé.

Les déplacements hors ville la nuit

Sur le sujet des déplacements réalisés le soir ou la nuit, les participants ont souligné qu'afin d'assurer leur sécurité, ils ont l'habitude de s'équiper (gilets jaunes, lumières, etc.) pour être visibles pour les automobilistes. Questionnés sur leurs déplacements sur les voies vertes sans éclairage public, ils ont exprimé que la mise en place d'un tel éclairage ne faisait pas actuellement partie de leur réflexion car ils n'utilisaient assez souvent ces aménagements pour leurs déplacements quotidiens.

Des aménagements de référence

Afin de mieux comprendre les avis exprimés auparavant sur les aménagements cyclables dans le Cotentin, les participants ont été invités à identifier un aménagement cyclable qualitatif et un autre peu qualitatif sur le territoire.

- **Aménagements qualitatifs :**
 - Cherbourg-en-Cotentin : les rues sans voitures du centre-ville
 - Bricquebec-en-Cotentin : la voie verte (EV4)
 - Valognes : la bande cyclable sur la Voie de la Liberté
- **Aménagements peu qualitatifs :**
 - Cherbourg-en-Cotentin : le pont tournant (absence d'aménagement cyclable)
 - Valognes : la piste cyclable sur la RD974 entre Carrefour et Lidl (discontinuité, présence de potelets)
 - L'absence de dispositifs de ralentissement ou d'aménagements cyclables près des collèges

L'intermodalité

Au-delà du manque de places de stationnement vélo abritées sur les pôles d'intermodalité (un sujet également mentionné par plusieurs participants lors du premier focus group), les participants ont évoqué un besoin d'infrastructures cyclables pour atteindre ces pôles. Sur le sujet des racks actuellement disponibles sur les bus, les participants ont évoqué qu'il est très difficile d'accrocher leurs vélos sur ces racks, notamment pour les vélos électriques. À noter que tous les participants soulignent qu'il existe un vrai potentiel d'intermodalité si les questions d'accès (infrastructures) et de stockage des vélos (arceaux, abris) sont résolues.

CONCLUSION DES PARTICIPANTS

Les usagers attendent une approche plus volontariste des collectivités en matière de réalisation d'infrastructures afin de mailler le territoire d'aménagements cyclables sécuritaires.

Un besoin de sécurisation des intersections et d'élimination des points noirs.

Un besoin d'entretien des infrastructures cyclables existantes et une amélioration de la qualité pour les futures infrastructures.

Une attente de prolongation des voies vertes.

Un besoin d'une campagne de communication avec une approche pédagogique auprès de grand public afin de guider le comportement des différents usagers dans l'espace public.

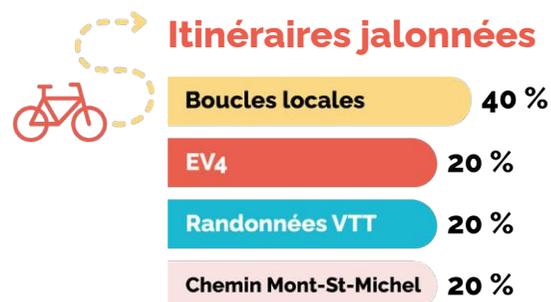
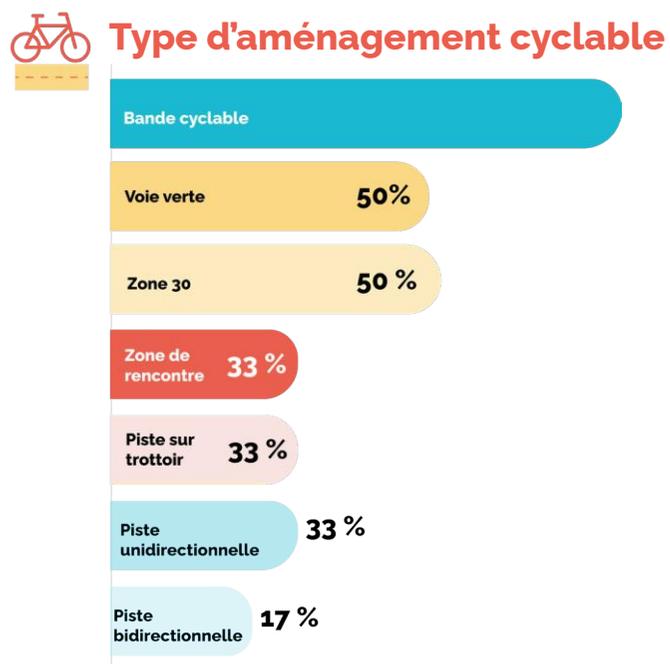
Un avis positif sur le potentiel d'intermodalité si les freins identifiés (infrastructures sécuritaires, stationnement qualitatif) sont résolus.

CONCLUSION DE COPENHAGENIZE

Le focus group a regroupé des participants motivés qui expriment un besoin d'amélioration de la qualité des infrastructures cyclables sur le territoire. Le maillage du territoire en aménagements cyclables sécuritaires a, en effet, un fort potentiel d'augmentation et est une condition nécessaire à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. La création d'un stationnement qualitatif et d'infrastructures cyclables vers les pôles d'intermodalité est un levier pour inciter à l'intermodalité.

RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE À DESTINATION DES COMMUNES

Questionnaire d'enquête de recensement des aménagements cyclables à destination des 129 communes de l'Agglomération du Cotentin envoyé fin septembre 2022. >> 30 répondants.



Notes : Recensement cyclable de votre commune - Agglomération du Cotentin 2022 - 30 répondants)



Les communes disposent de stationnement vélo

57% Noin

43% Oui



Zone de stationnement

57% Mairie

33% Équipements scolaires



Type de stationnement sur la commune

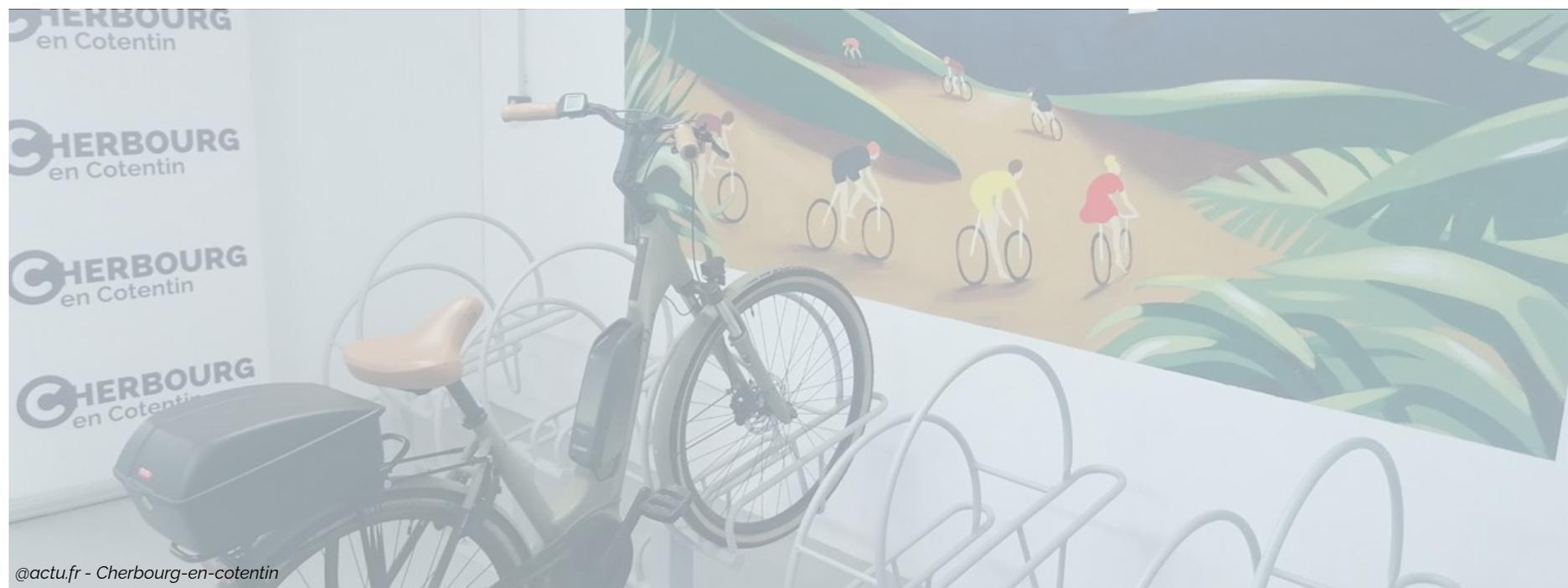
100% Râteliers

14% Arceaux

14% Abris vélo couverts ouverts

7% Abris vélo couvert sécurisé

Notes : Recensement cyclable de votre commune - Agglomération du Cotentin 2022 - 30 répondants)



@actu.fr - Cherbourg-en-cotentin

ANALYSE D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES

L'analyse de l'offre existante d'infrastructures cyclables dans le Cotentin a été réalisée par le biais d'une analyse multicritère. Cette analyse permet de documenter l'existence d'aménagements cyclables par typologie, ainsi que d'évaluer dans quelle mesure l'état actuel et la qualité de conception de ces infrastructures favorisent ou non la mobilité cyclable. Un avis positif sur le potentiel d'intermodalité si les freins identifiés (infrastructures sécuritaires, stationnement qualitatif) sont résolus.

Pistes et bandes cyclables

| | Valognes | | Valognes | | Valognes | | Valognes | | Valognes | |
|--|---|---|--|---|---|--|--|---|--|--|
| Localisation | RD974 : entre la RD62 et le rue Neuve | | RD2 : entre la rue des Religieuses et le giratoire d'Intermarché | | Rue Barbey d'Aurevilly : entre la RD2 et la rue Bourouf | | Av. du Quesnay/Chem. du Pont Saint-Jean : entre la RD2 et la RD902 | | RD974 : entre la rue St. Malo et le giratoire d'ELeclerc | |
| Caractéristiques | Piste bidirectionnelle de 450 m / bande cyclable de 375 m | | Bandes cyclables (N/S) : 380 m - S/N : 825 m) | | Bandes cyclables de 310 m | | Bandes cyclables de 1 220 m | | Bandes cyclables de 1 120 m | |
| Sécurité | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) |
| Séparation du trafic motorisé | 2 | Sur la piste : bordure + bande multifonctionnelle d'1 m. Sur la bande cyclable : clous de voirie. | 1 | Direction N/S : Bande cyclable sur trottoir existant seulement entre la rue Barbey/Aurevilly et le giratoire d'Intermarché. Direction S/N : marquage au sol réglementaire. | 2 | Marquage au sol réglementaire. | 2 | Marquage au sol réglementaire. | 2 | Marquage au sol réglementaire. |
| Présence d'intersections/interfaces dangereuses | 1 | 3 intersections dangereuses identifiées >> ronds-points. + Interface entre la bande cyclable et arrêt de bus. | 2 | Rond-point d'Intermarché sans aménagement. Direction S/N : -2- tournée-à-gauche dangereuse au niveau de la rue Barbey/Aurevilly et interface entre la bande cyclable et arrêt de bus. | 1 | Connexion avec la RD2 + interfaces avec fil de stationnement de voitures (absence d'espace tampon) | 1 | Connexion avec la RD2 ; traversée de la RD902. Les intersections avec la rue de l'Abbe Tollemer et la rue du Hamelin. | 1 | 3 giratoires dépourvus de continuation cyclable (rue St. Malo, RD2, E.Leclerc) |
| Présence d'obstacles sur la piste (barrières, potelets, etc.) | 2 | Des potelets sont présents au centre de la piste | 2 | Direction S/N : grilles des caniveaux | 2 | Grilles des caniveaux | 2 | Grilles/plaques des caniveaux | 2 | Grilles/plaques des caniveaux |
| Cohérence/Continuité | | | | | | | | | | |
| Lisibilité du marquage au sol aux intersections | 2 | Sur la piste : marquage clair et lisible. Sur la bande cyclable : pictogrammes visibles mais absence de marquage de séparation. | 1 | Marquage de séparation et pictogrammes visibles en section courante. Direction N/S : pas de marquage de traversée de cycles aux intersections. | 1 | Marquage de séparation et pictogrammes encore visibles mais dégradation d'usage, notamment au niveau de l'intersection avec la rue des Cordeliers et l'Av. F. Dunkerque. Aucun repérage. | 2 | Marquage de séparation et pictogrammes visibles. | 2 | Marquage de séparation et pictogrammes visibles. |
| Présence de jalonnement | 2 | Panneaux verticaux | 2 | Panneaux verticaux | 1 | Aucun repérage. | 1 | Aucun repérage. | 2 | Panneaux verticaux à chaque bout de l'aménagement |
| Confort | | | | | | | | | | |
| Largeurs | 1 | Piste : 2,2 mètres. Bande : 1,5 m | 0 | 1,2 m marquage compris | 0 | 1,2 m marquage et caniveaux compris | 0 | 1,2 m marquage et caniveaux compris | 1 | 1,4 m marquage et caniveaux compris |
| Potentiel de conflit avec les piétons | 2 | Bonne différence dans le revêtement mais absence de bordure de séparation. | 1 | Direction N/S : le marquage sur le trottoir crée des conflits d'usage. | 3 | Bande cyclable sur chaussée. | 3 | Bande cyclable sur chaussée. | 3 | Bande cyclable sur chaussée. |
| Type et qualité du revêtement (déformation de la chaussée (racines, etc.)) | 3 | Enrobé noir en bon état. | 3 | Enrobé rouge légèrement décoloré. Surface de roulement relativement en bon état avec des déformations ponctuelles. | 2 | Enrobé noir en bon état global. Présence de plaques d'égouts et de caniveaux modulaires. | 2 | Enrobé noir en bon état global. Présence de plaques d'égouts. | 2 | Enrobé noir en bon état global. Présence de plaques d'égouts. |
| Qualité globale | 2.0 | Moyennement favorable | 1.7 | Peu favorable | 1.7 | Peu favorable | 1.8 | Peu favorable | 2.0 | Moyennement favorable |

| | La Hague (Beaumont-Hague) | | La Hague (Beaumont-Hague) | | La Hague (Beaumont-Hague) | | Les Pieux | | Quettehou / St-Vaast-la-Hougue | | Barneville-Carteret | |
|--|--|---|--|---|---|---|--|--|--|---|---|---|
| Localisation | Rue des Jonquilles : entre le stade et la D403 | | Rue des Tohagues entre la RD901E et Les Tohagues | | RD901E entre le Stade Hippique de la Hague et la rue de la ZAC Maison Georges | | RD23 : entre le Stade municipal et l'Intermarché | | RD1 : entre la PL des Ecoles (Quettehou) et la rue Chasse des Mares (St Vaast) | | RD902 : entre la PL du Terminus et le giratoire de la D903E ; sur la D903E entre le giratoire de la RD902 et le Chem. du Tôt. | |
| Caractéristiques | Piste bidirectionnelle de 690 m | | Piste bidirectionnelle de 340 m | | Bandes cyclables de 480 m / piste bidirectionnelle de 200 m | | Piste cyclable bidirectionnelle de 290 m | | Bandes cyclables sur trottoir de 1,8 km (itinéraire EV4) | | Bandes cyclables de 2 km environ | |
| Sécurité | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) |
| Séparation du trafic motorisé | 3 | Bordure | 3 | Bande végétalisée d'1,40 m | 1 | Sur la piste : bordure + bande végétalisée de 2 m. Sur la bande cyclable : marquage au sol sur une voirie limitée au-delà de 50 km/h | 3 | Espace végétalisé | 3 | Amenagement au trottoir, séparé par de caniveaux, bandes végétalisées, bandes multifonctionnelles (stationnement) | 2 | Marquage au sol réglementaire sur une voirie limitée à ou à plus de 50 km/h. |
| Présence d'intersections/interfaces dangereuses | 2 | Intersection de la D901E et la D901 potentiellement dangereuse pour ceux qui ne continueraient sur la voie verte. | 2 | Intersection avec la D901E | 1 | La greffe entre la bande et la piste cyclable en direction est n'est pas signalisée et il n'existe pas de dispositifs de ralentissement du trafic routier | 2 | L'entrée / sortie de la piste au niveau de l'Intermarché | 2 | | 2 | Le giratoire entre la RD902 et la RD903E est dépourvu d'aménagements cyclables : intersection entre la RD902 et la rue du Vélociste |
| Présence d'obstacles sur la piste (barrières, potelets, etc.) | 3 | Pas d'obstacles sur l'itinéraire | 2 | Des potelets sont présents au niveau de l'espace culturel de la Hague | 3 | Pas d'obstacles sur l'itinéraire | 3 | Pas d'obstacles sur l'itinéraire | 2 | Des potelets sont présents au centre de la piste | 2 | Stationnement sauvage de voitures |
| Cohérence/Continuité | | | | | | | | | | | | |
| Lisibilité du marquage au sol aux intersections | 3 | Marquage clair et lisible | 2 | Absence de marquage au sol aux intersections | 2 | Absence de marquage au sol aux interfaces | 2 | Passage piéton au niveau du giratoire de la RD23 / D650. Absence de marquages aux extrémités de l'aménagement. | 2 | Absence de marquage au sol à plusieurs intersections : passages piétons au niveau des giratoires | 2 | Absence de marquage au sol à plusieurs intersections |
| Présence de jalonnement | 1 | Absence des panneaux verticaux ou d'autres dispositifs de signalétique. | 1 | Panneau itinéraire cyclable au début de la piste cyclable au sud | 2 | Panneaux verticaux en entrée / sortie des aménagements. Jalonnement itinéraire cyclable. | 2 | Panneaux verticaux en entrée / sortie de l'aménagement | 1 | Jalonnement réglementaire itinéraire Eurovélo | 2 | Panneaux verticaux en entrée / sortie des aménagements et sur certains intersections. |
| Confort | | | | | | | | | | | | |
| Largeurs | 3 | 2,7 m | 3 | 2,8 m | 2 | Piste : 2,8 mètres (la manque d'entretien réduit la largeur à 2,40 m). Bandes : 1,8 m | 2 | Entre 1,80 m et 2 m | 1 | Entre 1,50 m et 2 m | 1 | Entre 1,50 m et 1,70 m environ hors marquage |
| Potentiel de conflit avec les piétons | 0 | L'absence des trottoirs sur cette séquence fait que la piste accueille des piétons | 1 | Discontinuité de la piste cyclable sur un tronçon de 75 m environ au niveau de l'espace culturel de la Hague. Le trottoir sur l'autre côté de la chaussée est inférieur à 1,40 m. | 1 | Absence de trottoirs au niveau de la piste cyclable. | 0 | Espace piéton envahi par la végétation. Passage piéton mixte au niveau de la traversée de la RD650 | 0 | L'aménagement est essentiellement un trottoir dont la largeur incite aux conflits d'usage | 3 | Bande cyclable sur chaussée. |
| Type et qualité du revêtement (déformation de la chaussée (racines, etc.)) | 3 | Enrobé rouge en bon état. | 3 | Enrobé rouge en bon état. | 2 | Enrobé noir en bon état global. Présence de plaques d'égouts et des herbes envahissantes. | 2 | Enrobé noir en bon état global. Présence de plaques d'égouts et des herbes envahissantes. | 2 | Enrobé noir et rouge en bon état global. Certains tronçons (< 200 m) ont un revêtement rugueux (stabilisé) clair | 2 | Enrobé rouge et noir en bon état. Présence de caniveaux et plaques d'égouts. |
| Qualité globale | 2.1 | Moyennement favorable | 2.0 | Moyennement favorable | 1.7 | Peu favorable | 1.9 | Peu favorable | 1.6 | Peu favorable | 1.9 | Peu favorable |

Voies vertes

| | <i>Briquebec-en-Cotentin / Rocheville</i> | | <i>Neuville-en-Beaumont / Briquebec-en-Cotentin</i> | | <i>Port-Bail / Les Vautiers</i> | | <i>Barneville-Carteret</i> | |
|--|---|---|---|---|---------------------------------|---|------------------------------|---|
| Caractéristiques | EV4 - Itinéraire de 9,5 km environ | | EV4 - Itinéraire de 20 km environ | | Itinéraire de 3,2 km environ | | Itinéraire de 1,3 km environ | |
| Sécurité | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) |
| Séparation du trafic motorisé | 3 | Aménagement cyclable en site propre | 3 | Aménagement cyclable en site propre | 3 | Aménagement cyclable en site propre | 3 | Aménagement cyclable en site propre |
| Présence d'intersections/interfaces dangereuses | 2 | D50 : voirie limitée à 80 km/h, intersection en courbe, co-visibilité limitée | 2 | D900 : intersection en courbe, co-visibilité limitée ; D42 : intersection sans visibilité de la traversée des modes actifs. | 2 | D15 : intersection à proximité d'une courbe avec 3 points de conflit potentiel avec le trafic motorisé. D903 : intersection sans visibilité de la traversée des modes actifs. | 3 | Pas d'intersections dangereuses identifiées. |
| Présence d'obstacles sur la voie verte (barrières, potelets, etc.) | 2 | Présence de barrières aux intersections avec la voirie. Les espaces entre les barrières (entre 1 m et 2,50 m) limitent les manœuvres de girations pour les vélos spéciaux | 2 | Présence de barrières aux intersections avec la voirie. Les espaces entre les barrières (entre 1 m et 2,50 m) limitent les manœuvres de girations pour les vélos spéciaux | 2 | Présence de barrières aux intersections avec la voirie. Les espaces entre les barrières (entre 1 m et 2,50 m) limitent les manœuvres de girations pour les vélos spéciaux | 3 | Pas d'obstacles sur l'itinéraire |
| Cohérence/Continuité | | | | | | | | |
| Visibilité du marquage au sol aux intersections | 1 | Absence de marquage au sol en zone rurale ; passage piéton à Briquebec-en-Cotentin | 1 | Absence de marquage au sol en zone rurale ; passage piéton à Saint-Sauveur-le-Vicomte | 2 | Absence de marquage au sol à l'intersection avec la D903. | 2 | Passages piétons aux extrémités |
| Présence de jalonnement | 3 | Jalonnement réglementaire itinéraire Eurovélo systématiquement aux intersections | 2 | Jalonnement réglementaire itinéraire Eurovélo aux intersections à Saint-Sauveur-le-Vicomte | 3 | Présence de jalonnement dans la majorité des intersections | 3 | Jalonnement vers Port-Bail-sur-Mer |
| Confort | | | | | | | | |
| Largeur(s) | 3 | Entre 3,50 m et 4 m en moyenne | 2 | Entre 3 m et 3,50 m en moyenne | 2 | Entre 3 m et 3,50 m en moyenne | 1 | 2,50 m |
| Potentiel de conflit avec les piétons | 3 | Secteur peu fréquenté | 3 | Secteur peu fréquenté | 3 | Secteur peu fréquenté | 2 | Secteur fréquenté en période estivale et faible largeur |
| Type et qualité du revêtement (déformation de la chaussée (racines, etc.)) | 2 | Revêtement rugueux (stabilisé) clair | 2 | Revêtement rugueux (stabilisé) clair | 2 | Revêtement rugueux (stabilisé) clair | 3 | Revêtement lisse (béton désactivé clair et enrobé noir) |

| | | | | | | | | |
|------------------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|
| Qualité globale | 2.4 | Moyennement favorable | 2.1 | Moyennement favorable | 2.4 | Moyennement favorable | 2.5 | Moyennement favorable |
|------------------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|

| | <i>Montebourg</i> | | <i>St-Vaast-la-Hougue</i> | | <i>Réville</i> | |
|--|-----------------------------|---|----------------------------|---|-----------------------------|--|
| Caractéristiques | Itinéraire de 160 m environ | | Itinéraire de 2 km environ | | Itinéraire de 800 m environ | |
| Sécurité | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) | Note | Remarque(s) |
| Séparation du trafic motorisé | 3 | Aménagement cyclable sur trottoir | 3 | Aménagement cyclable en site propre | 3 | Aménagement cyclable en site propre |
| Présence d'intersections/interfaces dangereuses | 3 | Pas d'intersections dangereuses identifiées. | 2 | Intersection avec la rue Chasse Bertrand ; intersection avec la Rte du Bout du Fil | 2 | Fin de la voie verte sur la RD1 au niveau de la la D328 |
| Présence d'obstacles sur la voie verte (barrières, potelets, etc.) | 3 | Pas d'obstacles sur l'itinéraire | 2 | Présence de barrières aux intersections et en entrée/sortie. Les espaces entre les barrières peuvent limiter les manœuvres de girations pour les vélos spéciaux | 3 | Pas d'obstacles sur l'itinéraire |
| Cohérence/Continuité | | | | | | |
| Visibilité du marquage au sol aux intersections | 2 | Passages piétons sur certaines interfaces. | 2 | Absence de marquage au sol aux intersections | 2 | Passages piétons au niveau du giratoire, mais absence de marquages au niveau de la la D328 à l'est |
| Présence de jalonnement | 1 | Présence de jalonnement local sur une extrémité | 3 | Jalonnement réglementaire systématiquement aux intersections | 3 | Jalonnement réglementaire systématiquement aux intersections |
| Confort | | | | | | |
| Largeur(s) | 0 | 2 m | 2 | Entre 3 m et 3,50 m en moyenne | 1 | Entre 2 m et 2,50 m en moyenne |
| Potentiel de conflit avec les piétons | 0 | Secteur en centre-ville fréquenté par les piétons ; présence d'un abris de bus sur l'itinéraire | 2 | La largeur dans les secteurs sur le bourg peuvent générer des conflits d'usage en période estivale | 1 | La faible largeur de la voie verte et l'absence de trottoirs pour les piétons peuvent générer des conflits d'usage |
| Type et qualité du revêtement (déformation de la chaussée (racines, etc.)) | 3 | Revêtement lisse (enrobé rouge) | 1 | Revêtement rugueux (stabilisé) clair ; la surface de la séquence entre la Rte du Bout du Fil et la Rte de la Bijude est enherbée | 2 | Revêtement rugueux (stabilisé) clair |

| | | | | | | |
|------------------------|-----|---------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|
| Qualité globale | 1.9 | Peu favorable | 2.1 | Moyennement favorable | 2.1 | Moyennement favorable |
|------------------------|-----|---------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|

Plan vélo, Diagnostic

Cap Cotentin

Novembre 2022

