

PLAN DEPARTEMENTAL VELO DU CALVADOS



26 janvier 2004

Concepteur :

ALTERMOTAL
DEVELOPPEMENT DE MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS

Direction de l'Environnement
et de l'Espace Rural
17 avenue du 6 juin – BP 12
14 035 CAEN CEDEX

Conseil Général



Calvados

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE	3
1. LA DEMARCHE	5
1.1. UNE LARGE CONCERTATION	5
1.1.1. Le comité de pilotage du Plan départemental vélo	5
1.1.2. Le comité technique du Plan départemental vélo.....	5
1.1.3. Une concertation locale, gage de cohérence	6
1.2. LA METHODE DE TRAVAIL	6
2. LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE.....	8
2.1. DEMANDE CYCLABLE ET SEGMENTATION DES USAGERS DANS LE CALVADOS.....	8
2.1.1. La pratique du vélo loisirs.....	8
2.1.2. La pratique du vélotourisme.....	9
2.1.3. La pratique utilitaire.....	11
2.1.4. La pratique sportive et cyclotouriste.....	12
2.2. UNE OFFRE CYCLABLE ENCORE FAIBLE SUR LE DEPARTEMENT.....	13
2.3. ACCIDENTOLOGIE CYCLISTE SUR LE DEPARTEMENT.....	13
2.3.1. Les données générales sur le département.....	13
2.3.2. Localisation des accidents sur le département.....	14
2.4. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE.....	16
2.4.1. Les points forts.....	16
2.4.2. Les points faibles.....	17
3. LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE CYCLABLE DU CALVADOS	20
3.1. LES ORIENTATIONS GENERALES DE LA POLITIQUE CYCLABLE DU CALVADOS.....	20
3.1.1. Développer la pratique du vélo loisirs.....	20
3.1.2. Favoriser le vélotourisme en appui sur des sites porteurs.....	20
3.1.3. Sécuriser la pratique utilitaire et sportive.....	21
3.2. LES ITINERAIRES DU PLAN DEPARTEMENTAL VELO.....	22
3.2.1. Schéma de principe du Plan départemental vélo.....	22
3.2.2. Itinéraires retenus au Plan départemental vélo.....	23
3.2.3. Caractéristiques des itinéraires du plan départemental vélo.....	25
3.3. LE PROGRAMME D'ACTION DEPARTEMENTAL.....	27
3.3.1. Affirmer le « T » régional et les voies vertes.....	27
3.3.2. Assurer les continuités départementales vers le sud et créer des liaisons départementales.....	29
3.3.3. Développer des liaisons ville / mer.....	30
3.3.4. Sécuriser les sorties d'agglomérations.....	31
3.3.5. Répondre aux besoins « vélo au collège ».....	31
3.3.6. Accompagner les initiatives locales en lien avec le Plan départemental vélo.....	32
3.3.7. Communiquer et promouvoir le Plan départemental vélo.....	33



4. PARTAGE DES MAITRISES D’OUVRAGE ET MODALITES D’INTERVENTION DU DEPARTEMENT	37
5. ASPECTS FINANCIERS ET ORGANISATIONNELS.....	41
5.1. INCIDENCES FINANCIERES	41
5.2. SUBVENTIONS POTENTIELLES	42
5.2.1. Les sources de subvention potentielles	42
5.2.2. Estimation du montant des subventions sur le budget global	42
5.3. ASPECTS ORGANISATIONNELS	43
5.3.1. Une expertise et un conseil technique du Conseil général	43
5.3.2. Répartition des rôles au sein du Conseil général.....	43
ANNEXES.....	44

INTRODUCTION GENERALE

Depuis plusieurs années, l'engouement du public pour une découverte "douce" des territoires ruraux et urbains, ainsi que la prise en compte du vélo dans les politiques de déplacement nationales ou locales, entraînent un développement de la pratique du vélo.

Cette forte demande a conduit de nombreux départements français à mettre en place une politique cyclable sur leurs territoires.

Le Conseil général du Calvados, lors de sa réunion du 19 juin 2001, a approuvé la charte départementale pour l'environnement. Dans ce cadre, l'assemblée départementale s'est fixée, entre autres priorités, l'élaboration d'un plan départemental en faveur du vélo.

A cet effet, le bureau d'études Altermodal, spécialiste des modes de déplacements alternatifs à la voiture, a été retenu pour assister le Conseil général dans l'élaboration de sa politique cyclable.

Cette démarche s'inscrit dans un contexte régional favorable de développement de la pratique du vélo, dans une logique départementale de maillage cyclable de qualité ainsi que dans une optique d'aide et d'harmonisation des initiatives locales.

Le présent document expose la politique cyclable adoptée par le Conseil général du Calvados dès l'année 2004 et pour les douze prochaines années, et développe :

- la démarche de concertation adoptée pour l'élaboration du Plan vélo,
- les éléments du diagnostic cyclable du territoire,
- les orientations générales de la politique cyclable et les actions envisagées,
- le partage des maîtrises d'ouvrage ainsi que les modalités d'intervention du Conseil général,
- les aspects financiers et organisationnels.



1. LA DEMARCHE

1.1. Une large concertation

1.2. La méthode de travail



1. LA DEMARCHE

Le Conseil général a eu le souci constant d'associer à sa démarche les acteurs concernés par le Plan départemental vélo.

Ainsi, la méthode de travail suivie durant l'étude du Plan départemental vélo, exposée ci-après, a laissé une large place à la concertation.

1.1. UNE LARGE CONCERTATION

Afin d'associer un maximum d'acteurs à l'élaboration de ce plan, une large concertation a été engagée par le biais de trois groupes de travail : le comité de pilotage, le comité technique et les groupes de travail locaux.

1.1.1. Le comité de pilotage du Plan départemental vélo

Le comité de pilotage a orienté les étapes de l'étude et s'est réuni pour valider chaque phase de l'élaboration du Plan départemental vélo. C'est un organe décisionnel et politique.

Le comité de pilotage est composé :

- de conseillers généraux désignés au sein des commissions de l'environnement, des travaux publics et des affaires générales,
- d'un représentant du Comité Départemental du Tourisme,
- des représentants des Directions du Conseil général concernées (Direction de l'Environnement et de l'Espace Rural, Direction de l'Aménagement, Direction des Affaires Economiques et Communales).

Sa composition est annexée à la fin du présent document (annexe 2).

1.1.2. Le comité technique du Plan départemental vélo

Un comité technique, regroupant les différents acteurs du département dans le domaine du vélo, a été constitué pour assurer le suivi de l'étude du Plan départemental vélo. Il s'est réuni à chaque phase et a apporté sa contribution à l'étude. C'est un organe de concertation et d'échange.

Le comité technique est composé :

- de représentants des Directions du Conseil général (Direction de l'Environnement et de l'Espace Rural, Direction de l'Aménagement, Direction des Affaires Economiques et Communales essentiellement),
- d'un représentant du Comité Départemental du Tourisme,
- de représentants de l'Etat (Direction Régionale de l'Environnement, Direction Départementale de l'Equipement, Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports),
- de représentants du Conseil régional,
- de représentants d'associations d'usagers et de fédérations du vélo,
- d'acteurs locaux.

Sa composition est annexée à la fin du présent document (annexe 3).



1.1.3. Une concertation locale, gage de cohérence

La volonté du Conseil général du Calvados est de mettre en œuvre une politique cyclable en cohérence avec les souhaits recensés au niveau local et les initiatives développées par les communautés de communes, les agglomérations et les acteurs du tourisme.

Dans cette optique, quatre groupes de travail locaux ont été constitués, composés des conseillers généraux des secteurs concernés, ainsi que des représentants des communautés de communes et des offices de tourisme.

Deux séries de réunions locales de présentation et de concertation ont eu lieu pendant la durée de l'étude.

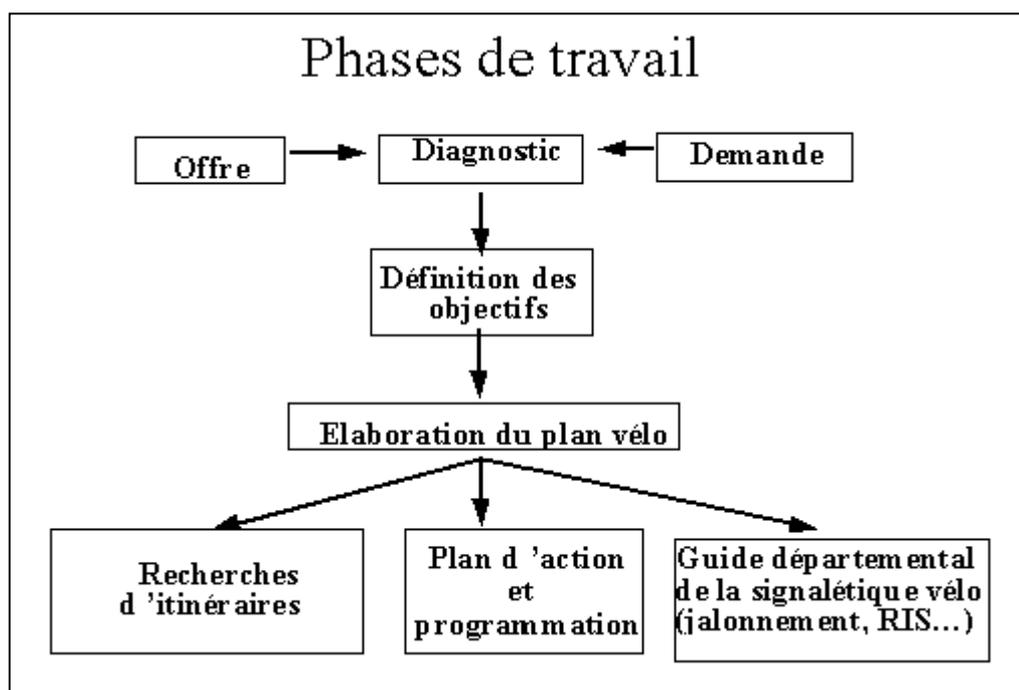
Le territoire départemental a été découpé en quatre secteurs, les réunions se sont tenues à :

- Bayeux pour le Bessin,
- Lisieux puis Pont l'Evêque pour le Pays d'Auge,
- Vire pour le Bocage et le Pré-Bocage,
- Caen pour la plaine de Caen.

1.2. LA METHODE DE TRAVAIL

La méthode de travail retenue pour la définition de la politique cyclable départementale comprend trois grandes phases :

- Une phase « diagnostic », comportant une analyse de la demande et de l'offre afin de définir les besoins des cyclistes dans le département, validée au début de l'année 2003.
- Une phase « définition des objectifs », permettant d'aboutir au schéma de principe des liaisons cyclables sur le département. Cette phase a été validée le 12 mai 2003 et a été suivie de reconnaissances de terrain durant l'été.
- Une phase « élaboration de la politique cyclable départementale » définissant le plan d'action, les modalités d'intervention du département pour la mise en œuvre des itinéraires, ainsi qu'une évaluation financière.



2. LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

- 2.1. Demande cyclable et segmentation des usagers dans le calvados
- 2.2. Une offre cyclable encore faible sur le département
- 2.3. Accidentologie cycliste sur le département
- 2.4. Forces et faiblesses du territoire



2. LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

Le diagnostic du territoire, analysant l'offre et la demande dans le domaine du vélo, a permis de définir les besoins des cyclistes dans le Calvados.

Ce diagnostic a été réalisé grâce à la rencontre des acteurs du vélo dans le département, de prestataires privés, et de résultats d'enquêtes et de données régionales et nationales sur la pratique cyclable.

2.1. DEMANDE CYCLABLE ET SEGMENTATION DES USAGERS DANS LE CALVADOS

Les cyclistes ont des besoins différents et se distinguent selon leurs motifs de pratique du vélo. Il est traditionnellement distingué quatre grandes familles de pratiques cyclistes.

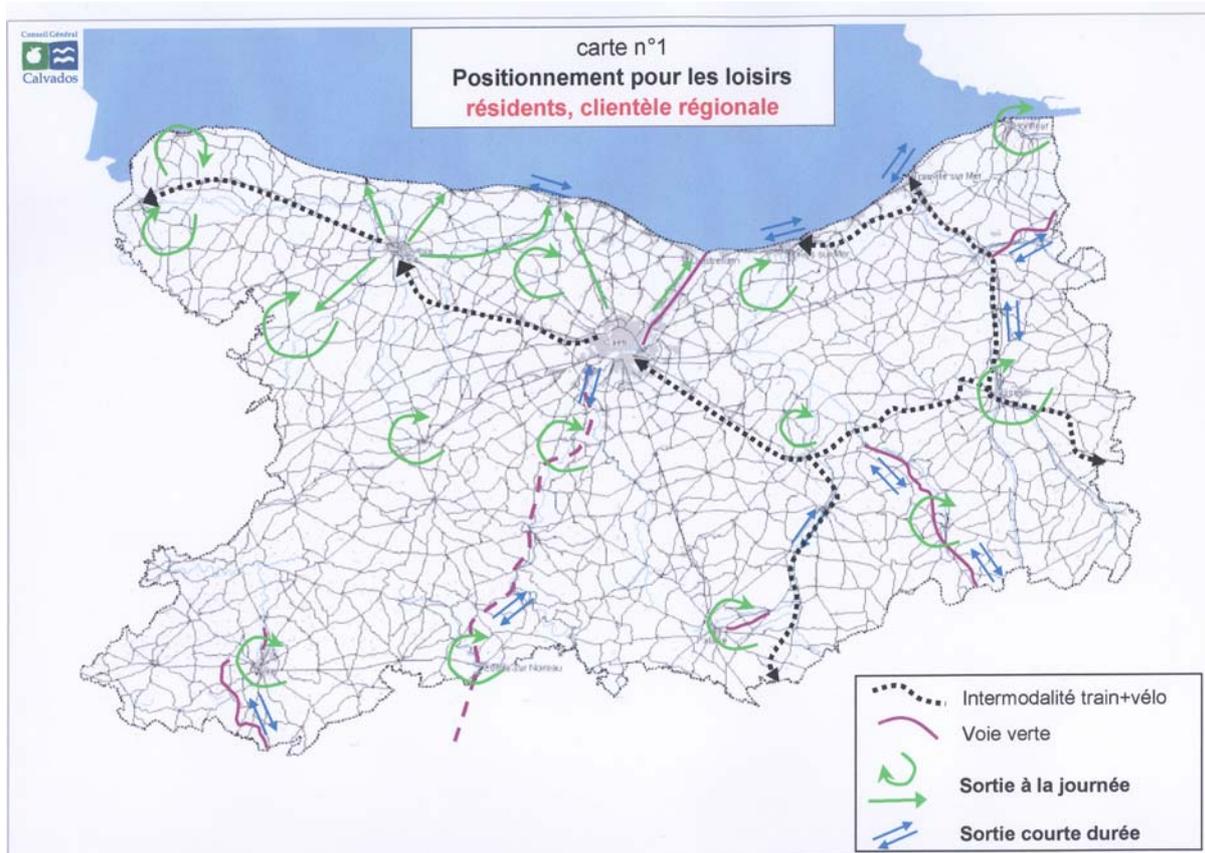
- **La pratique du vélo loisirs**, de proximité, pour les résidents et la population régionale. L'attente principale de ces cyclistes est la sécurité face au trafic motorisé, le confort et l'agrément des itinéraires.
- **La pratique du vélotourisme**, pour les personnes en séjour ou itinérants. Ces cyclistes s'intéressent aux sites majeurs et caractéristiques du département.
- **La pratique du vélo utilitaire**, dans le cadre des déplacements quotidiens et notamment domicile - travail et domicile - collège. Pour cette pratique, la demande porte notamment sur la sécurisation des sorties de villes.
- **La pratique cyclo sportive** regroupée autour de clubs et fédérations (Fédération Française de Cyclisme - FFC, Fédération Française de CycloTourisme - FFCT). Leur principale demande porte également sur la sécurité et notamment la sécurisation des sorties de villes.

2.1.1. La pratique du vélo loisirs

La pratique de promenade est majoritaire parmi les résidents et la clientèle régionale. Elle est susceptible de se diffuser sur tout le territoire départemental.

Son potentiel de développement paraît important compte tenu du succès de quelques aménagements déjà réalisés, comme par exemple l'aménagement le long du canal de Caen à la mer.

Cette pratique du vélo loisirs figure sur la carte n°1 ci-après.

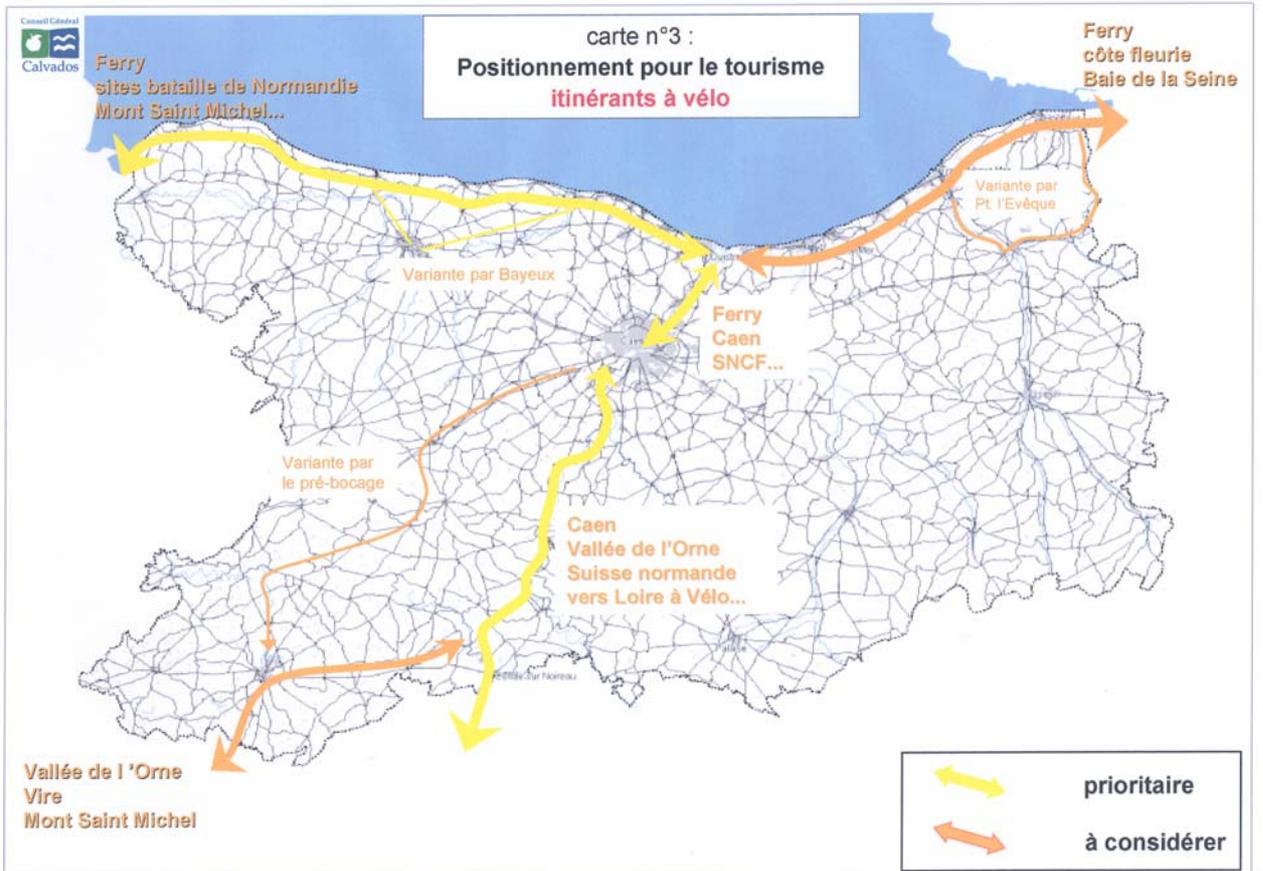
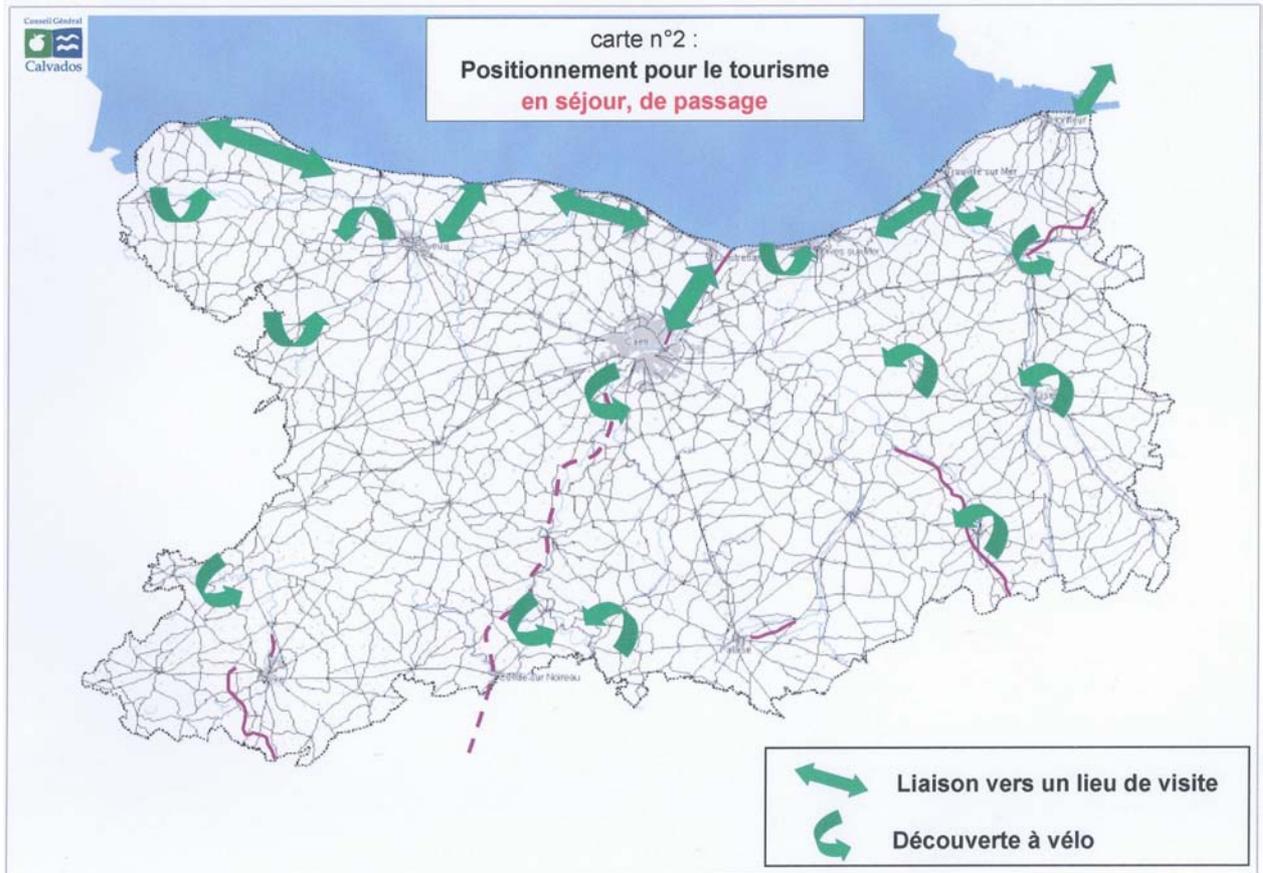


2.1.2. La pratique du vélotourisme

Les touristes en séjour n'utilisent que très peu le vélo pour leur promenade de découverte dans le département.

La pratique touristique à vélo (vélotourisme) est encore très faible et est pour le moment réservée à l'itinérance (clientèle le long du littoral et en transit vers le Mont St Michel).

Le positionnement pour le tourisme en séjour, de passage et itinérant, figure sur les cartes n°2 et n°3 ci-après.



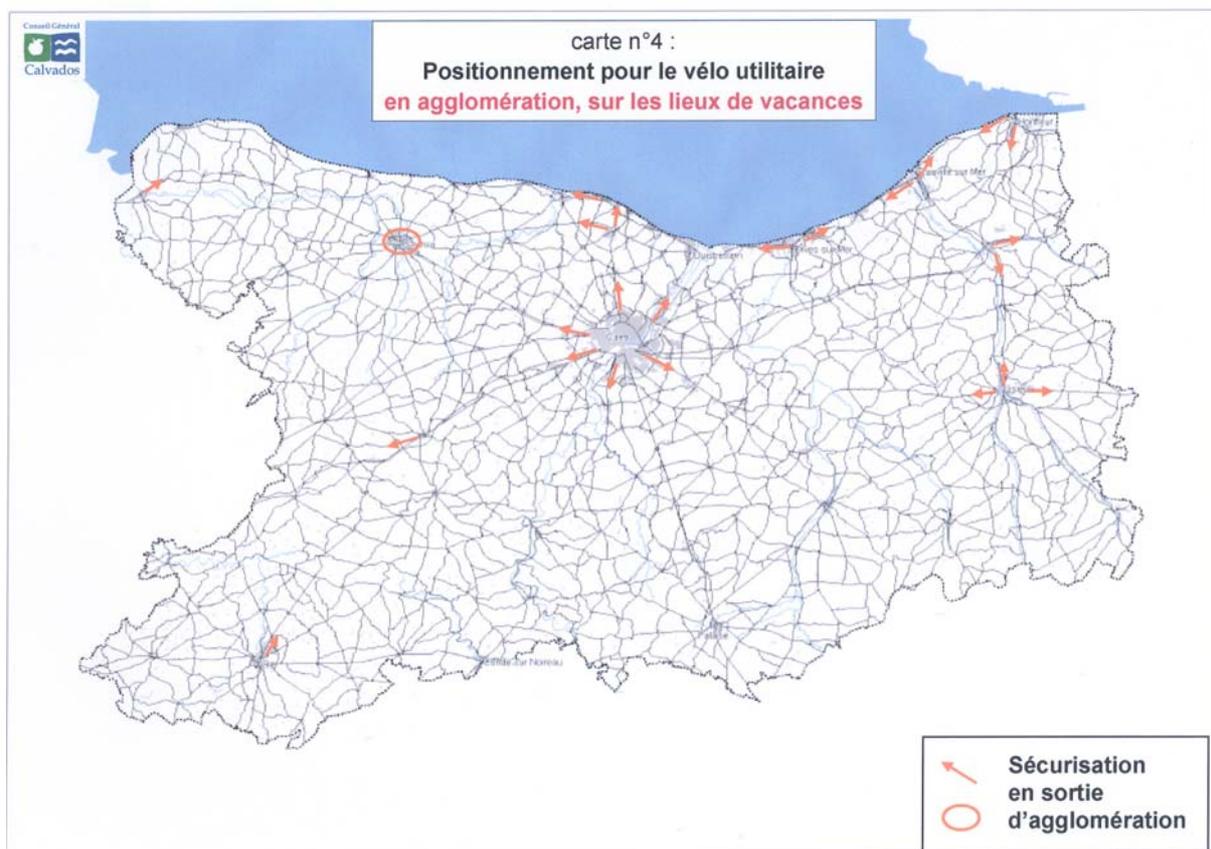
2.1.3. La pratique utilitaire

La pratique utilitaire est bien établie, notamment dans l'agglomération de Caen et dans une moindre mesure à Bayeux et Lisieux.

Chez les collégiens, la pratique utilitaire est globalement faible avec des variations importantes selon les collèges.

La pratique de vélo **utilitaire sur les lieux de vacances** se développe fortement depuis plusieurs années sur le littoral en saison, pour des trajets hébergement - plage ou pour réaliser des achats de proximité.

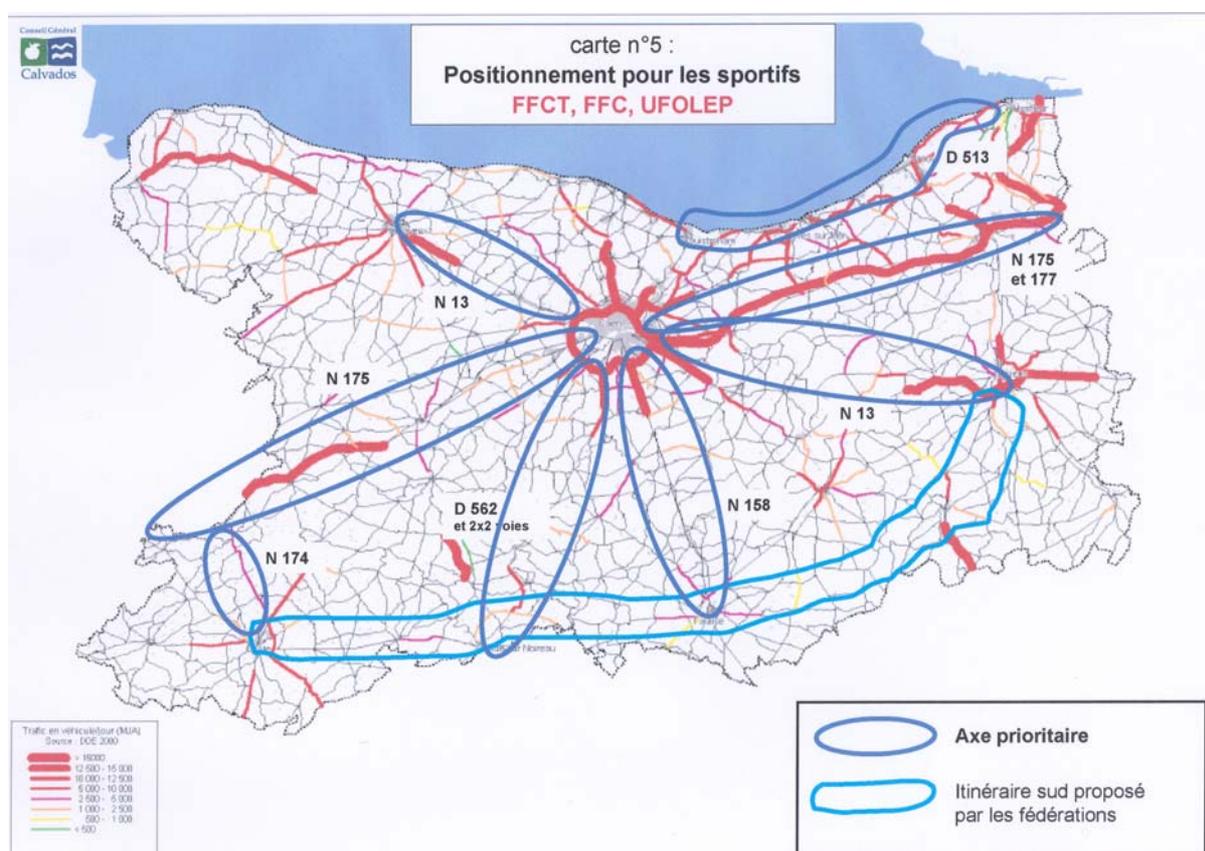
Ces pratiques de vélo utilitaire en agglomération et sur les lieux de vacances sont représentées sur la carte n°4 ci-dessous.



2.1.4. La pratique sportive et cyclotouriste

Les clubs sportifs roulent sur tout le territoire, le plus souvent au départ des agglomérations. Ils utilisent en majorité le réseau des routes départementales et certaines routes nationales. Les conditions de circulation de ces voiries sont moins contraignantes pour ces habitués de la route.

Le positionnement des sportifs affiliés aux fédérations FFCT, FFC et à l'UFOLEP, figure sur la carte n°5 ci-dessous.



2.2. UNE OFFRE CYCLABLE ENCORE FAIBLE SUR LE DEPARTEMENT

Les offres d'aménagements cyclables, de services et plus encore de produits vélo sont balbutiantes dans le département; hormis pour le VTT, qui est une pratique, sur chemins et sentiers, plus rattachée à la randonnée.

Les communes sont aussi à l'initiative d'aménagements cyclables locaux, mais seule l'aire urbaine de Caen peut se prévaloir de posséder un réseau cyclable.

Certaines communes littorales ont mis en place des itinéraires cyclables le long des plages. Ces initiatives sont localisées et les discontinuités sont flagrantes.

Le département du Calvados a acquis et aménagé quatre anciennes voies ferrées qui ont été converties en voies vertes, à proximité de Vire, Falaise, Livarot et Pont l'Evêque. Le chemin de halage de la Vire à Pont Farcy a également été aménagé en voie verte.

Ces voies sont praticables à vélo mais nécessitent d'être reliées aux villes voisines.

2.3. ACCIDENTOLOGIE CYCLISTE SUR LE DEPARTEMENT

La sécurité des cyclistes est un thème majeur du Plan départemental vélo du Calvados.

Une analyse accidentologique vélo a été réalisée sur 7 ans, de 1995 à 2001, à partir des fiches BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation remplis par la Gendarmerie et la Police Nationale) fournies par la Direction Départementale de l'Équipement.

2.3.1. Les données générales sur le département

464 accidents impliquant au moins un vélo ont été recensés dans le département entre 1995 et 2001, qui ont entraîné 25 tués, 120 blessés graves et 330 blessés légers. Le nombre de cyclistes indemnes après ces accidents est faible (22 cas seulement).

Toutefois, le **taux d'accident par habitant** dans le département est, par comparaison avec les chiffres nationaux, peu élevé.

La **saisonnalité des accidents de vélo** est assez marquée puisqu'un accident sur trois a lieu durant la période estivale (35% des accidents en juin, juillet et août). Cette pointe n'est cependant pas plus marquée que sur l'ensemble de la France (33% des accidents).



Il est constaté **des accidents nombreux et plus dangereux hors agglomération**. Alors qu'ils ne représentent que 23 % du total des accidents, les accidents hors agglomération concentrent 39% des tués et 37% des blessés graves. Hors agglomération, près de la moitié des accidents sont graves ou mortels.

A l'inverse, dans les grandes agglomérations, 0,7% des accidents seulement sont mortels et 10% sont graves.

Le principal danger pour les cyclistes vient de la vitesse des véhicules plus encore que de leur nombre.

Plus généralement la comparaison avec les chiffres nationaux montre que dans le département du Calvados **les intersections sont plus qu'ailleurs le lieu d'accidents**.

La réalisation d'aménagements cyclables en section courante, qui ne permet de traiter que 6 accidents sur 10, ne doit pas être le seul souci. La sécurisation des intersections est assurément à prendre en compte.

Les trois **principaux cas de figure** (percuSSION arrière lors d'un dépassement, percusion dans un tourne à gauche ou une traversée de route du cycliste) représentent la majorité des cas d'accidents de vélos sur routes départementales.

Les accidents de vélos touchent plus **particulièrement la tranche des moins de 20 ans**, comme partout en France, mais de manière encore plus nette dans le Calvados pour les enfants de moins de 10 ans.

2.3.2. Localisation des accidents sur le département

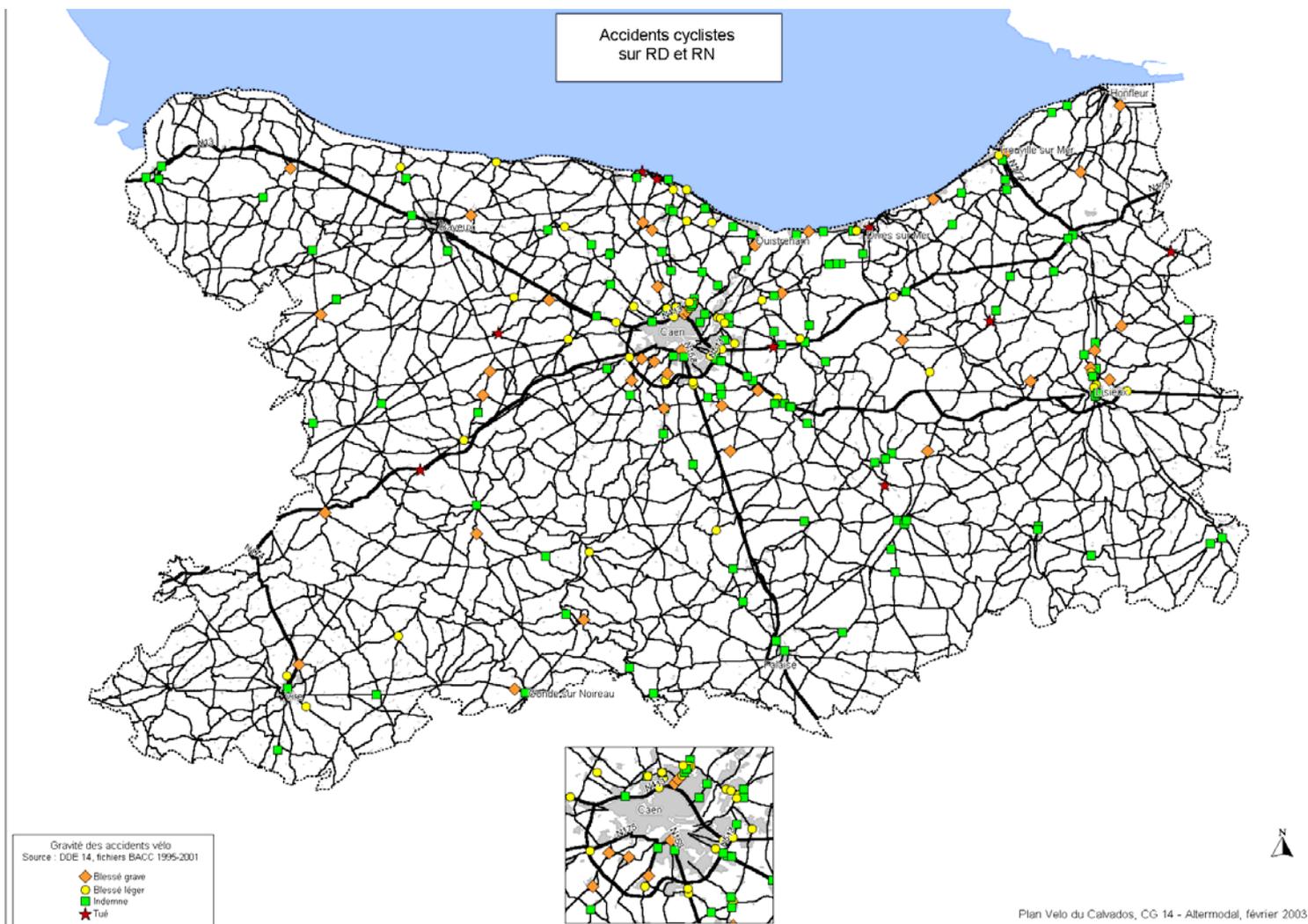
L'accidentologie cycliste, analysée entre 1995 et 2001, est surtout remarquable :

- **En sortie d'agglomération**, notamment au nord et à l'est de Caen sur les principales pénétrantes : RD 60, RN 175, RN 13, RD 513. Mais l'agglomération de Lisieux est aussi touchée à sa sortie nord sur la RD 579.
- Sur les **voies de contournement** des agglomérations, où les vitesses sont élevées.
- Sur **les routes à trafic élevé**. La confrontation de la carte des trafics avec celle des accidents montre que l'essentiel des accidents survient sur les voies dont le trafic dépasse 3000 véhicules par jour.

Les routes départementales 513 et 514 par contre, si elles ne représentent pas le nombre d'accident le plus élevé, concentrent cependant nombre d'accidents graves.



La carte n°6 ci-dessous positionne les accidents cyclistes sur les Routes Départementales et les Routes Nationales dans le Calvados.



En synthèse de l'analyse de la demande et de l'offre cyclable, il ressort dans le Calvados :

- ***une présence avérée de cyclistes le long du littoral (clientèle touristique), sur des sites touristiques porteurs et une demande forte de continuité entre les stations littorales,***
- ***une pratique sportive sur le réseau des routes départementales en général,***
- ***une accidentologie marquée des cyclistes en sortie d'agglomération et sur certains axes fortement fréquentés,***
- ***une demande prépondérante de la clientèle loisirs-tourisme pour des aménagements en site propre de type voie verte, proche des agglomérations et des sites générateurs de fréquentation vélo,***
- ***des aménagements cyclables déjà réalisés rares en zone rurale et souffrant de discontinuités importantes. Certains nécessitent d'être revus en terme de qualité.***



2.4. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

Le diagnostic en matière d'accidentologie cycliste, de demande et d'offre cyclable a permis d'aboutir à un constat sur les atouts et les faiblesses du Département du Calvados vis-à-vis de l'usage du vélo.

2.4.1. Les points forts

Le département dispose d'atouts majeurs pour le développement de la pratique du vélo. Au regard de la diversité de ses paysages et de la qualité de son patrimoine, la découverte du Calvados à vélo présente un fort potentiel.

Les atouts présentés ci-dessous participeront à la constitution d'un Plan départemental vélo attractif et durable.

Un patrimoine exceptionnel

Le département bénéficie de presque tous les atouts pour développer la pratique du vélo :

- La notoriété internationale de la Normandie,
- Un espace rural préservé et vivant très favorable aux « loisirs verts »,
- Une activité balnéaire importante,
- Un petit patrimoine très riche et surtout très bien réparti sur le territoire,
- Des paysages d'une variété et d'une qualité exceptionnelle favorisant les transitions rapides au long des itinéraires,
- Un climat doux, relativement sec sur la période estivale,
- Une excellente représentation des particularités gastronomiques françaises.

Une zone de chalandise très favorable

- Le Calvados est au cœur du schéma régional des véloroutes et voies vertes,
- Une bonne accessibilité autoroutière depuis la capitale et la Bretagne,
- Une liaison ferrée directe depuis Paris,
- Une bonne connexion par ferry avec le Royaume Uni,
- Quelques possibilités d'embarquement des vélos dans les trains TER,
- La proximité des zones urbaines avec les stations balnéaires,
- Des connexions facilement réalisables entre les réseaux cyclables urbains et des itinéraires de promenade hors agglomération.

Des acteurs motivés

- Une Région porteuse au sein de laquelle tous les départements ont saisi l'intérêt des aménagements cyclables à vocation loisir ou touristique,
- Une forte volonté des acteurs locaux, dans les Communes ou les Communautés de communes, qui ont bien senti le potentiel du vélo et développent des itinéraires en boucles,
- Une forte mobilisation des associations d'usagers du vélo sur les problèmes concrets de leurs trajets quotidiens,
- Une volonté clairement exprimée par le département dans sa Charte pour l'Environnement de réaliser un réseau d'itinéraires de qualité qui tienne compte de toutes les pratiques.



Des initiatives concrètes

- Le rachat par le Département d'anciennes voies ferrées pour les transformer en voies vertes,
- La volonté de créer un sentier cyclo-piétonnier sur les falaises du Bessin,
- Des boucles cyclables créées à l'initiative de communautés de communes.

Des opportunités de sites propres et d'itinéraires sur petites routes peu circulées

- Un front de mer présentant des potentialités pour réaliser des voies vertes,
- L'opportunité exceptionnelle offerte par la voie ferrée Caen-Flers,
- Un potentiel très important de voies à faible trafic.

2.4.2. Les points faibles

Sécurité et aménagements cyclables

- Un manque de culture cyclable de la part des acteurs de l'aménagement,
- Une absence de continuité entre les quelques espaces sécurisés pour la pratique familiale,
- Des sorties de ville problématiques qui concentrent la majorité des accidents,
- Un niveau de gravité particulièrement élevé sur les routes départementales en rase campagne et sur le littoral,
- Un retard important en terme d'aménagement cyclable des petites villes (Bayeux, Vire, Cabourg, Deauville, Honfleur...)
- Une inflation des déplacements automobiles domicile - travail pour des raisons économiques,
- Une qualité d'aménagement cyclable pas toujours très bonne sur les itinéraires existants (conception des entrées et sorties d'aménagement, continuité, entretien, revêtement),
- Des contraintes foncières majeures sur le littoral de la Côte Fleurie et plus encore sur la Côte de Grâce,
- Peu d'opportunités foncières, hormis les anciennes voies ferrées,
- Des itinéraires de substitution insuffisants en parallèle des routes à fort trafic.

Un positionnement touristique déséquilibré

- Une activité touristique polarisée sur la frange littorale et très saisonnière,
- Une hégémonie du thème du débarquement conduisant à un tourisme itinérant et de durée limitée,
- Des routes touristiques conçues pour l'automobile,
- Un positionnement touristique insuffisant sur le thème du vélo, négligé jusqu'alors,
- Des structures d'accueil mal adaptées (peu d'offre d'hôtels adaptés pour recevoir des cyclistes),
- Un patrimoine local encore trop peu valorisé,
- Une pratique itinérante faible et peu organisée.



Des services insuffisants

- Une offre de location de vélos quantitativement faible hors de la zone littorale, saisonnière et d'une qualité minimale, notamment en terme de services,
- Des possibilités d'intermodalité train - vélo ou bus - vélo trop rares,
- Pas de possibilité de stationnement sécurisé dans les grands sites touristiques comme dans les gares, pas de parc relais en gare, pas de consigne à bagage.
- Une multitude d'initiatives locales hétérogènes et de qualité très variable.

A partir des forces et faiblesses du territoire ainsi que des propositions recensées au niveau des différents groupes de travail, des priorités d'action ont été validées par le comité de pilotage au mois d'avril 2003 :

- *Cibler en priorité le vélo loisirs et le vélotourisme*

Ces usagers représentent à eux seuls plus de 80% des usagers du vélo en France, ce qui est également le cas dans le Calvados.

De plus, les retombées économiques directes et indirectes liées à ces deux pratiques sont non négligeables dans le cadre d'itinéraires cyclables de qualité.

Le Conseil général, sans évincer les autres cyclistes de sa réflexion, met la priorité sur le vélo loisirs et le vélotourisme.

- *La sécurité sur les itinéraires*

La sécurité des cyclistes est une des préoccupations majeures du département, notamment en site partagé où les vélos sont confrontés à la circulation motorisée.

Le diagnostic a montré une vulnérabilité des cyclistes sur les routes du Calvados et une accidentologie marquée sur certaines sections routières, notamment aux entrées-sorties de villes. Certaines réalisations seront à sécuriser ponctuellement et l'ouverture de nouveaux itinéraires cyclables devra systématiquement prendre en compte le facteur sécurité.

La sécurisation des itinéraires concerne toutes les pratiques et notamment les pratiques utilitaires et sportives.

Ces pistes de travail ont servi de base à la définition des orientations générales de la politique cyclable du département.



3. ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE CYCLABLE DU CALVADOS

- 3.1. Les orientations générales de la politique cyclable du Calvados
- 3.2. Les itinéraires du plan départemental vélo
- 3.3. Le programme d'action départemental



3. LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE CYCLABLE DU CALVADOS

Le Conseil général du Calvados souhaite mettre en œuvre une politique cyclable équilibrée sur son territoire, répondant aux attentes des usagers du vélo, avec le souci constant de qualité, plutôt que de quantité, et de sécurité pour les cyclistes.

Le rôle du Conseil général dans la mise en œuvre du Plan départemental vélo est d'amorcer la structuration d'un maillage par des réalisations phares et d'initier des projets auprès des collectivités locales dans une logique de cohérence et de qualité.

3.1. LES ORIENTATIONS GENERALES DE LA POLITIQUE CYCLABLE DU CALVADOS

Au vu des forces et faiblesses du territoire dégagées dans la phase diagnostic, le Comité de pilotage a validé les orientations générales de la politique cyclable départementale le 12 mai 2003.

3.1.1. Développer la pratique du vélo loisirs

Par la sécurisation d'itinéraires accessibles à tous

Que ce soit des aménagements en site propre de type voies vertes, ou des aménagements sur voiries partagées et sécurisées pour la pratique du vélo dans des zones à fort potentiel.

Par la connexion entre itinéraires départementaux et d'intérêt local

Afin d'irriguer les différents réseaux (maillage départemental et circuits locaux) et d'offrir la possibilité à l'utilisateur de passer de l'un à l'autre sans discontinuités d'itinéraires.

3.1.2. Favoriser le vélotourisme en appui sur des sites porteurs

Par la mise en place d'itinéraires cyclables attractifs

En desservant les sites phares déjà identifiés pour le vélotourisme (clientèle en séjour et itinérant) et en permettant l'aménagement de continuités vers d'autres sites à valoriser, vers les villes et agglomérations.

Par la connexion des itinéraires départementaux avec les territoires limitrophes

Vers les départements de la Manche, de l'Eure, de la Seine-Maritime et de l'Orne, en lien avec leurs schémas directeurs cyclables ou leurs itinéraires cyclables majeurs.



3.1.3. Sécuriser la pratique utilitaire et sportive

Par la cohérence avec les réseaux d'agglomération et la sécurisation des sorties de villes

Par la sécurisation des sorties de villes, qui est une demande relayée par toutes les catégories d'utilisateurs du vélo. De plus, le Conseil général a entamé une concertation avec les agglomérations afin de mettre en cohérence les réseaux cyclables d'agglomération et les itinéraires cyclables départementaux.

Par le traitement de l'accidentologie

Au niveau des points d'accumulation d'accidents sur le maillage du Plan départemental Vélo et sur des sites ponctuels qui posent problème sur routes départementales.

Par la sécurisation de l'usage du vélo au sein des collèges intéressés

Sécuriser la pratique du vélo pour les collégiens concerne à la fois le stationnement des vélos dans l'enceinte des établissements et l'accès au collège depuis la voirie.

La priorité retenue par le Conseil général est une intervention au niveau des collèges neufs.



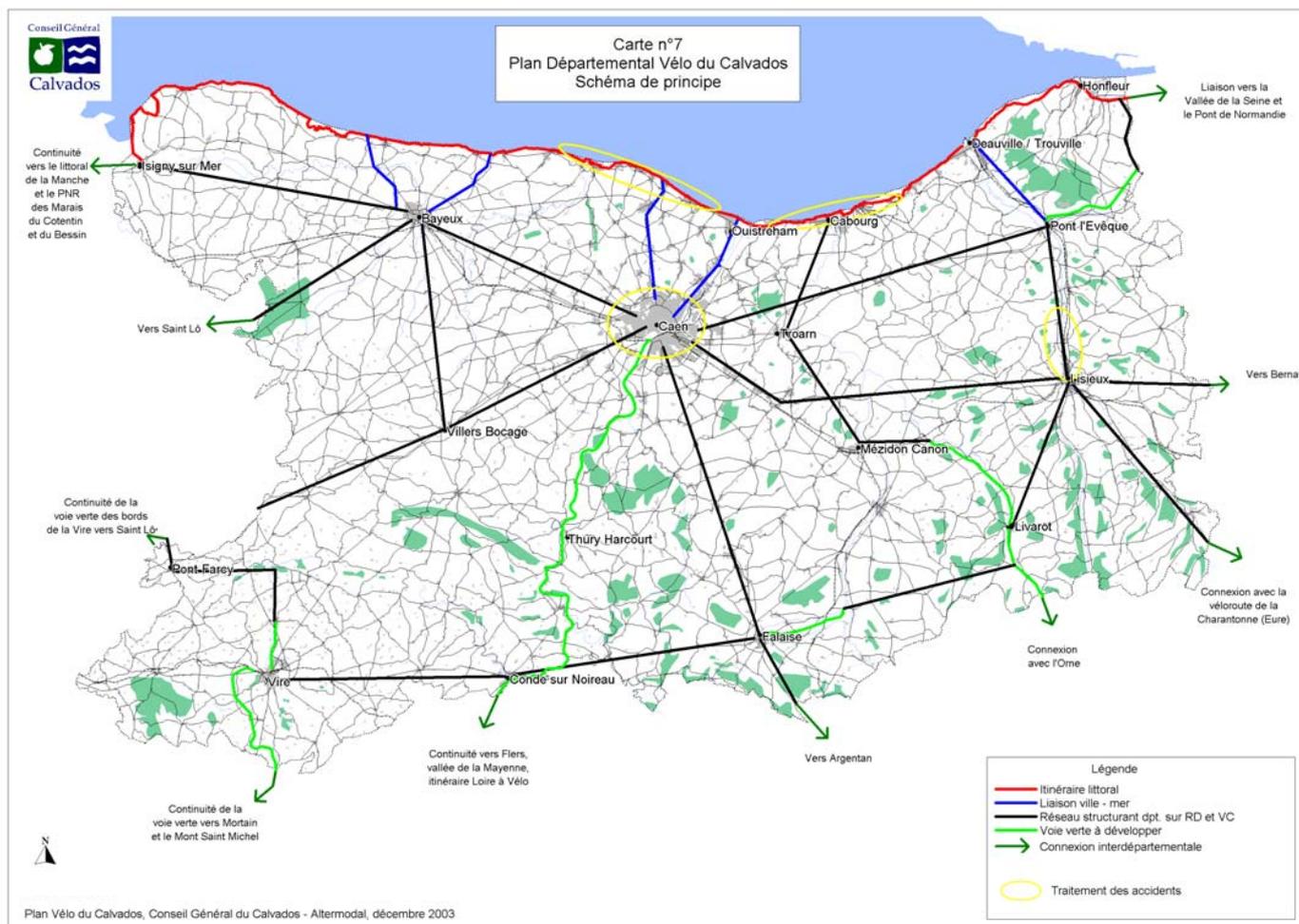
3.2. LES ITINERAIRES DU PLAN DEPARTEMENTAL VELO

Les orientations générales de la politique cyclable ont permis d'élaborer le schéma de principe du plan vélo. C'est à partir de ce schéma de principe qu'ont été réalisées les reconnaissances de terrain puis les propositions d'action, pour aboutir à un plan départemental vélo cohérent.

3.2.1. Schéma de principe du Plan départemental vélo

Le schéma de principe du plan vélo (carte n°7 ci-dessous) présente les principes des liaisons découlant des orientations générales de la politique cyclable. Il totalise environ 900 kilomètres d'itinéraires.

Ce schéma est basé sur des notions de fuseaux et non d'itinéraires figés, certaines liaisons pouvant être par la suite non retenues ou modifiées en fonction de la réalité du terrain.

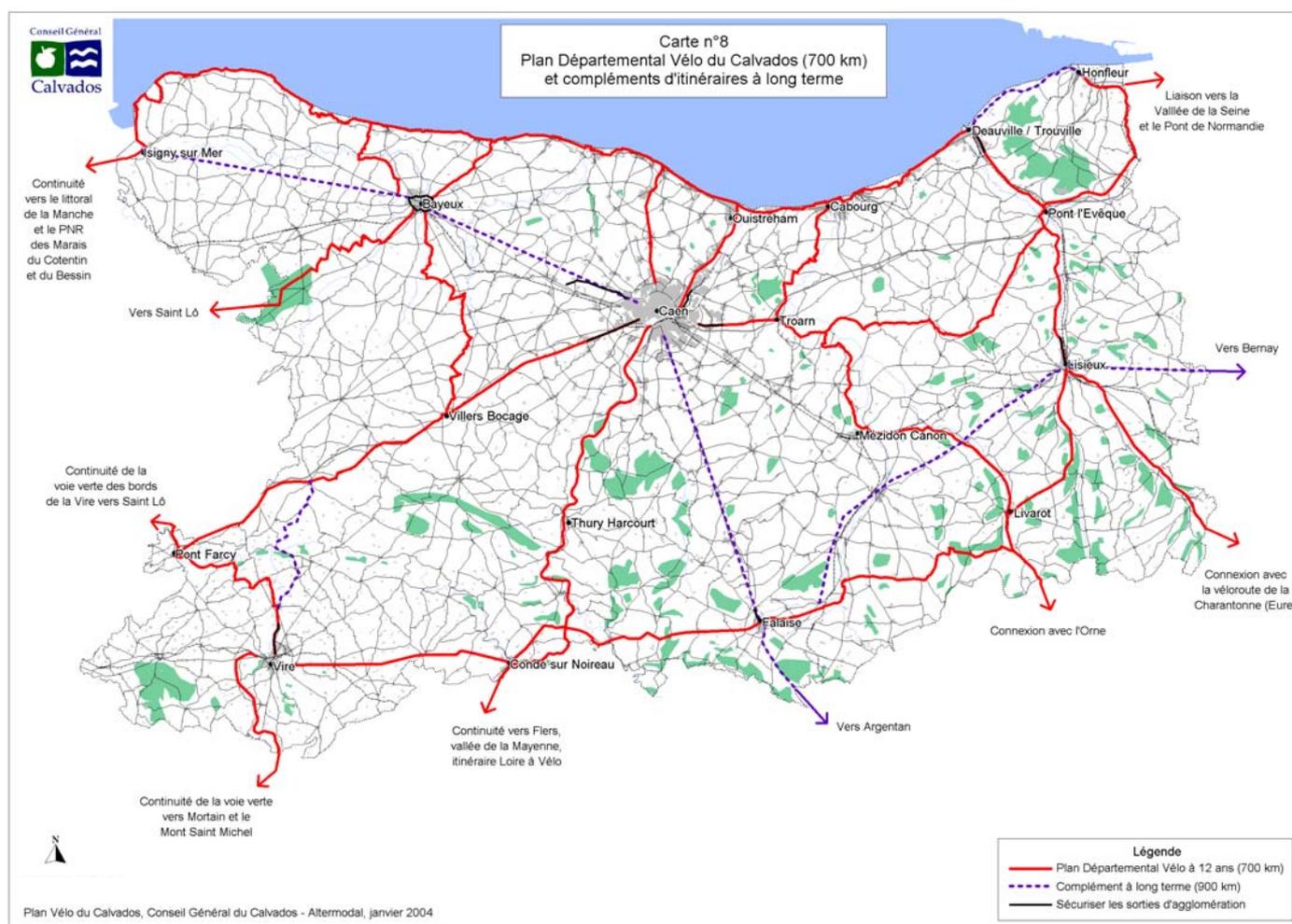


3.2.2. Itinéraires retenus au Plan départemental vélo

Un travail de reconnaissance et d'expertise de terrain a permis durant l'été 2003 de passer du schéma de principe à des propositions d'itinéraires sur le terrain.

Dans un même temps, le chiffrage des propositions d'aménagement, les contraintes de sécurité, l'intérêt des itinéraires, la faisabilité technique et la cohérence avec les budgets alloués ont abouti à retenir **652 kilomètres**, soit environ 700 kilomètres d'itinéraires pour le Plan départemental vélo.

Ces 700 kilomètres retenus, figurant sur la carte n°8 ci-dessous, sur les 900 kilomètres initiaux du schéma de principe, constituent l'ossature du Plan départemental vélo. Les 200 autres kilomètres sont proposés comme des compléments d'itinéraires à réaliser à long terme.



Les itinéraires du Plan départemental vélo (700 km) répondent aux orientations générales de la politique cyclable départementale et représentent des objectifs de réalisation à 12 ans.

Ces itinéraires se déclinent selon cinq grands thèmes :

- affirmer le "T" régional dans le cadre du schéma régional des véloroutes et voies vertes,
- assurer des continuités interdépartementales vers le sud,
- créer des liaisons structurantes départementales,
- développer les liaisons ville - mer,
- sécuriser les sorties d'agglomération.

Ces itinéraires constituent le Plan départemental vélo (objectifs à 12 ans), qui figure sur la carte n°9 ci-après, en reprenant les priorités par thème.



Carte n°9
 Plan Départemental Vélo du Calvados (700 km)
 Objectif à 12 ans
 Priorités par thème

Continuité vers le littoral de la Manche et le PNR des Marais du Cotentin et du Bessin

Vers Saint Lô

Continuité de la voie verte des bords de la Vire vers Saint Lô

Continuité de la voie verte vers Mortain et le Mont Saint Michel

Continuité vers Flers, vallée de la Mayenne, itinéraire Loire à Vélo

Liaison vers la Vallée de la Seine et le Pont de Normandie

Connexion avec la véloroute de la Charantonne (Eure)

Connexion avec l'Orne



Echelle : 1/340000

Plan Vélo du Calvados, Conseil Général du Calvados - Altermodal, décembre 2003

Légende

- Affirmer le « T » régional dans le cadre du schéma véloroutes et voies vertes
- Assurer les continuités interdépartementales vers le Sud
- Créer des liaisons structurantes départementales
- Développer les liaisons villes - mer
- Sécuriser les sorties d'agglomération



3.2.3. Caractéristiques des itinéraires du plan départemental vélo

Les reconnaissances sur le terrain ont permis une analyse des itinéraires proposés selon :

- Le type de voies empruntées (route, chemin, sentier, digue...).
- Le gestionnaire des voies (gestionnaires observés lors des reconnaissances de terrain). Pour la mise en œuvre de chaque itinéraire, une étude foncière devra compléter ces premiers relevés.
- Les aménagements proposés sur les itinéraires parcourus et les améliorations proposées pour les aménagements existants. Ces propositions seront à valider par des études de faisabilité plus précises.

Types de voies empruntées

Sur les 652 kilomètres retenus pour constituer les itinéraires du Plan départemental vélo, il est actuellement observé :

- 280 km, soit 42,9 % de voies revêtues de bonne qualité (revêtement type enrobé),
- 195 km, soit 29,9 % de voies revêtues de qualité moyenne (revêtement type bicouche),
- 52 km, soit 8 % de chemins carrossables (sur ballast d'ancienne voie ferrée),
- 51 km, soit 7,8 % de voies stabilisées (notamment sur les voies vertes),
- 48 km, soit 7,4 % de chemins non revêtus,
- 26 km, soit 4 % d'aménagements divers répartis entre des rampes et passerelles existantes, des escaliers, des ponts...

En majorité, les itinéraires du Plan départemental vélo empruntent des voies revêtues qui correspondent à la demande du vélo dit « roulant ».

Gestionnaires actuels des voies empruntées par le Plan départemental vélo

Le Plan départemental vélo n'emprunte pas uniquement le réseau routier départemental.

Au contraire, il utilise les voies les plus adaptées et les plus sûres à chaque cas, indépendamment de la nature de leur gestionnaire (voir la répartition sur la carte jointe en annexe 4).

L'essentiel des voies utilisées sur le Plan départemental vélo sont des voies communales et des routes départementales peu circulées.

Le guide juridique qui complétera le Plan départemental vélo montre la possibilité pour un maître d'ouvrage de réaliser des aménagements sur des voies ne lui appartenant pas.



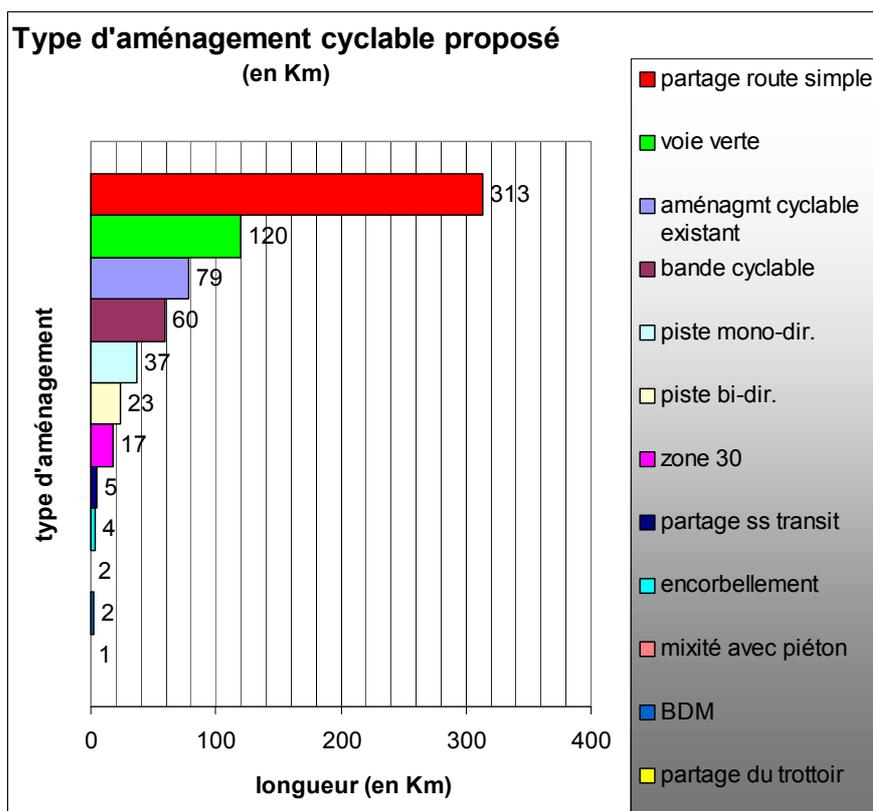
Aménagements proposés sur les itinéraires du Plan départemental vélo

L'expertise des itinéraires a essentiellement permis d'énoncer des propositions d'aménagements à effectuer. Ces propositions, figurant sur la carte n°10 ci-après, devront être validées par des études de faisabilité plus précises.

Les principaux types d'aménagement proposés se répartissent en trois catégories :

- les aménagements en site propre, séparés de la circulation générale : citons notamment les pistes cyclables, les voies vertes,
- les aménagements en site partagé avec la circulation générale : les bandes cyclables, zones 30 en secteur urbanisé et routes sécurisées pour le passage préférentiel des vélos,
- les ouvrages d'art de type passerelle, rampe, passage inférieur.

La majorité des itinéraires du Plan départemental vélo sont en site partagé, profitant de l'extraordinaire maillage de voies communales et des petites routes départementales peu fréquentées (trafic inférieur à 300 – 500 véhicules / jour) qui desservent le territoire.



Carte n°10
 Plan Départemental Vélo du Calvados
 Aménagements proposés
 A valider par des études complémentaires



- Aménagements cyclables proposés des itinéraires reconnus
- Bande cyclable
 - Bande multifonctionnelle ou mixte
 - Ouvrage d'art à créer
 - Piste cyclable à créer
 - - - Piste cyclable existante
 - Partage de route simple
 - Partage de route sans transit
 - Partage de trottoir
 - Zone 30
 - Voie verte à créer
 - Voie verte existante
 - - - - - Itinéraires non reconnus



Echelle : 1/340000

3.3. LE PROGRAMME D'ACTION DEPARTEMENTAL

Le programme d'action du département découle des orientations générales prises par le Conseil général. Les actions sont traduites de manière thématique sur les itinéraires du Plan départemental vélo.

3.3.1. Affirmer le « T » régional et les voies vertes

En cohérence avec le schéma régional des véloroutes et voies vertes de Basse-Normandie, il s'agit de réaliser la véloroute du littoral en appui sur des sites porteurs, d'aménager une liaison nord-sud à partir d'emprises en site propre et de développer les voies vertes.

Par l'étude et la réalisation du sentier cyclo-piétonnier du Bessin

Le Conseil général, dans le cadre de sa politique en faveur des espaces naturels, et afin d'assurer la continuité de la servitude de passage sur le littoral face aux problèmes d'érosion des falaises, a décidé le 19 juin 2001 d'acquérir une bande de 20 mètres de large de Grandcamp-Maisy à St Côme-de-Fresné, afin de créer un itinéraire cyclo-piétonnier.

Cette portion du littoral bénéficiera à terme d'un haut niveau de qualité pour la pratique du vélo loisirs sur le littoral. Elle assurera une liaison en site propre entre les stations balnéaires, sans emprunter la route départementale 514 très dangereuse.

Le projet emprunte majoritairement des sections en site propre (bande de terre acquise et chemins ruraux), de courtes sections de voies communales et exceptionnellement des portions de la route départementale 514 qu'il faudra sécuriser.

Par des connexions entre les stations littorales

L'objectif est la réalisation d'une véloroute du littoral qui remplira plusieurs fonctions selon les types de cyclistes.

- Pour les vélotouristes itinérants, elle sera un fil conducteur pour suivre tout le littoral et desservir les sites phares d'Isigny-sur-Mer à Honfleur.
- Pour les touristes en séjour sur le littoral normand, la véloroute sera une liaison cyclable majeure entre les stations littorales et les plages, à la fois pour leurs loisirs et pour leurs déplacements utilitaires sur leur lieu de vacances.
- Pour les résidents, la véloroute constituera un itinéraire préférentiel pour leurs déplacements quotidiens. Les tracés proposés permettent la sécurisation de points noirs sur les routes départementales 513 et 514 fortement accidentogènes.

Cette véloroute s'appuie à la fois sur les opportunités des digues littorales dont certaines autorisent déjà les vélos, sur des zones apaisées en centre-ville (zone 30, aire piétonne) et sur la création d'aménagements cyclables spécifiques (piste cyclable et bande cyclable) à créer le long de la route départementale 514. Il sera également nécessaire à certains endroits de créer des ouvrages d'art pour assurer la continuité de l'itinéraire.



Par l'aménagement d'emprises en site propre à fort potentiel

C'est le cas notamment de la liaison Caen - Condé-sur-Noireau, par l'ancienne voie ferrée Caen - Flers.

Inscrite au schéma régional des véloroutes et voies vertes de Basse Normandie, cette liaison présente un intérêt départemental pour la pratique du vélo et plus généralement de la randonnée. Elle dessert à proximité de Caen des sites naturels et touristiques attractifs (forêt de Grimbosq, Suisse Normande, bords de l'Orne...)

Le Conseil général s'est porté acquéreur de l'emprise et va lancer des études de faisabilité sur l'itinéraire afin de l'aménager de façon concertée avec les autres usagers.

Cette liaison représente à terme une section d'un itinéraire vers la vallée de la Loire et rejoint l'itinéraire de la Loire à Vélo par les bords de la Mayenne.

Par le confortement et l'aménagement de voies vertes sur anciennes voies ferrées

Le Conseil général a, au travers d'une politique d'acquisition, sauvegardé cinq portions d'anciennes voies ferrées et les a aménagées pour la randonnée.

Il s'agit des voies vertes :

- Pont l'Evêque - Saint-André-d'Hébertot,
- Vire - Mortain,
- Falaise – Damblainville,
- Mesnil-Mauger - Lisores.

L'ancienne voie ferrée Vire - La Graverie est en cours d'acquisition par le Conseil général et sera prochainement aménagée.

Ces « voies vertes » rurales ne sont pas très fréquentées en raison de leur manque de liaison vers les pôles urbains proches. La demande évolue également vers des revêtements autres que le sable compacté.

Le Plan départemental vélo permet de mieux relier ces voies vertes aux petites villes de l'arrière-pays, par un jalonnement spécifique et une information précise, et d'améliorer les aménagements actuels.



3.3.2. Assurer les continuités départementales vers le sud et créer des liaisons départementales

Il s'agit de mailler le territoire départemental, en assurant des connexions avec les départements voisins et les initiatives locales, tout en desservant des centres d'intérêt pour les cyclistes.

Par la création de liaisons structurantes départementales

Le Plan départemental vélo doit répondre à un objectif de continuité des itinéraires et de maillage du territoire. Assurer la liaison entre divers pôles attractifs, tout en irriguant le département, est l'objectif de ces liaisons complémentaires.

Les itinéraires retenus empruntent majoritairement des voies communales et des routes départementales peu fréquentées (trafic inférieur à 300 - 500 véhicules par jour).

Sur ces itinéraires de liaison moyenne et longue distance, appelés véloroutes, le Conseil général accompagnera les acteurs locaux afin de sécuriser et jalonner les itinéraires.

Ces véloroutes sont notamment :

- la liaison Bayeux - Villers-Bocage, qui dessert le site de l'abbaye de Juaye Mondaye, ainsi que la liaison Bayeux - Cerisy,*
- la liaison Troarn - Pont l'Evêque, par les villages typiques de Beuvron-en-Auge et Cambremer,*
- l'itinéraire sud du département, reliant Vire à Condé-sur-Noireau, Falaise, Livarot et Lisieux,*
- les axes autour de Lisieux, vers Orbec, Livarot et Pont l'Evêque.*

Par la création de continuités interdépartementales vers le sud

Les itinéraires cyclables vers le sud permettront d'assurer les sorties du Calvados vers les départements limitrophes dans des conditions de sécurité satisfaisantes et sur des itinéraires intéressants.

Trois liaisons départementales sont concernées.

- *Caen – Pont-Farcy via Villers-Bocage, vers la Manche*

Cette liaison s'effectue actuellement dans des conditions de sécurité peu satisfaisantes pour les cyclistes sur les RD 675 et RN 175, même pour les cyclistes les plus aguerris.

Ces routes présentent des profils souvent rectilignes qui favorisent des vitesses élevées et elles supportent également la présence de poids lourds.



Le Conseil général interviendra sur ces axes par :

- le traitement ponctuel des zones d'accumulation d'accidents,
- la détermination et le traitement des cas où des défauts d'infrastructure des routes départementales sont prouvés (visibilité, courbes, franchissements, chaussée, ouvrages...),
- la création d'aménagements cyclables linéaires (pistes, bandes cyclables) ou de bandes multifonctionnelles dans les zones où la densité de pratique est forte et où il n'existe aucun itinéraire parallèle.

- *Pont-Farcy - Vire , vers Mortain et le Mont St Michel*

Cet itinéraire se situe sur l'itinéraire vers le Mont St Michel. Il dessert Vire et emprunte pour partie des voies vertes aménagées par le Conseil général. Les acteurs locaux portent le projet d'une véloroute sur cet axe.

- *Cabourg - Livarot via Mézidon, vers Vimoutiers*

Cette liaison intéresse plus particulièrement le vélo loisirs. Le Conseil général interviendra sur cet axe par la création d'une véloroute sécurisée desservant des sites touristiques et de loisirs et assurant par là même une continuité départementale à la voie verte Mesnil-Mauger - Lisores.

3.3.3. Développer des liaisons ville / mer

Afin de permettre, à partir de la véloroute du littoral, de se rendre vers des sites et pôles urbains générateurs de cyclistes.

Par des liaisons en site propre à partir de Caen et en site partagé à partir de Bayeux et Honfleur

La présence de pôles urbains majeurs, générateurs de cyclistes, à proximité du littoral prédispose à la réalisation d'antennes attractives.

Certaines existent déjà en partie et seront à conforter, comme par exemple la piste du canal de l'Orne de Caen à la mer.

D'autres seront à créer en appui sur le réseau routier peu circulé.

Les cinq liaisons ville - mer sont développées sur des distances compatibles avec une pratique familiale à la journée :

- liaisons en site propre : Caen - Ouistreham par le canal de l'Orne, Caen - Luc-sur-Mer par la piste cyclable sur la RD 7,

- liaisons en site partagé : Bayeux - Port-en-Bessin, Bayeux - Arromanches, et Deauville - Pont l'Evêque.



3.3.4. Sécuriser les sorties d'agglomérations

A Caen, Bayeux, Lisieux, Vire, Deauville - Trouville et Falaise et principalement sur routes départementales, ces sécurisations assureront une bonne continuité entre les réseaux cyclables d'agglomération et le maillage du Plan départemental vélo.

Par le traitement des entrées et sorties d'agglomération

Le poids des populations des agglomérations de Caen, Bayeux et Lisieux leur confère un niveau de priorité particulier. Les zones périurbaines de ces trois agglomérations s'avèrent être des zones à accidentologie très fréquente.

Le Conseil général souhaite donc sécuriser les grands axes d'entrée et de sortie, sans toutefois se substituer aux compétences de ces agglomérations sur leurs propres voiries.

Il s'agit d'intervenir sur la sécurisation des routes départementales les plus demandées par les usagers sportifs et utilitaires, sur des distances de 5 à 10 kilomètres, en périphérie des trois grandes agglomérations.

Pour Caen sur les RD 675 vers Tourville-sur-Odon, RD 22 vers Cairon, RD 226 et RN 175 vers Troarn.

Pour Bayeux sur le bypass.

Pour Lisieux, la sortie nord vers Pont l'Evêque.

En complément il s'agit d'intervenir sur la sécurisation des routes départementales autour de villes moyennes sur une distance réduite d'environ 3 kilomètres.

C'est le cas notamment de la RD 577 au nord de Vire, ainsi que la sortie nord de Falaise et sud de Deauville - Trouville.

3.3.5. Répondre aux besoins « vélo au collège »

Le Conseil général s'engage à favoriser des accès et un stationnement sécurisé aux établissements. Une priorité est donnée aux nouveaux collèges et à ceux en importante restructuration.

Par le traitement des accès aux collèges depuis la voirie

En milieu rural, le collège est souvent éloigné du domicile et sur les voies de circulation la vitesse des véhicules est souvent élevée. En ville, le collège est plus proche du domicile mais la densité de trafic sur les voies exige une attention de tous les instants. Un aménagement cyclable (piste, bande, raccourcis) peut favoriser les déplacements domicile - collège.

Dans un rayon maximum de 3 kilomètres, le Conseil général favorisera l'amélioration des accès, après une étude du contexte local. Une concertation avec les élèves, les professeurs, les associations de cyclistes urbains et les communes concernées sera établie.



Par le traitement du stationnement sécurisé des vélos au sein des établissements

Le vol est une des causes de non pratique du vélo.
Dans l'enceinte du collège, la mise en place de solutions de stationnement sécurisé pour les vélos est une donnée majeure pour dynamiser la pratique.

Il est préconisé l'installation de couples d'arceaux (en « U » retourné) dans un endroit fréquenté, à la vue de tous et à l'accès facile.



Les véloparcs abrités de la pluie sont un plus indéniable pour le confort.



Le système de « pince-roue » sera abandonné, il voile les jantes et n'assure pas la sécurité face au vol.



3.3.6. Accompagner les initiatives locales en lien avec le Plan départemental vélo

Par l'accompagnement de la mise en place de boucles cyclables locales

Les axes du plan vélo constituent un maillage sur lequel viendront s'appuyer les initiatives des acteurs locaux pour développer des boucles et circuits cyclables locaux.

Ainsi, les boucles cyclables connectées aux itinéraires du plan départemental vélo (intersection d'un itinéraire d'intérêt départemental ou itinéraire ayant une partie commune) seront co-financées et bénéficieront d'un appui technique du Conseil général.

Le département s'assurera de la qualité des projets d'itinéraires cyclables locaux par le respect d'un cahier des charges des aménagements et des services.



Par l'apport du guide technique départemental sur la signalétique cyclable

Le Conseil général du Calvados veillera à la mise en place, sur les itinéraires du Plan départemental vélo, d'une signalisation cyclable directionnelle, touristique et de police, conforme aux dispositions légales du Code de la Route et aux recommandations nationales.

Dans un souci de cohérence, le guide technique départemental de la signalisation cyclable sera un outil important. L'ensemble des acteurs locaux devra se conformer aux principes détaillés dans le guide.

3.3.7. Communiquer et promouvoir le Plan départemental vélo

La communication et la promotion, du plan vélo et des itinéraires réalisés, sont indispensables pour la réussite du projet et pour une adhésion des acteurs locaux et des cyclistes.

Communiquer sur le Plan départemental vélo

Avant d'entamer toute promotion d'itinéraire ou de produits vélo, le réseau départemental devra être visible pour les résidents du Calvados.

Ainsi, le Conseil général engagera un effort de communication afin d'informer largement la population, les acteurs locaux et les prestataires intéressés par la démarche.

Par une communication large vers le grand public

Le magazine trimestriel du Conseil général, largement diffusé sur le Calvados, permettra une large communication vers le grand public, par des articles sur l'avancement du Plan départemental vélo, les premières réalisations et les animations évènementielles.

Le site internet du Conseil général sera utilisé pour diffuser des informations générales et spécifiques sur le Plan vélo.

La communication autour du plan vélo et des itinéraires cyclables départementaux interviendra également par des actions marquantes, comme les inaugurations des nouvelles réalisations cyclables, ou encore l'organisation d'un évènementiel départemental annuel de type « fête du vélo ».

Sur le terrain, la communication sur les itinéraires sera assurée grâce à la signalisation directionnelle et aux Relais Information Services (RIS) implantés le long des parcours.



Par une communication technique vers les collectivités

Les services compétents du Conseil général (au sein de la Direction de l'environnement et de l'espace rural) apporteront une expertise technique et administrative aux collectivités locales désireuses de réaliser des projets liés au Plan départemental vélo.

La diffusion large d'une plaquette illustrée présentant le Plan départemental vélo sera un vecteur essentiel de communication vers les collectivités locales du Calvados.

Son contenu précisera les itinéraires proposés, les orientations et les actions envisagées, les modalités financières d'accompagnement et les coordonnées des services compétents du Conseil général.

Assurer la promotion du Plan départemental vélo

Le volet valorisation touristique du Plan départemental vélo est un élément essentiel pour optimiser les retombées économiques des aménagements.

La mise en œuvre de la valorisation des itinéraires demande un travail très important de coordination entre tous les partenaires, et de promotion.

La promotion du Plan départemental vélo doit s'établir à travers deux actions principales.

Par la promotion des itinéraires du Plan départemental vélo

La stratégie de promotion doit d'abord permettre de satisfaire pleinement la clientèle déjà en séjour.

Il est ainsi nécessaire de **renseigner** les cyclistes, c'est à dire de proposer des itinéraires, des offres d'hébergement, de location de vélos; et d'**animer**, par des événements, la sensibilisation des opérateurs, la mise en réseau.

Le rôle des offices de tourisme et des structures intercommunales dans le dispositif est important pour la promotion locale du réseau cyclable.

Plusieurs outils permettront au Conseil général et aux acteurs associés de faire connaître les itinéraires du Plan départemental vélo auprès du grand public, en différenciant les clientèles.

- Les éditions de fiches et guides d'itinéraires sont les premiers vecteurs promotionnels des produits vélo. L'inscription dans une collection et la qualité de la distribution des documents sont donc des éléments déterminants dans la réussite promotionnelle.
- Les relations presse sont également à prendre en compte. Le vélo répond à une demande sociale forte et l'offre est largement insuffisante par rapport à la demande. Ainsi, la presse suit actuellement toutes les propositions d'aménagements cyclables.
- L'organisation d'événementiels sur le thème du vélo sera également un outil de promotion du Plan départemental vélo.



L'information régulière de tous les partenaires du projet, tours opérateurs, hébergeurs, loueurs, transporteurs, offices de tourisme, en plus des opérateurs publics, apparaît comme une nécessité absolue pour que ces opérateurs intègrent la dimension vélo le plus en amont possible des projets.

Par la promotion de produits vélo sur les itinéraires

La notion de « produit » en matière de vélo renvoie à la notion d'assemblage de plusieurs composantes, par exemple le transport, les itinéraires, l'hébergement, la restauration, le guide.

Le partenaire principal du Conseil général pour la mise en œuvre de cette action sera le Comité Départemental du Tourisme, associé aux différents opérateurs locaux (offices de tourisme notamment).

A partir des itinéraires cyclables départementaux, et en lien avec les initiatives locales, des produits vélos seront développés en fonction des clientèles visées.

- Des boucles de 10 à 30 kilomètres, pour la clientèle familiale en séjour, à proximité des pôles d'hébergement. Quelques fiches descriptives d'idées de promenade à proximité des lieux d'hébergement seront des supports d'accompagnement adaptés.
- Des itinéraires de 10 à 40 kilomètres, avec des solutions d'hébergement sur la durée d'un week-end ou plus, desservant des sites phares ou typiques du Calvados. Les guides décrivant les services, l'hébergement et l'accessibilité devront être précis et opérationnels.
- Pour la clientèle itinérante à vélo, les produits à développer sont des itinéraires de 300 à 400 kilomètres, prévus pour 7 à 10 jours, avec hébergement et service de portage de bagages. Le rôle du Conseil général et du CDT sera d'accueillir et de conseiller les tours opérateurs plutôt que de se substituer à eux.

Les salons et foires permettront de diffuser les produits existants, de trouver de nouveaux prospects et de présenter de nouveaux produits aux anciens et nouveaux clients.

En outre, la promotion de « produits vélo » ne pourra se réaliser sans la mise en place effective d'itinéraires de qualité. Un délai de plusieurs mois sera donc nécessaire avant la mise en œuvre de la promotion de boucles, d'itinéraires ou de séjours vélo.

Ces actions complémentaires liées à la communication sont essentielles à l'animation et à la pérennisation du réseau cyclable départemental.



4. PARTAGE DES MAITRISES D'OUVRAGE ET MODALITES D'INTERVENTION DU DEPARTEMENT



4. PARTAGE DES MAITRISES D'OUVRAGE ET MODALITES D'INTERVENTION DU DEPARTEMENT

Pour permettre la mise en œuvre de la politique cyclable départementale, le Conseil général se fixe 2 modes d'intervention :

- *une maîtrise d'ouvrage départementale,*
- *une participation financière vers les collectivités locales porteuses de projets.*

Une maîtrise d'ouvrage départementale sur certaines opérations structurantes permet d'insuffler une dynamique forte sur l'ensemble du Plan départemental vélo.

Par ailleurs, le département s'engage à soutenir l'action des collectivités ayant des projets sur le maillage du Plan départemental vélo ou s'y connectant, sous forme de participations financières et de conseils techniques.

Sur le "T" régional et les voies vertes

Inscrit dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes, le "T" régional ressort comme une priorité départementale, tout comme le développement des voies vertes.

Sur ces itinéraires, le Conseil général sera maître d'ouvrage et financera la totalité des aménagements et de la gestion.

Sur les itinéraires sous maîtrise d'ouvrage départementale accompagnant des initiatives locales

Sur ces itinéraires d'intérêt départemental, le Conseil général sera maître d'ouvrage des aménagements et en financera la totalité des coûts, dès lors que ces itinéraires s'inscrivent dans un cadre cohérent de boucles locales initiées par les acteurs locaux.

La gestion sera assurée et financée par les acteurs locaux, sauf sur les routes départementales.

Sur les itinéraires d'initiatives locales

Pour ces itinéraires d'intérêts locaux, les intercommunalités seront maîtres d'ouvrage pour les aménagements, avec une participation du département à hauteur de 60% des dépenses hors taxes d'aménagement.

La gestion sera assurée et financée par les acteurs locaux, sauf sur les routes départementales.

Sur la sécurisation des sorties d'agglomération, sur routes départementales

Une action particulière sera engagée pour sécuriser des sorties d'agglomération : quatre sorties sur l'agglomération caennaise, Falaise nord, Lisieux nord, Vire nord, Deauville–Trouville sud et le Bypass de Bayeux.

Le département sera maître d'ouvrage de ces aménagements, avec un financement à hauteur de 60% des dépenses hors taxes par le département et des fonds de concours à hauteur de 40% par les intercommunalités compétentes.

La gestion sera assurée et financée par le département.



Actions sur les collèges

Outre les aménagements internes aux établissements, déjà pris en compte au titre de sa politique des collèges, le département met en place un système d'aide aux actions de sécurisation des accès aux collèges, sur un rayon maximum de 3 kilomètres à partir de l'établissement.

Ainsi, les aménagements réalisés par les collectivités à ce titre seront aidés par le département, à hauteur de 60% des dépenses hors taxes.

La gestion des aménagements sera assurée et financée par les acteurs locaux, sauf sur les routes départementales.

La priorité sera donnée aux nouveaux collèges et à ceux en importante restructuration.

Sur les boucles locales cyclables

Les axes du Plan départemental vélo constituent une structure sur laquelle pourront s'appuyer les acteurs locaux pour développer des itinéraires cyclables d'intérêt local.

Ainsi, les boucles locales reliées aux axes du Plan départemental vélo, sous maîtrise d'ouvrage intercommunale ou communale, seront aidées par le département à hauteur de 35% des dépenses hors taxes d'aménagement.

La gestion de ces boucles locales sera assurée et financée en totalité par les acteurs locaux.

Le département assurera également un rôle de conseil technique auprès des acteurs locaux pour le développement d'itinéraires locaux de qualité.

Sur les pistes cyclables sur routes départementales

Le département intervient déjà pour l'aménagement de pistes cyclables le long des routes départementales.

Les règles de financement restent inchangées, et le département finance ainsi, sous certaines conditions, l'aménagement de pistes cyclables le long des routes départementales, à hauteur de 35 % du montant hors taxes des dépenses.



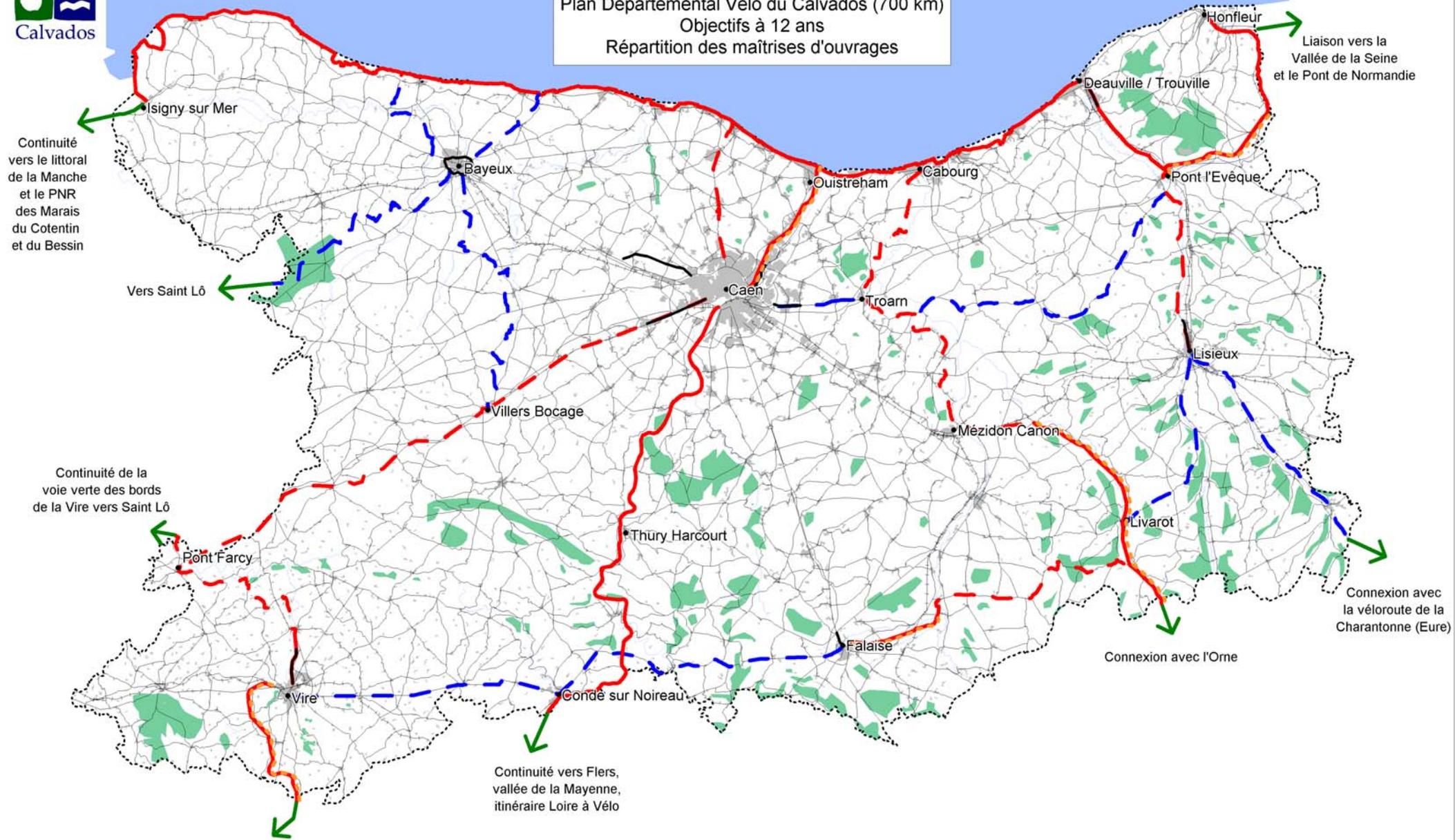
Le tableau suivant résume les principes de la répartition des maîtrises d'ouvrage sur les itinéraires du Plan départemental vélo.

Priorités d'action	Maîtrise d'ouvrage CG 14	Maîtrise d'ouvrage intercommunale	Participation aux aménagements	Participation à la gestion
Le "T" régional et les voies vertes	X		100% CG 14	100% CG 14
Itinéraires sous maîtrise d'ouvrage départementale accompagnant des initiatives locales	X		100% CG 14	100% Intercom sauf sur RD
Itinéraires d'initiatives locales		X	60% CG 14 40% Intercom	100% Intercom sauf sur RD
Sécurisation des sorties d'agglomération	X		60% CG 14 40% Intercom	100% CG 14
Action sur les collèges		X	60% CG 14 40% Intercom	100% Intercom sauf sur RD
Boucles locales cyclables		X	35% CG 14 65% Intercom	100% Intercom
Pistes cyclables sur routes départementales		X	35% CG 14 65% Intercom	100% Intercom

La carte n°11 ci-après illustre cette répartition des maîtrises d'ouvrage.



Carte n°11
Plan Départemental Vélo du Calvados (700 km)
Objectifs à 12 ans
Répartition des maîtrises d'ouvrages



Légende

	"T" régional et voies vertes
	Itinéraires d'initiatives locales
	Itinéraires sous maîtrise d'ouvrage départementale accompagnant des initiatives locales
	Sécuriser les sorties d'agglomération
	Aménagements déjà existants

5 ASPECTS FINANCIERS ET ORGANISATIONNELS

- 5.1 Incidences financières
- 5.2 Subventions potentielles
- 5.3 Aspects organisationnels



5. ASPECTS FINANCIERS ET ORGANISATIONNELS

5.1. INCIDENCES FINANCIERES

Le coût total de la mise en œuvre de cette nouvelle politique est estimé à **29,22 millions d'euros hors taxes**, dont **23,84 millions d'euros** à la charge du département, à réaliser sur environ 12 ans.

Ces estimations ont été élaborées à partir des relevés de terrain et des propositions d'aménagement, en appliquant un ratio moyen d'investissement à chaque type d'aménagement. L'entretien et les acquisitions foncières éventuelles ne sont pas compris.

Le tableau n°1 ci-joint détaille, par thème, l'estimation des coûts d'aménagement des liaisons cyclables. Il s'agit d'estimations qui seront précisées par des études complémentaires. Tous les coûts sont donnés hors taxes.

Dès l'année 2004, il est prévu, dans le rapport "Protection de l'environnement", l'ouverture d'une autorisation de programme de 500 000 euros pour la mise en œuvre de ce Plan départemental vélo.

Pour les années suivantes, une montée en puissance progressive jusqu'à 1,5 millions d'euros par an sera nécessaire.



Tableau n°1 : PLAN DEPARTEMENTAL VELO DU CALVADOS (700 km)
Objectifs à 12 ans
Estimation* des coûts d'aménagement

	Maître d'ouvrage	Participation du CG 14	Coût des projets <i>M Euros HT</i>	Coût CG 14 (hors subventions) <i>M Euros HT</i>	Coût CG 14 après subventions <i>M Euros HT</i>
Objectif : Affirmer le "T" régional	CG-14	100%	11,93	11,93	5,66
Objectif : Assurer les continuités vers le sud	CG-14	100%	2,75	2,75	2,75
Objectif : Développer des liaisons structurantes départementales	CG-14 ou intercom	100% ou 60%	6,62	4,83	4,83
Objectif : Développer des liaisons ville-mer	CG-14 ou intercom	100% ou 60%	0,54	0,42	0,42
Objectif : Sécuriser des sorties d'agglomération	CG-14	60%	2,35	1,41	1,41
Objectif : Accompagner les collectivités locales (boucles cyclables locales)	intercom	35%	2,86	1,00	1,00
Objectif : Favoriser la pratique du vélo dans les collèges	intercom	60%	1,67	1,00	1,00
Objectif : Communication et promotion tourisme	CG-14 + CDT-14	100%	0,50	0,50	0,50

Coût global des actions

(M Euros HT)

29,22

Coût pour le Département

(M Euros HT)

23,84

Coût pour le Département après subventions (M Euros HT)

17,57

* il s'agit d'estimations qui devront être précisées au vu d'études complémentaires

5.2. SUBVENTIONS POTENTIELLES

Le Conseil général du Calvados mobilisera plusieurs sources de financement pour la réalisation des études préalables et des infrastructures cyclables.

5.2.1. Les sources de subvention potentielles

Les principales sources de subvention proviennent de l'Etat, de la Région, ainsi que de l'Europe.

Contrat de plan Etat - Région sur la ligne « schéma régional des véloroutes et voies vertes »

Dans le cadre du schéma régional des véloroutes et voies vertes de Basse Normandie, le Conseil régional et l'Etat font bénéficier les collectivités de financements sur les axes retenus au schéma régional, avec les taux suivants :

- pour les études : 30% de la part de la Région et 30% de l'Etat, soit 60% d'aides,
- pour l'infrastructure : 15% de la Région et 15% de l'Etat, soit 30% d'aides.

Pour le département du Calvados, les deux axes éligibles sont l'itinéraire littoral de Honfleur à Isigny-sur-mer et la liaison Ouistreham - Condé-sur-Noireau, formant le « T » régional inscrit au schéma régional des véloroutes et voies vertes.

Fonds européens

Dans les zones du Calvados éligibles aux fonds FEDER, les aides aux études et infrastructures pourront atteindre 40% du montant du projet.

L'Union Européenne pourrait également participer, en fonction de l'examen des dossiers présentés, sur le complément de programmation axe 3, au titre de la mesure environnement, transports et déplacements à faible vitesse.

5.2.2. Estimation du montant des subventions sur le budget global

Les participations au titre du Contrat de Plan Etat-Région et du FEDER sont estimées à **6,27 millions d'euros**.

Ainsi, la charge nette du département s'élèvera à **17,57 millions d'euros**, ce qui représente une **dépense moyenne de 1,5 millions d'euros par an**, sur 12 ans.



5.3. ASPECTS ORGANISATIONNELS

5.3.1. Une expertise et un conseil technique du Conseil général

Les services compétents du Conseil général, au sein de la Direction de l'environnement et de l'espace rural, apporteront une expertise aux collectivités locales désireuses de voir cofinancer leurs projets en lien avec le maillage du Plan départemental vélo.

5.3.2. Répartition des rôles au sein du Conseil général

Plusieurs Directions du Conseil général sont concernées, selon leurs domaines de compétences, par la mise en œuvre du Plan départemental vélo.

Le tableau suivant détaille les rôles respectifs de chaque direction.

Coordination du plan vélo	Direction de l'environnement et de l'espace rural
Maîtrise d'ouvrage départementale : - voies vertes et aménagements hors routes départementales - aménagements cyclables le long des routes départementales	- Direction de l'environnement et de l'espace rural - Direction de l'aménagement
Instruction technique et administrative des concours financiers du Conseil général Conseil aux communes et intercommunalités	Direction de l'environnement et de l'espace rural
Promotion et communication sur le plan vélo Evènement vélo	Direction de l'environnement et de l'espace rural et Service communication
Promotion des itinéraires et des produits vélo	Comité départemental du tourisme



ANNEXES

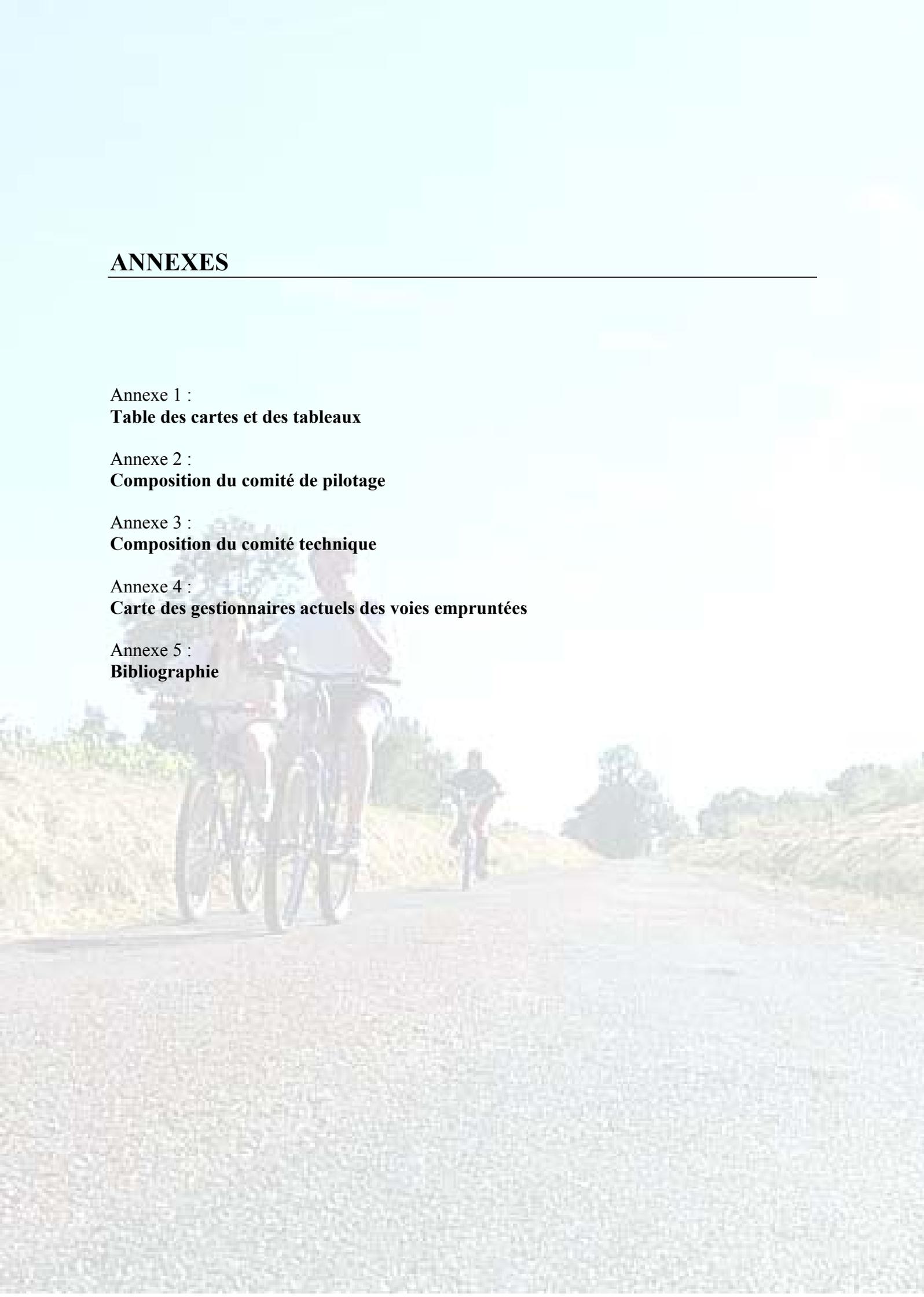
Annexe 1 :
Table des cartes et des tableaux

Annexe 2 :
Composition du comité de pilotage

Annexe 3 :
Composition du comité technique

Annexe 4 :
Carte des gestionnaires actuels des voies empruntées

Annexe 5 :
Bibliographie



ANNEXE 1

TABLE DES CARTES ET TABLEAUX

Les cartes ont été réalisées sous le système d'information géographique Map Info. Elles seront mises à jour par les services du Conseil général. Les données géographiques cartographiées sont reliées à une base de données complète qui détaille chaque segment reconnu sur le terrain.

CARTES

Carte n°1 : positionnement pour les loisirs – résidents et clientèle régionale

Carte n°2 : positionnement pour le tourisme – en séjour, de passage

Carte n°3 : positionnement pour le tourisme – itinérants à vélo

Carte n°4 : positionnement pour le vélo utilitaire – en agglomération, sur les lieux de vacances

Carte n°5 : positionnement pour les sportifs – FFCT, FFC, UFOLEP

Carte n°6 : accidents cyclistes sur RD et RN dans le Calvados

Carte n°7 : schéma de principe du Plan départemental vélo

Carte n°8 : plan départemental vélo (700 km) et compléments d'itinéraires à long terme

Carte n°9 : plan départemental vélo (700 km) - objectifs à 12 ans – priorités par thème

Carte n°10 : Plan départemental vélo - aménagements proposés

Carte n°11 : Plan départemental vélo – répartition des maîtrises d'ouvrage

TABLEAU

Tableau n°1 : Plan départemental vélo - estimation des coûts d'aménagement



ANNEXE 2

COMPOSITION DU COMITE DE PILOTAGE

Le comité de pilotage oriente les étapes du Plan départemental vélo, il s'est réuni périodiquement pour valider les différentes phases du Plan départemental. C'est un organe décisionnel et politique. Il est présidé par Monsieur Paul CHANDELIER.

Organisme	Personnes concernées
Commission de l'Environnement	Paul CHANDELIER
Commission de l'Environnement	Xavier LEBRUN
Commission de l'Environnement	Rémy ANFRAY
Commission de l'Environnement	Claude ECOBICHON
Commission de l'Environnement	Gilbert DEHAIS
Commission Administration Générale et Vie Communale	Laurent HUET
Commission Administration Générale et Vie Communale	Bernard AUBRIL
Commission Administration Générale et Vie Communale	Guy BAILLIART
Commission Travaux Publics et Aménagement Rural	Michel GRANGER
Commission Travaux Publics et Aménagement Rural	Michel LEPARQUIER
Commission Travaux Publics et Aménagement Rural	Jean-Claude CARABEUFS
CG 14 – Directeur général des Services	Yves MOSSÉ
CG 14 – Directeur de Cabinet	Jean-Marie AGNES
CG 14 – Directeur - DEER	Thierry MASSON
CG 14 - DEER	François CHANTELOUP
CG 14 - DEER	Laure GERBERT-GENTHON
CG 14 – Directeur - DA	Alain LAMURE
CG 14 – Directeur - DAEC	Jean-Pierre LETHIMONNIER
Comité Départemental du Tourisme - Directeur	Philippe GAY
ALTERMODAL	Etienne LEBORGNE



ANNEXE 3

COMPOSITION DU COMITE TECHNIQUE

Le comité technique assure le suivi du Plan départemental vélo. C'est un organe de concertation et d'échange. Il est présidé par Monsieur Paul CHANDELIER.

Organisme	Personnes concernées
Conseil général	Paul CHANDELIER
CAUE	Jean-Pierre ALLIARD
CPIE de la vallée de l'Orne	Monsieur MARTENOT
Comité Régional du Tourisme	Jean BEAUFILS
Fédération Française de cyclisme	Henri JEANNE
Fédération Française de cyclotourisme	Luc MOREAU
Association Déraillleurs, pour la promotion du vélo dans le Calvados, membre de la FUBICY	Michel CAEN
Association française de développement des Véloroutes et Voies Vertes	Philippe COUPY
UFOLEP	Daniel MAXY
CREPAN	Josette BENARD
GRAPE	Monsieur MAFFEÏ
DIREN	Nicolas FORRAY
DDE	Monsieur FAYEIN
Union Amicale des Maires du Calvados	Ambroise DUPONT
Conseil Régional	René GARREC
Viacités	Monsieur MADELAINE
Communauté d'Agglomération de Caen la mer	Christophe DESNEUX
Ville de Caen	Monsieur SAVARY
Comité Départemental du Tourisme	Philippe GAY
ALTERMODAL	Etienne LEBORGNE
CG 14 – Directeur général des Services	Yves MOSSE
CG 14 – Directeur de Cabinet	Jean-Marie AGNES
CG 14 – Directeur - DEER	Thierry MASSON
CG 14 – DEER	François CHANTELOUP
CG 14 – DEER	Laure GERBERT-GENTHON
CG 14 – Directeur - DA	Alain LAMURE
CG 14 – Directeur - DAEC	Jean-Pierre LETHIMONNIER
CG 14 – Service du patrimoine	Dominique PAIN

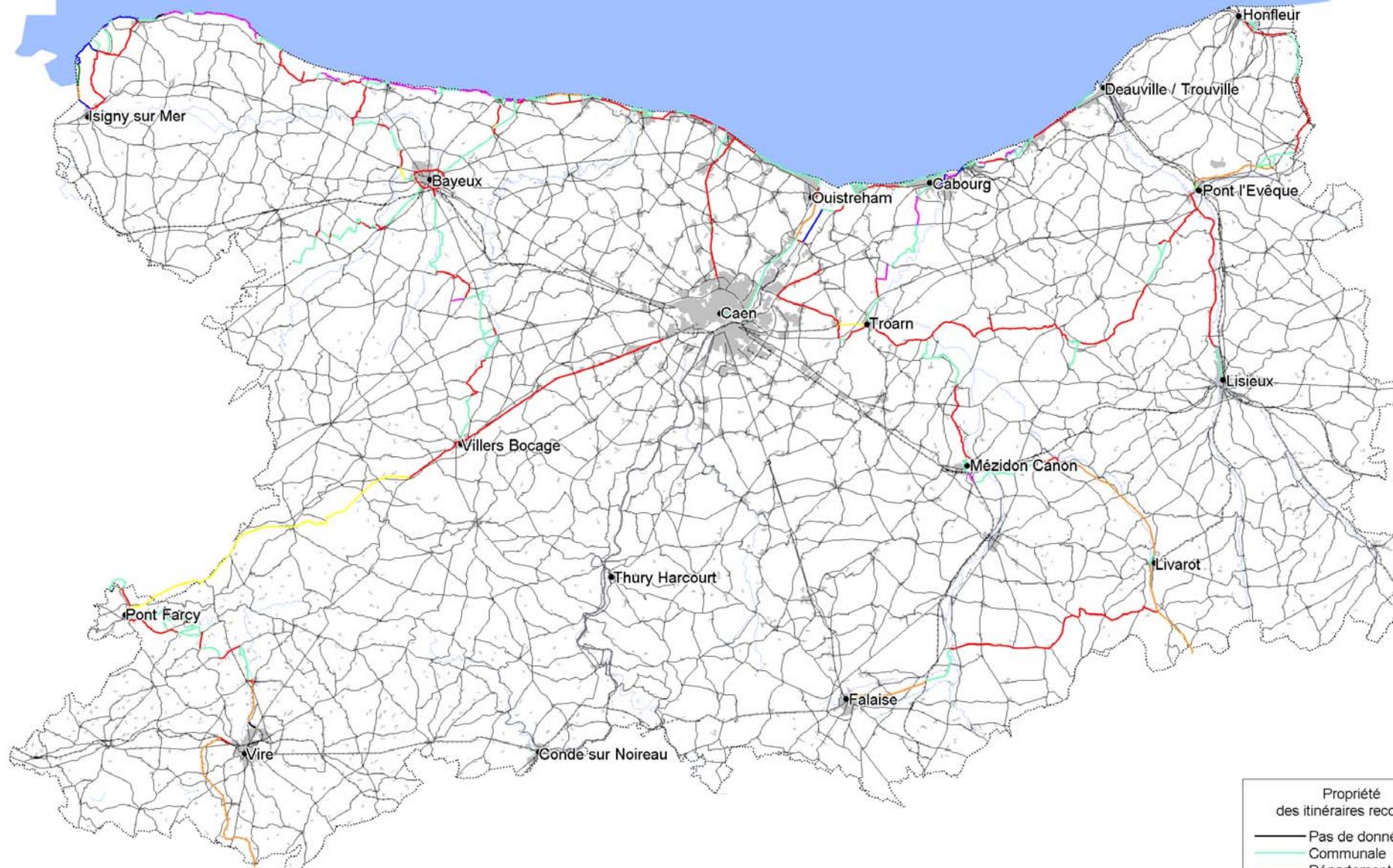


ANNEXE 4

CARTE DES GESTIONNAIRES ACTUELS DES VOIES EMPRUNTEES (Voir carte ci-après)



Plan Départemental Vélo du Calvados
 Gestionnaires actuels des voies empruntées



Propriété des itinéraires reconnus	
—	Pas de données
—	Communale
—	Départemental (autre)
—	Privée
—	Route départementale
—	Route nationale
—	SNCF
—	Syndicat
—	VNF
.....	Itinéraires non reconnus



Echelle : 1/340000

ANNEXE 5

BIBLIOGRAPHIE

Les ouvrages cités ci-après sont des ouvrages de référence qu'il est souhaitable de consulter en fonction des cas rencontrés par le maître d'ouvrage ou le financeur.

Cette liste non exhaustive peut être complétée grâce aux liens internet donnés.

Ouvrages

1. *Circulations douces : organiser les déplacements dans les sites touristiques, guide de savoir-faire* – coll. Les cahiers de l'AFIT (2000).
2. *Vélos et stationnement*, fiche du CERTU (décembre 1993).
3. *Recommandations pour des aménagements cyclables*, coll. Références – CERTU (Avril 2000).
4. *Propositions méthodologiques pour l'élaboration d'une politique vélo*, cahier technique n°1, éd. par Les départements cyclables (juin 1999).
5. *Aide à la conception des aménagements cyclables*, cahier technique n°2, éd. par Les départements cyclables (juin 1999).
6. *Politique cyclable et valorisation touristique*, cahier technique n°3, éd. par Les départements cyclables (juin 2000).
7. *Guide de bonnes pratiques des voies vertes en Europe : exemples de réalisations urbaines et périurbaines*, éd. par l'association européenne des voies vertes (A.E.V.V.) avec le soutien de la commission européenne (2000).
8. *La pratique du vélo en France*, par Jean Gamond – synthèse du rapport réalisé pour l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique (AFIT), éd. par l'AFIT (1995).

Sites Internet

1. www.departements-cyclables.org

L'Association des Départements Cyclables (ADC) regroupe nombre de Conseils généraux ayant engagé une politique cyclable. Des cahiers techniques annuels sont produits, un réseau de techniciens et d'élus travaillent et échangent sur des sujets communs.

2. www.villes-cyclables.org

Le Club des Villes Cyclable effectue le même travail que l'association des départements cyclables avec les villes et agglomérations.

3. www.af3v.org

l'Association Française de développement des véloroutes et voies vertes fait la promotion du réseau cyclable national et œuvre au développement d'un réseau national de qualité.

4. www.suisseavelo.ch

Un exemple étranger de pays menant une politique nationale volontariste en faveur du vélo.

