



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU COTENTIN

Délibération n° DEL2023_137

OBJET : Mobilités : Adoption du Plan Vélo

Exposé

Après la constitution du réseau Cap Cotentin, l'Agglomération ouvre une nouvelle séquence en se consacrant au développement des mobilités alternatives à l'automobile individuelle. La mise en place avec succès d'un service de location longue durée de vélos à assistance électrique et d'une aide à l'acquisition en 2019, annonçait déjà le déploiement à venir d'une stratégie cyclable globale pour le territoire.

Ainsi, afin de donner un cadre stratégique global à sa politique cyclable, le Cotentin va mettre en œuvre son premier Plan vélo. L'ambition portée par l'Agglomération est de devenir un territoire du vélo du quotidien à horizon 2030, avec l'objectif de quadrupler la part modale du vélo pour atteindre 6,5 % à l'échelle du Cotentin. L'ambition est également de développer une culture locale et territoriale, de créer un véritable « écosystème vélo » sur l'ensemble de notre territoire.

Enfin, le plan vélo se voudra partenarial et complémentaire des actions portées par les partenaires de l'Agglomération : le Département de la Manche, la Région Normandie, les communes et l'office de tourisme de l'Agglomération.

Document stratégique pluriannuel, il poursuit une approche englobante et systémique dite « à 360° » au travers de l'ensemble des thématiques favorables à l'émergence de ce mode de déplacement : gouvernance territoriale, éducation, communication, services, infrastructures, équipements, tourisme etc...

Afin d'y répondre, le plan vélo comprend plusieurs documents et notamment :

- Un diagnostic des usages du vélo dans l'Agglomération et des aménagements existants ;
- Un schéma directeur des infrastructures cyclables, proposant un premier réseau cyclable « optimal » à deux niveaux (structurant et secondaire) ;
- Un plan d'action 2024-2030 ;
- Un guide des bonnes pratiques en matière d'aménagement cyclable, document pédagogique à destination des maîtres d'ouvrage décrivant la mise en œuvre d'un projet cyclable et le niveau de qualité à atteindre.

Sur le volet des infrastructures, il s'agit d'enclencher une dynamique opérationnelle en matière et de produire un fort effet levier, en intervenant de façon proactive selon trois modalités :

- Assumer la maîtrise d'ouvrage de la réalisation des itinéraires cyclables du niveau « structurant ». Il s'agit d'itinéraires à forts enjeux, définis en fonction de leur potentiel de pratique (site d'un grand employeur, rabattement vers une gare ferroviaire, secteur péri-urbain, tourisme, etc...).

Une première phase peut-être enclenchée dès 2024 pour la réalisation d'études de programmation pour 10 itinéraires ;

- Accompagner financièrement les maîtres d'ouvrage dans la réalisation des itinéraires du niveau « secondaire ». Il s'agit d'itinéraires à vocation locale compris dans un rayon de 5km autour des principales centralités de l'Agglomération ;

- Accompagner financièrement les communes dans la réalisation d'infrastructures cyclables et l'apaisement de la circulation, en complément de l'octroi de fonds de concours.

Pour la réalisation du Plan vélo, il est proposé que l'Agglomération augmente progressivement le budget alloué, pour aboutir à un effort de 20 € / an / habitant sur le reste à charge (c'est-à-dire recettes déduites). Ce montant s'entend en fonctionnement et en investissement.

Délibération

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports,

Vu le Code de l'environnement,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM),

Vu la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE),

Le conseil communautaire a délibéré (Pour : 160 - Contre : 1 - Abstentions : 17) pour :

- **Approuver** les principes du plan vélo ;
- **Approuver** le principe de prendre la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des itinéraires structurants ;
- **Valider** le principe de cofinancer la réalisation des itinéraires du niveau secondaire et les infrastructures locales ou d'apaisement de la circulation ;
- **Approuver** la proposition d'augmenter progressivement l'effort financier de la collectivité pour aboutir en 2026 à 20 € / an / habitant sur le reste à charge ;
- **Autoriser** le Président ou son délégataire à signer toute pièce nécessaire à l'exécution de la présente délibération.
- **Dire** que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif de Caen (par voie postale au 3 rue Arthur Leduc 14000 Caen ou par voie dématérialisée via l'application « Télérecours citoyens » sur le site www.telerecours.fr) dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat et de l'accomplissement des formalités de publicité requises.

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE DE SEANCE,

David MARGUERITTE

Hubert LEMONNIER

Annexe(s) :
Plan Vélo

7 DECEMBRE 2023

Date d'envoi de la convocation : le 24/11/2023

Nombre de membres : 192

Nombre de présents : 162

Nombre de votants : 177

A l'ouverture de la séance

Secrétaire de séance : Hubert LEMONNIER

L'an deux mille vingt trois, le jeudi 7 décembre, le Conseil de la Communauté d'Agglomération du Cotentin, dûment convoqué, s'est réuni au complexe sportif Marcel Lechanoine à Valognes à 18h00 sous la présidence de David MARGUERITTE,

Etaient présents :

AMBROIS Anne, AMIOT André, AMIOT Florence, AMIOT Guy, AMIOT Sylvie, ANNE Philippe, ANTOINE Joanna, ARRIVÉ Benoît (A partir de 19h08), ASSELINE Etienne, ASSELINE Yves, BARBÉ Stéphane, BAUDRY Jean-Marc, BELLIOU DELACOUR Nicole, BERHAULT Bernard, BERNARD Christian (Jusqu'à 20h00), BERTEAUX Jean-Pierre, BIHEL Catherine, BLESTEL Gérard, BOTTA Francis, BOUSSELMAME Noureddine, BRANTHOMME Nicole, BRIENS Eric, BRISSET Franck, BROQUAIRE Guy, BUHOT Sophie, BURNOUF Elisabeth, CAILLOT Annick, CAPELLE Jacques, CASTELEIN Christèle, CATHERINE Arnaud, CAUVIN Jean-Louis, COQUELIN Jacques, COUPÉ Stéphanie, CRESPIEN Francis, CROIZER Alain, D'AIGREMONT Jean-Marie, DE BOURSETTY Olivier, DENIS Daniel, DESTRES Henri, DIGARD Antoine, DOREY Jean-Marie, DOUCET Gilbert, DUBOIS Ghislain, DUBOST Nathalie, DUCHEMIN Maurice, DUCOURET Chantal, DUVAL Karine, FAGNEN Sébastien, FIDELIN Benoît, FONTAINE Hervé, FRANCOIS Yves, GANCEL Daniel, GASNIER Philippe, GENTILE Catherine, GERVAISE Thierry, MESNIL Thérèse suppléante de GILLES Geneviève, LECOUFFLET Alain suppléant de GODAN Dominique, GOSELIN Bernard, GOURDIN Sédrick, GROULT André, GRUNEWALD Martine, GUILBERT Joël, GUILLEMETTE Nathalie, HAMEL Estelle, HARDY René, HAYÉ Laurent (A partir de 19h18), HEBERT Dominique, HELAOUET Georges, HERVY Isabelle, HERY Sophie, HOULLEGATTE Valérie, HULIN Bertrand, HUREL Karine, HURLOT Juliette, JEANNE Dominique (A partir de 18h53), JOUANNEAULT Tony, JOZEAU-MARIGNE Muriel, LAFOSSE Michel, LAINÉ Sylvie, LAMORT Philippe, LAMOTTE Jean-François, LANGLOIS Hubert, LE BLOND Auguste, LE DANOIS Francis, LE GUILLOU Alexandrina, LE PETIT Philippe, LE POITTEVIN Lydie, LEBRETON Robert, LECHATREUX Jean-René, LECOQ Jacques, LECOURT Marc, LEFAUCONNIER François, LEFAUCONNIER Jean, LEFER Denis, LEFEVRE Hubert, LEFRANC Bertrand, LEGOUET David, BERNARD Julie suppléante de LEGOUPIL Jean-Claude, LEJAMTEL Ralph (A partir de 19h08), LEJEUNE Pierre-François, LELONG Gilles, LELOUEY Dominique, LEMENUEL Dominique, LEMOIGNE Jean-Paul, LEMOIGNE Sophie, LEMONNIER Hubert, LEMONNIER Thierry, LEONARD Christine, LEPETIT Gilbert, LEPLEY Bruno, LEPOITTEVIN Gilbert, LEPOITTEVIN Sonia, LEQUERTIER Colette, LEQUILBEC Frédéric, LERENDU Patrick, TRAVERS Johany suppléant de LEROSSIGNOL Françoise, LEROUX Patrice, LESEIGNEUR Jacques, LEVASSEUR Jocelyne, MABIRE Caroline, RIMBEAU Pierre suppléant de MADELEINE Anne, MAHIER Manuela, MARGUERIE Jacques, MARGUERITTE Camille, MARGUERITTE David, MARIE Jacky, MARTIN Patrice, MARTIN Serge, MARTIN-MORVAN Véronique, MAUGER Michel (Jusqu'à 20h00), MAUQUEST Jean-Pierre, MEDERNACH Françoise, MIGNOT Henri, MORIN Daniel, MOUCHEL Evelyne, MOUCHEL Jacky, MOUCHEL Jean-Marie, OLIVIER Stéphane, PARENT Gérard, PECORARO Yvonne, PELLERIN Jean-Luc,

PERRIER Didier, PIC Anna (Jusqu'à 19h44), PLAINEAU Nadège, POISSON Nicolas, PROVAUX Loïc, ROCQUES Jean-Marie, RODRIGUEZ Fabrice, RONSIER Chantal, ROUELLÉ Maurice, ROUSSEAU François, SAGET Eddy, SANSON Odile, SCHMITT Gilles, SIMONIN Philippe, SOINARD Philippe, SOLIER Luc, TAVARD Agnès (A partir de 18h37), THOMINET Odile, TOLLEMER Jean-Pierre, VANSTEELANT Gérard, VARENNE Valérie, VASSAL Emmanuel, VASSELIN Jean-Paul, VILLETTE Gilbert, VIVIER Nicolas.

Ont donné procurations

ARRIVE Benoît à HEBERT Dominique (Jusqu'à 19h08), BERNARD Christian à LE POITTEVIN Lydie (A partir de 20h00), BRANTONNE Pascal à PECORARO Yvonne, FAUDEMÉR Christian à LEMENUÉL Dominique, FRANCOISE Bruno à BROQUAIRE Guy, HEBERT Karine à HERY Sophie, LE CLECH Philippe à GERVAISE Thierry, LEFAIX-VERON Odile à LEJEUNE Pierre-François, LEJAMTEL Ralph à HULIN Bertrand (Jusqu'à 19h08), LETERRIER Richard à LE GUILLOU Alexandrina, MABIRE Edouard à ROUSSEAU François, MAGHE Jean-Michel à LEFEVRE Hubert, MAUGER Michel à ROCQUES Jean-Marie (A partir de 20h00), PIC Anna à DUVAL Karine (A partir de 19h44), PIQUOT Jean-Louis à VILLETTE Gilbert, SOURISSE Claudine à LEPOITTEVIN Gilbert, TARIN Sandrine à SAGET Eddy, TAVARD Agnès à AMBROIS Anne (Jusqu'à 18h37)

Absents/Excusés :

BALDACCI Nathalie, BROQUET Patrick, COLLAS Hubert, FALAIZE Marie-Hélène, GIOT Gilbert, HAMON Myriam, HAMON-BARBÉ Françoise, LECHEVALIER Isabelle, PERROTTE Thomas, RENARD Jean-Marie, SIMON François, VIGER Jacques, VIVIER Sylvain

Envoyé en préfecture le 14/12/2023

Reçu en préfecture le 15/12/2023

Publié le

ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_137-DE



Plan Vélo 2023-2028



Schéma

Directeur Cyclable



Communauté d'agglomération du Cotentin



Envoyé en préfecture le 14/12/2023

Reçu en préfecture le 15/12/2023

Publié le

ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_137-DE



Plan Vélo

2023-2028



ENGAGEMENT N°1

COORDONNER, ACCOMPAGNER ET ÉVALUER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO ENJEUX	8
Action 1. Coordonner les actions en faveur du développement de la pratique cyclable	10
Action 2. Suivre l'évolution de la pratique cyclable, identifier les besoins des usagers et partager l'information	13
Action 3. Organiser des formations et du soutien technique sur la mobilité cyclable	14

ENGAGEMENT N°2

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES ENJEUX	18
	19-20
Action 1. Encourager et soutenir la réalisation d'un réseau hiérarchisé d'itinéraires cyclables intercommunaux	21
Action 2. Soutenir la création d'itinéraires cyclables de rabattement vers les pôles d'intermodalité	25
Action 3. Encourager et soutenir la mise en place de mesures d'apaisement du trafic motorisé	29
Action 4. Accompagner les communes dans l'ingénierie de projets d'infrastructures cyclables et dans la réalisation de dossiers de subvention	34

ENGAGEMENT N°3

DÉVELOPPER DES SERVICES DÉDIÉS À LA PRATIQUE CYCLABLE ENJEUX	36
	37-38
Action 1. Création d'un ou plusieurs lieu(x) ressource pour les usagers du vélo	39
Action 2. Diversifier l'offre de vélos en location longue durée de Cap Cotentin	43
Action 3. Accompagner l'installation de structures spécialisées dans la pratique cyclable	47
Action 4. Mise à disposition de stationnements vélo temporaires lors d'événements	49

ENGAGEMENT N°4

DÉVELOPPER ET ENCOURAGER L'INTERMODALITÉ ENJEUX	52
	53
Action 1. Promouvoir et appuyer le déploiement de stationnement vélo dans les gares et aires de covoiturage	54
Action 2. Mise à disposition de services vélo sur les pôles multimodaux du territoire	57
Action 3. Améliorer l'emport des vélos dans les cars et encourager l'emport occasionnel des vélos dans les trains pour une pratique saisonnière	61

ENGAGEMENT N°5

COMMUNIQUER ET SENSIBILISER À LA PRATIQUE DU VÉLO ENJEUX	65
	66-67
Action 1. Renforcer l'image du vélo au sein de la marque Cap Cotentin	68
Action 2. Adopter une communication positive	71
Action 3. Multiplier les événements de promotion du vélo sur l'ensemble du territoire	74
Action 4. Développer une communauté d'usagers et des ambassadeurs du vélo du quotidien	78

ENGAGEMENT N°6

RENDRE POSSIBLE LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ CYCLABLE DES ENFANTS ENJEUX	82
	83-84
Action 1. Soutenir le déploiement du SRAV	85
Action 2. Soutenir l'apaisement des abords des établissements scolaires	89
Action 3. Développer du stationnement vélo qualitatif et des services	92
Action 4. Soutenir l'organisation des challenges ou défis à vélo	96
Action 5. Financer la réalisation de PDES en établissement primaire	98

ENGAGEMENT N°7

ENCOURAGER LA PRATIQUE CYCLABLE DES SALARIÉS ENJEUX	101
	102-103
Action 1. Sensibiliser les entreprises à la pratique cyclable et faire émerger une entité d'information et de sensibilisation	104
Action 2. Soutenir l'organisation de challenges et défis vélo au sein des entreprises	106

ENGAGEMENT N°8

ACCOMPAGNER LA PRATIQUE CYCLABLE DES SÉNIORS ET DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE ENJEUX	109
	110-111
Action 1. Sensibiliser les acteurs et structures locales aux enjeux de la mobilité active des seniors	112
Action 2. Équiper les habitants et les structures sport-santé en vélos adaptés	116

ENGAGEMENT N°9

AFFIRMER LE COTENTIN COMME UNE DESTINATION CYCLOTOURISTIQUE ET CYCLOSPORTIVE POUR LES FRANÇAIS ET LES ÉTRANGERS ENJEUX	120
	121-122
Action 1. Connaître le/les profils des touristes à vélo et leurs attentes	123
Action 2. Développer et diversifier les offres d'itinéraires touristiques et sportifs	125
Action 3. Promouvoir les destinations touristiques et patrimoniales	128
Action 4. Soutenir la mise en tourisme et développer les services aux cyclotouristes	130
Action 5. Sensibiliser et attirer les visiteurs et les locaux à la pratique du vélo loisir et sportif	133

Schéma Directeur Cyclable	135
----------------------------------	------------



Le mot du Président

En termes de mobilité, l'agglomération du Cotentin reste un territoire très automobile : 68 % des déplacements y sont effectués en voiture. L'investissement public en matière de développement des infrastructures cyclables est resté trop faible et a limité le développement de ce moyen de déplacement. L'agglomération ne compte que 50 km de pistes cyclables en dehors de Cherbourg-en-Cotentin, dont 30 km font partie de la Vélomaritime (EV4).

Pourtant, le vélo se révèle être à la fois un moyen de transport, une activité de loisirs et de tourisme qui sied à notre territoire et à ses habitants. C'est un mode de déplacement peu onéreux, souvent plus rapide que les autres modes sur de courtes distances. Au-delà de la mobilité, offrir des alternatives à la voiture, en multipliant les solutions de déplacement vertueuses revêt des enjeux de santé publique, d'environnement, d'économie des ménages, de responsabilité des enfants et adolescents, d'autonomie des personnes âgées et plus largement de bien-être de tous ceux qui les pratiquent.

Pour toutes ces raisons, ces derniers mois, nos équipes ont intensifié leur travail en matière de développement du vélo sur le territoire du Cotentin. Ce travail prend désormais la forme d'une stratégie concrète, détaillée et budgétée : le Plan Vélo 2024-2031. L'objectif est d'augmenter la part modale du vélo : d'ici 2026, il s'agira d'atteindre 6,5 % de déplacements à vélo, puis de tendre vers les objectifs nationaux de 12 % en 2030. Il est complété d'un Schéma Directeur Cyclable et d'un guide des bonnes pratiques de conception des infrastructures cyclables.

Afin de réussir cette politique cyclable, il s'agit de développer à chaque échelon local une approche systémique et globale : services, infrastructures, éducation, communication, gouvernance. Il s'agit, aussi, d'y adjoindre le budget nécessaire.

Le Plan Vélo, présenté dans les pages suivantes, se compose de 9 engagements et 30 actions. Les deux actions les plus prégnantes financièrement consistent à développer de la location de vélos et à mettre en œuvre des infrastructures cyclables afin de créer un maillage du territoire.

Dans le cadre de cette politique cyclable, l'agglomération répondra à ses prérogatives de chef des mobilités et accompagnera les communes dans le développement d'infrastructures dédiées. Elle sera aussi aux côtés du département de la Manche et de la Région Normandie pour, ensemble, coordonner des actions concrètes et impactantes.

L'objectif sera atteignable que par un volontarisme sans précédent des pouvoirs publics et des employeurs. Ainsi, la réponse sera en adéquation avec la demande sociale en croissance continue.



Nous allons développer la mobilité cyclable dans le Cotentin et nous le ferons ensemble !



David Marguerite,
Président de l'agglomération
du Cotentin



L'ambition budgétaire du plan vélo

Pour chacune des actions de ce plan, il est précisé en quoi elles impactent des budgets de fonctionnement, d'investissement, les plans de charge ou l'organisation des équipes de l'agglomération.

Une telle ambition que celle portée par le Cotentin en matière de mobilité cyclable doit s'accompagner de moyens financiers cohérents. Afin d'y répondre, le Cotentin va augmenter progressivement le budget affecté au plan vélo, avec l'objectif d'aboutir et de stabiliser en 2026 un effort de 20€ / an / habitant, fonctionnement et investissement confondu, soit environ 3,6 millions d'euros par an. Ce montant s'entend sur le reste à charge, c'est-à-dire en plus des recettes potentielles qui pourront être mobilisées.

En assumant la maîtrise d'ouvrage des itinéraires du réseau structurant et en subventionnant la réalisation du réseau secondaire et du maillage local, l'agglomération souhaite encourager ses partenaires à investir en faveur des aménagements cyclables. Il s'agit d'unir ses forces pour faire converger les crédits vers la réalisation d'un maillage d'infrastructures cyclables complet et de qualité.

Par cet effort de 20€ / an / habitant, l'agglomération affirme sa volonté de faire du « vélo » un mode de déplacement majeur de son bouquet de mobilité, et d'œuvrer avec ambition à son développement au travers de son plan vélo.

LE BUDGET




20 €/an/habitant :

Le montant que l'agglomération souhaite consacrer sur le reste à charge dès 2026 à sa politique cyclable.



Présentation technique du document

Envoyé en préfecture le 14/12/2023
Reçu en préfecture le 15/12/2023
Publié le 
ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_137-DE

Les 3 volets de la stratégie cyclable

→ Le Plan Vélo

Le Plan Vélo est un document stratégique visant à guider l'agglomération du Cotentin et les communes dans le développement d'une politique cyclable structurée. Elle se compose de grands engagements thématiques, couvrant toutes les pratiques du vélo et tous les enjeux pour le territoire. Ces engagements sont déclinés en actions concrètes. Pour chaque action, les enjeux locaux, les conditions de réalisation, un calendrier et un budget ont été considérés ; des bonnes pratiques nationales et internationales ont été des sources d'inspiration.

→ Le Schéma Directeur Cyclable

Le Schéma Directeur Cyclable (SDC) est la traduction cartographique de l'action en faveur de la construction d'infrastructures cyclables. C'est l'action des actions majeures de la stratégie cyclable, celle qui requiert des moyens financiers et humains importants.

L'objectif de SDC de l'agglomération du Cotentin est de relier les pôles de proximité et les communes constituant un même bassin de vie, de desservir les principaux pôles générateurs de déplacements, de créer des itinéraires de rabattement vers les principaux pôles d'intermodalité, in fine, de participer à la création d'un maillage cyclable territorial favorable aux déplacements utilitaires, touristiques et de loisir, et en lien avec des itinéraires actuels et projetés par d'autres acteurs.

Ce schéma propose la construction d'environ 110 km d'itinéraires cyclables à court et moyen termes, et plus de 120 km d'itinéraires cyclables à plus long terme. Celui-ci est détaillé dans l'engagement 2 du Plan Vélo et dans l'annexe dédiée à la méthodologie du SDC.

→ Le Guide de bonnes pratiques de conception des infrastructures cyclables.

Ce guide comprend des préconisations et recommandations en matière de réalisation d'aménagements cyclables en s'inspirant des bonnes pratiques nationales et internationales. Il intègre les évolutions techniques récentes et sert à compléter les recommandations issues à ce jour par le Cerema. Ce document est un outil d'harmonisation clair et facilement utilisable, et s'adresse aux professionnels de l'aménagement du Cotentin.

Par l'élaboration de ce guide de bonnes pratiques, l'agglomération du Cotentin souhaite : assurer la cohérence des aménagements cyclables réalisés sur le territoire, notamment du futur réseau cyclable structurant ; établir un standard local de qualité des infrastructures cyclables qui prenne en compte le contexte du Cotentin ; doter les communes et les maîtres d'ouvrage d'un document de recommandations techniques pouvant être utilisé comme un appui lors des phases d'études pré-opérationnelles.

LES CIBLES D'USAGERS



Un plan vélo intergénérationnel

L'objectif de ce plan d'action est de s'adresser à une cible très variée d'habitants allant de 6 à 77 ans : 6 ans étant l'âge pour commencer le programme Savoir Rouler À Vélo et 77 ans, un âge où une mobilité autonome est à la fois un challenge et un enjeu de santé. Cette stratégie, couvrant, également, les besoins des adultes se déplaçant de leur domicile à leur travail quotidiennement, se veut ainsi intergénérationnelle.

LE CALENDRIER



Les actions du Plan Vélo sont planifiées de manière stratégique dans le temps, à :

- **court terme : 2024 - 2025**
- **moyen terme : 2026 - 2028**
- **long terme : 2029 - 2034**

Le SDC dispose de son propre calendrier de mise en œuvre. Les deux premières iront de 2024 à 2031 et une phase ultérieure se déroulera au-delà de 2031.



Engagement n°1

Coordonner, accompagner et évaluer le développement du vélo

- Action 1. Coordonner les actions en faveur du développement de la pratique cyclable
- Action 2. Suivre l'évolution de la pratique cyclable, identifier les besoins des usagers et partager l'information
- Action 3. Organiser des formations et du soutien technique sur la mobilité cyclable



ENJEUX

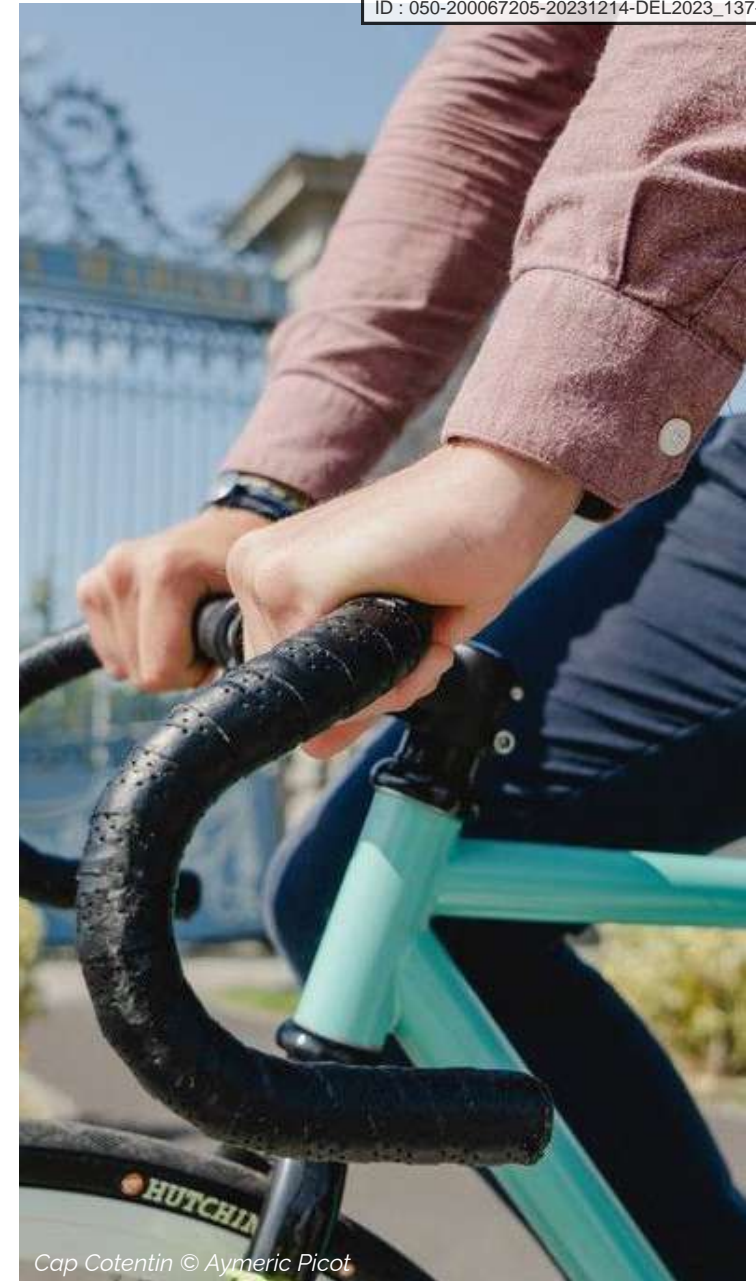
Afin d'atteindre l'objectif fixé par l'agglomération du Cotentin, à savoir "devenir un territoire du vélo du quotidien", ce premier engagement a pour objectif d'insuffler une dynamique collective sur l'ensemble du territoire.

Il s'agit pour l'agglomération de travailler avec la région Normandie, le département de la Manche, et surtout avec les 129 communes qui la composent afin de fédérer et coordonner l'ensemble des actions menées par ces acteurs afin de structurer une approche collective du développement de la pratique du vélo.

Par ailleurs, il s'agit de suivre dans la durée l'évolution de l'usage du vélo sur le territoire et de comprendre la dynamique propre de cette mobilité et ce en s'appuyant sur une collecte de données organisée.

Les actions explicitées dans cet engagement visent à organiser la dynamique en cours sur la mobilité cyclable et à définir une méthodologie de travail pour mener à bien, faire perdurer dans le temps et évaluer les actions de ce Plan Vélo 2024-2031.

Ce Plan Vélo est complété par un Schéma Directeur Cyclable et un guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables et du stationnement vélo.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

1.1. COORDONNER LES ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE CYCLABLE

Contextualisation de l'action

Aujourd'hui, sur le territoire du Cotentin, plusieurs acteurs disposent de compétences pouvant impacter le développement de la mobilité cyclable. L'enjeu réside dans la coordination des actions réalisées par ces acteurs, à savoir : la région, le département, l'agglomération, les communes, mais aussi l'office de tourisme et certains acteurs privés. Il est primordial qu'une communication entre ces acteurs s'organise officiellement afin de limiter la réalisation d'actions isolées et que de potentielles synergies émergent de la prise de connaissance des actions de chacun.

Il est évident qu'une cohérence, ainsi qu'une coordination, des actions sur le territoire amènera à la réalisation d'une politique cyclable plus visible et compréhensible pour les habitants et donc à une meilleure chance d'atteindre les objectifs fixés de report modal sur le vélo fixé par le plan.

L'agglomération du Cotentin, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), s'impose comme un acteur à même d'organiser cette coordination des actions en faveur de la pratique du vélo.

A court terme, la centralisation de plusieurs actions de ce plan sur quelques communes les plus moteur permettrait de concentrer les efforts, d'évaluer la portée des actions et de communiquer les résultats et sur le changement de mobilité. In fine, l'enjeu est de donner envie aux autres communes d'avancer



Cap Cotentin © Aymeric Picot

Description de l'action et condition de réalisation

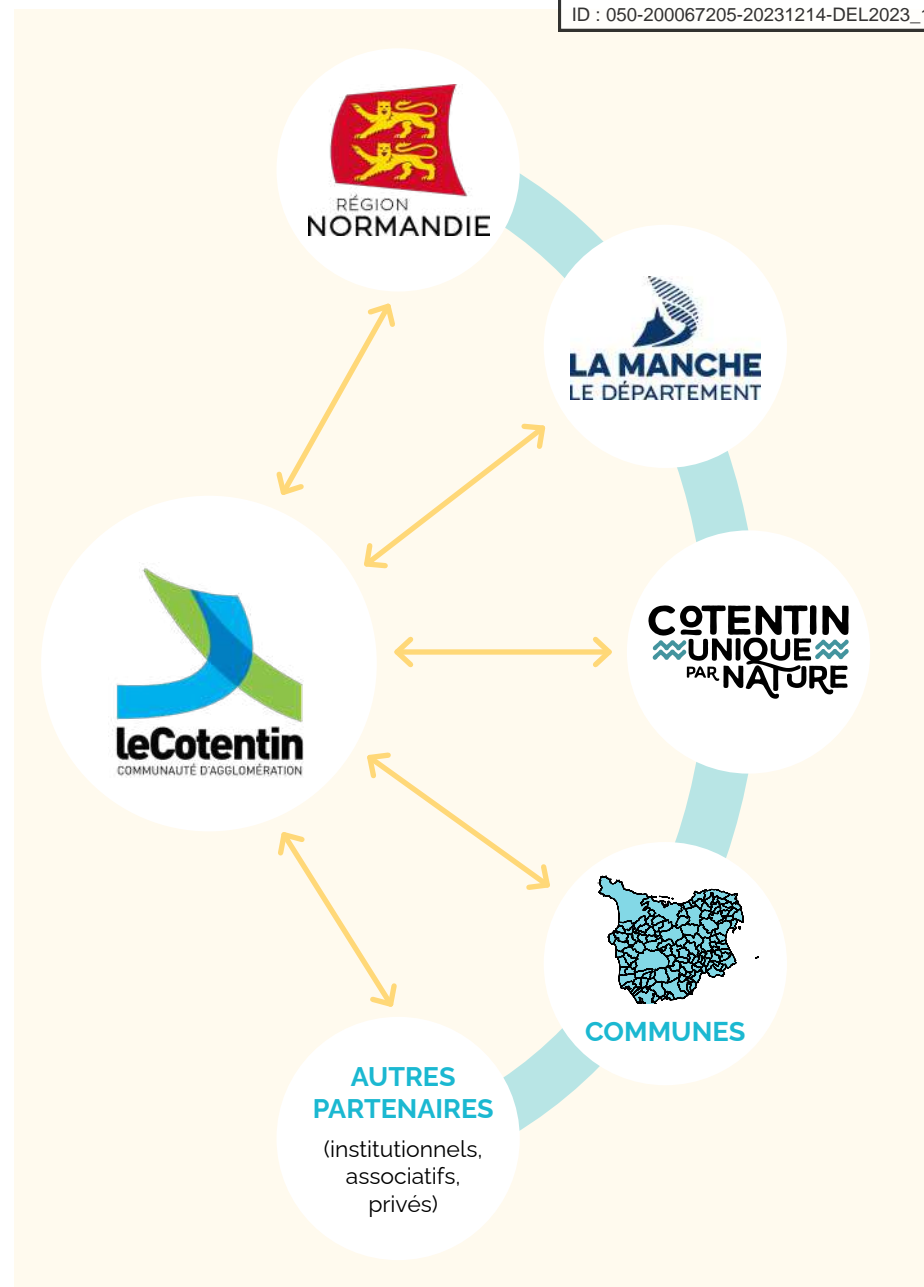
→ Réalisation d'un tableau de bord de suivi des actions

Les actions de ce Plan Vélo devront être suivies tant dans leur élaboration que dans leur impact sur le développement de la mobilité cyclable. La création d'un tableau bord synthétique des actions indiquant les grands indicateurs de suivi et d'évaluation sera un outil concret à disposition des services techniques et élus. Outre le coût de l'action, leurs occurrences, les besoins en ressources, le nombre de participants à des événements seront à répertorier régulièrement.

→ Instaurer des temps réguliers d'échange

La mise en place du Plan Vélo du Cotentin doit être partenarial et implique de nombreux services internes à l'agglomération et autres instances territoriales. La coordination des actions en faveur du vélo sur le territoire doit se faire au sein d'une instance officielle qui se réunit régulièrement. En ce sens, il sera nécessaire de créer un Comité Vélo se réunissant tous les trimestres. Cette instance sera composée d'élus et de techniciens de collectivités territoriales. Le partage d'information devra se faire entre tous les acteurs :

- Partage du suivi de l'évolution de la pratique du vélo par l'agglomération du Cotentin.
- Partage de l'évolution des actions du Plan Vélo à la charge de l'agglomération du Cotentin.
- Partage des actions souhaitées par les communes.
- Partage des actions planifiées le département et la région.





→ Instaurer un séminaire annuel des acteurs oeuvrant dans le domaine du vélo

Un temps de bilan et d'échanges est à instaurer annuellement avec l'ensemble des acteurs du vélo. Élus, techniciens, mais aussi professionnels (vélocistes, moniteurs) et représentants d'usagers et associations pourraient se retrouver lors d'une journée de séminaire. L'enjeu pour l'agglomération est multiple : partager sa vision et le suivi du plan d'actions, suivre les dynamiques locales d'ordre privées et potentiellement les accompagner dans leur développement ou les inscrire dans des actions.



© Copenhagenize

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin en tant qu'AOM.
- Partenaire institutionnel : les communes, la région Normandie, le département de la Manche.
- Autres partenaires : les associations d'usagers, les vélocistes, les moniteurs SRAV.

Calendrier

Court terme, 2024-2025 - Un premier Comité Vélo pourra être organisé dès le vote du Plan Vélo afin de présenter les actions mises en œuvre à court terme et les instruire dans les dynamiques des autres acteurs.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de Comités Vélo par an.
- Nombre de participants aux Comités Vélo et au séminaire annuel.

1.2. SUIVRE L'ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE CYCLABLE, IDENTIFIER LES BESOINS DES USAGERS ET PARTAGER L'INFORMATION

Contextualisation de l'action

Dans le but d'atteindre l'objectif de part modale porté par l'agglomération du Cotentin et devenir "un territoire du vélo du quotidien", un suivi de l'évolution de la pratique cyclable est nécessaire.

Aujourd'hui, l'agglomération dispose de peu de données sur la mobilité cyclable (fréquentation, profils des usagers et non-usagers, besoins identifiés). Comblar ce manque de données est primordial pour comprendre la pratique des usagers actuels, évaluer les évolutions et in fine favoriser le report modal vers le vélo grâce à des actions pertinentes.



Part modale vélo :

Objectif 2026 : **6,5%**

Objectif 2030 : **12%**

Description de l'action et condition de réalisation

Plusieurs dispositifs existent en France et sont à utiliser pour suivre et évaluer l'évolution de la pratique cyclable permettant de créer un observatoire de la mobilité cyclable.



© Copenhagenize

→ Suivre la pratique cyclable et son évolution quantitative

L'utilisation de compteurs automatiques permanents permet de suivre en temps réel la fréquentation des usagers du vélo implantés sur des points stratégiques identifiés (nouveaux aménagements cyclables, liaisons proches de grandes destinations, etc.). Non représentatives de l'ensemble de la fréquentation, ces données devront être combinées avec d'autres composantes : la saison, la météorologie, l'aménagement cyclable, le type de fréquentation (loisirs, utilitaire, touristique) et d'autres comptages réalisés ponctuellement à l'aide de compteurs mobiles.

A court terme, il s'agit de définir l'implantation de nouveaux compteurs permanents en lien avec le schéma directeur cyclable et d'organiser une campagne de comptage mobile. Un tableau de bord des données devra être réalisé afin de structurer le suivi de la pratique.

→ Collecter les données du Département et de la Région

Actuellement, le Département de la Manche dispose de compteurs sur ses voiries. Il s'agit de les collecter, à raison de deux fois par année, afin de consolider les données relatives au nombre d'usagers. Par ailleurs, un partenariat avec la Région Normandie devra être mis en place afin de collecter les données relevant de la pratique du vélo seule ou en lien avec le train.

→ Collecter des données de l'application Cap Cotentin

Depuis 2021, une application Cap Cotentin permet aux usagers d'avoir des informations sur les solutions de mobilité de l'agglomération. Il s'agira d'étudier l'exploitation des recherches d'itinéraires des cyclistes.

→ Profil des cyclistes

Afin de mieux cerner le profil des usagers, un comptage manuel

visant à caractériser les utilisateurs du vélo (sexe, âge, type de vélos, etc.) peut être organisé. Une structuration claire des données à collecter et une méthodologie de comptage doivent être définies par l'agglomération. Un soutien des communes, voire des associations locales ou d'une entreprise privée, est nécessaire pour disposer de données représentatives de l'ensemble du territoire.

→ Enquêtes auprès des usagers sur leur profil

Ponctuellement, dans le cadre de développement d'actions significatives, des études qualitatives d'évaluation des nouveaux dispositifs peuvent être commanditées. Ces études doivent permettre d'anticiper l'évolution des besoins des usagers, autant que d'évaluer une action réalisée. Ces enquêtes peuvent prendre la forme de sondages sur site ou en ligne, mais aussi de focus groupes.

L'agglomération pourra également s'appuyer sur des données déjà existantes pour compléter ses propres enquêtes. Le baromètre publié par la FUB, depuis 2017, permet aux usagers d'évaluer la politique cyclable de leur ville. À titre d'exemple, en 2021, 56 usagers de la Hague ont évalué la cyclabilité de leur territoire. Ils lui ont donné la lettre "F", définissant la Hague comme un territoire défavorable à la pratique cyclable.

→ Communiquer régulièrement sur la pratique cyclable

Disposer de données claires et précises sur la mobilité cyclable est utile aux techniciens pour avancer dans le déploiement du plan d'action. Ces données peuvent aussi servir à construire des campagnes de sensibilisation. Dans le cadre des comités vélo et du séminaire annuel, une partie des données collectées devront être partagées aux acteurs locaux. Par ailleurs, ces données peuvent être présentées publiquement dans un observatoire de la mobilité cyclable publié régulièrement.

Bonnes pratiques

- Observatoire vélo département des Hauts-de-Seine : depuis 2017, 60 compteurs vélo sont implantés sur le département dont les principaux chiffres sont publiés dans un rapport annuel de la fréquentation du réseau cyclable départemental. L'objectif est de connaître la fréquentation des itinéraires cyclables et de diffuser l'information.
- Agence d'urbanisme de l'agglomération de Moselle : en décembre 2022, une évaluation de la cyclabilité de l'hypercentre Messin a été réalisée. Réalisation d'une sortie à vélo avec différents profils d'utilisateurs pour évaluer les aménagements cyclables et recueillir leurs avis.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin.
- Partenaire institutionnel : le département pour la mise en place de compteurs sur la voirie départementale, les communes en suivi de la pratique cyclable auprès des administrés et échange sur l'implantation des compteurs.
- Autres partenaires : les structures touristiques (office de tourisme et Attitude Manche) pour des échanges sur les données concernant la pratique cyclotouriste et les profils des usagers.

Calendrier

Court terme - 2024-2025, l'implantation des compteurs automatiques doit être progressive, mais rapidement engagée afin de connaître les fréquentations actuelles et mieux envisager l'évolution de la pratique d'ici 2026 et 2030. Les enquêtes auprès des usagers peuvent se faire dès l'année 2024 en lien avec le déploiement d'actions majeures.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Budget d'investissement : compteurs.

1.3. ORGANISER DES FORMATIONS ET DU SOUTIEN TECHNIQUE SUR LA MOBILITÉ CYCLABLE

Contextualisation de l'action

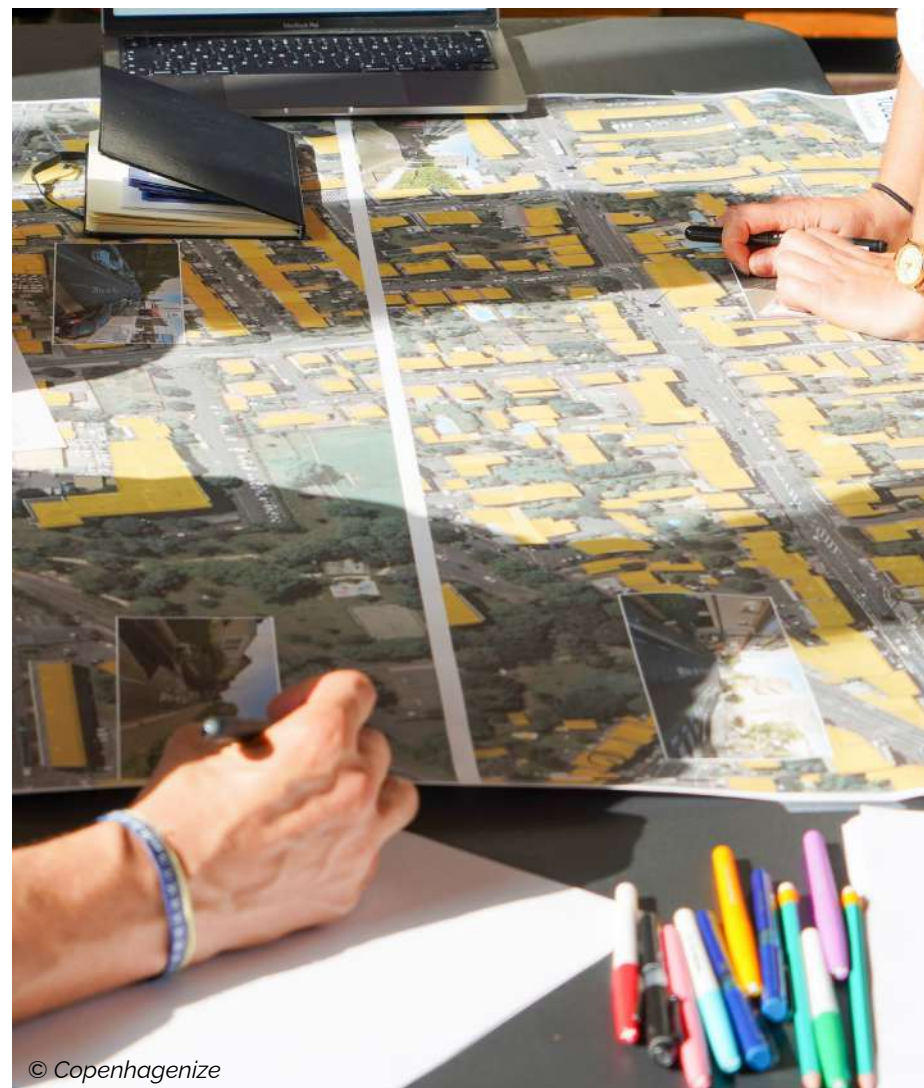
→ Organiser des formations techniques et diffuser les nouvelles normes

Le développement de la mobilité cyclable étant récent, des formations techniques doivent être proposées régulièrement aux employés de l'agglomération et des communes. Des formations inter-communales peuvent être le moment d'échanges concrètement sur les divers projets du territoire.

Par ailleurs, en France, des ressources techniques (Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, CEREMA, Académie des Mobilités Actives, Vélo & Territoires, etc.) sont de plus en plus disponibles sur les avancées et nouvelles normes touchant à la mobilité cyclable. L'agglomération du Cotentin peut se positionner en tant que veille technologique et diffuser mensuellement un message aux communes partageant les principales informations, documentations et webinaires, en les repositionnant dans le contexte des projets locaux.

→ Accompagnement technique pour le développement de la mobilité cyclable

Dans le cadre de développement de projets d'infrastructures cyclables notamment, les communes ont émis le souhait d'être accompagnées techniquement. L'agglomération du Cotentin peut soutenir les communes en ce sens via des réunions de travail et de la relecture de plans.





Bonnes pratiques

- Tours Métropole : de plus en plus, des formations spécifiques en urbanisme cyclable sont dispensées à l'égard des agents d'une collectivité ou plus largement en regroupant plusieurs acteurs locaux. En 2021, a organisé deux journées de formation sur la mobilité cyclable pour ces agents, les communes et le syndicat des transports.



© Copenhagenize

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin en transfert d'informations et soutien technique.
- Partenaire institutionnel : les communes.
- Autres partenaires : des prestataires externes spécialisés dans la mobilité cyclable et proposant des formations thématiques.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Budget de fonctionnement : formations.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Nombre de participants à des formations techniques / an.

Engagement n°2

Soutenir la mise en oeuvre d'infrastructures cyclables

.....

Action 1. Encourager et soutenir la réalisation d'un réseau hiérarchisé d'itinéraires cyclables intercommunaux

Action 2. Soutenir la création d'itinéraires cyclables de rabattement vers les pôles d'intermodalité

Action 3. Encourager et soutenir la mise en place de mesures d'apaisement du trafic motorisé

Action 4. Accompagner les communes dans l'ingénierie de projets d'infrastructures cyclables et dans la réalisation de dossiers de subvention



ENJEUX

La Communauté d'agglomération du Cotentin souhaite développer l'usage du vélo sur son territoire, notamment par la mise en place d'une stratégie lui permettant de faciliter la pratique utilitaire du vélo et l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun. En effet, à travers l'orientation 8 du Plan de déplacements du Cotentin (PDC), l'agglomération s'est tracé l'objectif de développer un Schéma directeur cyclable communautaire, lequel a été élaboré conjointement à ce Plan vélo.

Il s'agit pour l'agglomération d'utiliser son Schéma directeur cyclable et cet engagement pour collaborer avec toutes les collectivités pertinentes dans la mise en œuvre des itinéraires cyclables d'intérêt local et intercommunal. Dans le cadre de ces compétences en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), elle travaillera à encourager, soutenir et, le cas échéant, porter la réalisation des infrastructures cyclables qualitatives. L'agglomération souhaite également intégrer les stratégies de mobilité cyclable et les travaux déjà effectués par les communes. Elle cherchera donc à créer des connexions optimales entre son schéma directeur cyclable et les schémas directeurs des communes en ayant élaboré un afin d'assurer des continuités dans les itinéraires. Ainsi, l'objectif principal des actions de ce chapitre est de positionner l'agglomération dans un rôle de coordination et d'accompagnement de l'ensemble des acteurs dans la mise en œuvre des infrastructures cyclables sécurisées qui participeront à faire émerger la pratique du vélo.





Chaque action vise à contribuer au développement d'un maillage d'itinéraires cyclables tout en assurant une cohérence territoriale. Elles visent également à cadrer le rôle de l'agglomération afin qu'elle participe pleinement à la création d'un réseau territorial structuré, au développement de l'intermodalité dont le vélo est partie prenante, à la mise en place des conditions de sécurisation de la pratique du vélo en situation de mixité de trafic et à l'émergence d'itinéraires cyclables locaux.

Financement et maîtrise d'ouvrage

Afin de soutenir la mise en oeuvre des infrastructures cyclables, la Communauté d'agglomération du Cotentin a décidé de créer un dispositif lui permettant de financer, partiel ou totalement, et de réaliser des itinéraires cyclables en tant que maître d'ouvrage.

Niveau hiérarchique	Maîtrise d'ouvrage	Taux de financement
Réseau structurant	L'agglomération peut demander une délégation de MOA sur des itinéraires d'intérêt communautaire à définir	<ul style="list-style-type: none"> • 100% si MOA portée par l'agglomération • 40 % si MOA portée par les communes • 20 % si MOA portée par le département (réalisations anticipées)
Réseau secondaire	MOA portée par les communes ou le département	<ul style="list-style-type: none"> • 40 % si MOA portée par les communes • 20 % si MOA portée par le département
Interventions locales aménagements cyclables ou mesures d'apaisement du trafic motorisé)	Niveau hiérarchique MOA portée principalement par les commune	<ul style="list-style-type: none"> • 20 % tous MOA sur prorata du linéaire cyclable ou apaisé aménagé. • Ce taux de subvention est complémentaire au fond de concours.

2.1. ENCOURAGER ET SOUTENIR LA RÉALISATION D'UN RÉSEAU HIÉRARCHISÉ D'ITINÉRAIRES CYCLABLES INTERCOMMUNAUX

Contextualisation de l'action

Afin de développer la pratique utilitaire du vélo, la Communauté d'agglomération du Cotentin souhaite développer un réseau hiérarchisé d'itinéraires cyclables intercommunaux. Ce réseau vise à créer sur le territoire un maillage d'itinéraires structurants et secondaires offrant aux habitants une solution efficace et sécurisée de mobilité alternative à la voiture. La réalisation de ces itinéraires intercommunaux a été planifié dans l'optique de :

- Relier les pôles de proximité et les communes constituant un même bassin de vie.
- Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements
- Créer des itinéraires de rabattement vers les principaux pôles d'intermodalité.

Le Cotentin étant principalement un territoire à caractère rural et périurbain, l'enjeu principal est la création d'une armature cyclable d'intérêt communautaire permettant d'inciter à l'utilisation du vélo par de nouveaux usagers dans un milieu peu dense. Toutefois, il est pertinent de rappeler que l'agglomération ne dispose pas, à ce jour, de la compétence en matière de voirie. Il s'agit donc de mettre en place un dispositif lui permettant d'encourager et de soutenir les collectivités détentrices de cette compétence dans le développement de ce réseau d'itinéraires cyclables.



Description de l'action et condition de réalisation

L'objectif est de s'appuyer sur le Schéma directeur cyclable (ci-contre) pour assurer la réalisation des itinéraires cyclables d'intérêt communautaire référencés, selon le calendrier envisagé.

→ Itinéraires structurants de priorité 1

Dans un premier temps, le rôle de l'agglomération consistera en la conduite d'études pré-opérationnelles et en l'élaboration d'un programme de réalisation de ces itinéraires. Ce travail préalable doit servir, dans un deuxième temps, à :

- **Encourager les acteurs pertinents à la réalisation des itinéraires d'intérêt communautaire :** lorsque le département ou les communes souhaitent maintenir leur compétence en voirie, le travail de l'agglomération sera d'encourager la réalisation de ces itinéraires dans les périodes stipulées par le schéma directeur cyclable et de s'assurer de leur qualité. L'agglomération devra donc, d'une part, diffuser auprès de ces acteurs son schéma directeur cyclable, les résultats des études pré-opérationnelles, ainsi que la programmation des itinéraires identifiés avec ce niveau de priorité. D'autre part, l'agglomération devra participer activement aux réunions techniques et de pilotage de ces itinéraires afin d'accompagner la conception afin qu'elle atteigne les standards de qualité souhaités, en s'appuyant sur le Guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables. Lorsqu'il s'avère nécessaire, l'agglomération devra encourager le département et les communes à travailler à la modification du plan de circulation afin de permettre l'émergence de la pratique cyclable sur des itinéraires en mixité avec le trafic motorisé.



- **Soutenir la réalisation des itinéraires d'intérêt communautaire** : l'agglomération devra mettre en place des dispositifs lui permettant d'assurer la mise en œuvre de ces itinéraires. Selon la collectivité ayant la compétence de voirie ou qui porterait la maîtrise d'ouvrage, il pourrait s'avérer nécessaire de :
 - Effectuer une demande de maîtrise d'ouvrage déléguée (MOAD) auprès de l'acteur pertinent (département, commune) et porter le projet de réalisation de ces itinéraires.
 - Mobiliser le dispositif de financement et de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de ces itinéraires (cf. Financement et maîtrise d'ouvrage).

→ Itinéraires structurants de priorité 2 et 3 et réseau secondaire

Pour les itinéraires identifiés par ces niveaux de priorité et de hiérarchie, l'agglomération devra :

- Diffuser son Schéma directeur cyclable pour communiquer auprès des différentes collectivités territoriales les intentions de création de ces liaisons cyclables et les périodes cibles pour leur réalisation.
- Mobiliser le dispositif de financement et de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de ces itinéraires, y compris pour la réalisation des études pré-opérationnelles et l'élaboration d'un programme de réalisation dans les périodes identifiées.
- Effectuer une demande de maîtrise d'ouvrage déléguée (MOAD) auprès de l'acteur pertinent (département, commune) et porter le projet de réalisation des itinéraires structurants.
- Évaluer le besoin et la faisabilité économique d'une

modification du niveau hiérarchique des itinéraires secondaires afin de porter leur réalisation en tant que maître d'ouvrage délégué.

Bonnes pratiques

- En 2019, la Communauté de communes Erdre et Gesvres a validé un Plan vélo. L'objectif était de faire évoluer la part modale de 0,6 % à 3 % à l'horizon 2030. L'agglomération s'est engagée à travers ce plan d'actions à "Réaliser les itinéraires d'intérêt communautaire" inscrits dans leur Schéma directeur des liaisons douces (SDLD) approuvé en 2016. Au deuxième trimestre de 2023, quatre itinéraires communautaires programmés pour la période 2021-2025 ont été réalisés comptant un total de 14 km d'aménagements cyclables. Ces aménagements comprennent à la fois des infrastructures cyclables en site propre et des séquences sur des voies partagées (chemins agricoles, voies communales peu circulées, etc.). De même, quatre autres itinéraires fléchés comme prioritaires par l'agglomération sont actuellement en phase d'étude ou de réalisation.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur chargé de l'action : la Communauté d'agglomération du Cotentin dans la maîtrise d'ouvrage des itinéraires du réseau structurant, dans le pilotage des actions d'encouragement à la réalisation des itinéraires cyclables intercommunaux et dans la mise en place des dispositifs de soutien à leur réalisation.
- Partenaire institutionnel : les communes et le département de la Manche dans le cadre de leurs compétences en voirie et en tant que chargés de l'entretien de ces itinéraires.
- Autres partenaires : la région et l'État dans le cadre de subventionnement potentiel de certains itinéraires.

Calendrier

Court à long terme - 2024-2031

La mise en œuvre de cette action se fera au fur et à mesure du déploiement du réseau cyclable intercommunal.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Budget d'investissement : infrastructure.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Linéaire d'infrastructures cyclables intercommunales réalisées.
- Fréquentation des itinéraires cyclables intercommunaux.

2.2. SOUTENIR LA CRÉATION D'ITINÉRAIRES CYCLABLES DE RABATTEMENT VERS LES PÔLES D'INTERMODALITÉ

Contextualisation de l'action

Suite à l'approbation du PDC, l'agglomération s'est engagée à développer l'offre de mobilité compatible avec les enjeux de développement durable et à la promotion des modes alternatifs à l'automobile. Ainsi, elle s'est, entre autres, fixé l'objectif de favoriser l'intermodalité par la réalisation d'aménagements multimodaux à l'échelle du territoire. Pour ce faire, le plan d'actions du PDC prévoit la création de plusieurs pôles d'intermodalité dont :

- 3 pôles d'échanges multimodaux (PEM) situés à Cherbourg-en-Cotentin et à Valognes.
- 12 stations intermodales implantées au sein des principales centralités du territoire et au niveau de nœuds stratégiques du réseau urbain.

Dans ce cadre, il est nécessaire de mettre en place les conditions qui permettront aux usagers d'accéder à vélo aux pôles d'intermodalité, y compris les aires de covoiturage gérées par le département. L'objectif de cette action est donc de permettre à l'agglomération :

- d'accompagner et de soutenir la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés afin de faciliter le rabattement vers les PEM existants.
- de mettre en place un système lui permettant d'assurer que la création de futures stations intermodales soit accompagnée par la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés de rabattement.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

Description de l'action et condition de réalisation

Le rôle de l'agglomération sera de s'appuyer sur les mesures décrites dans le PDC afin de rendre ces pôles d'intermodalité facilement accessibles à vélo. Ainsi, elle devra soutenir la réalisation d'itinéraires cyclables efficaces permettant aux usagers de rejoindre les PEM, les stations intermodales et les aires de covoiturage à vélo en toute sécurité et confort.

Actuellement, seule la localisation des PEM est connue (gares SNCF de Cherbourg-en-Cotentin et de Valognes, et gare maritime de Cherbourg-en-Cotentin). L'emplacement exact des stations intermodales reste encore à définir. Cependant, la création de quatre stations intermodales en milieu rural et périurbain est prévue dans la première phase des réalisations (2022-2026) dans les cœurs de bourg des communes de Bricquebec-en-Cotentin, Saint-Sauveur-le-Vicomte, Martinvast, et Les Pieux. L'implantation des autres stations intermodales est prévue pour une phase ultérieure dans les autres centralités du territoire.

L'objectif pour l'agglomération sera de travailler avec les différentes collectivités concernées (communes, département, région) afin de :

- Définir un rayon cible de rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité.
- Identifier des itinéraires aménageables pour sécuriser la pratique du vélo et pour relier les pôles d'intermodalité aux principaux équipements publics, services et zones d'activités, zones d'habitat, etc. À minima, un des itinéraires identifiés doit permettre une connexion à un itinéraire cyclable intercommunal.
- Créer ou mobiliser un dispositif de soutien financier pour la réalisation d'itinéraires cyclables qualitatifs de rabattement

vers les pôles d'intermodalité. Ce dispositif doit mettre la possibilité de verser une subvention pour des projets portant sur.

- La réalisation de nouveaux itinéraires cyclables de rabattement (inscrits aussi bien dans le réseau structurant que dans le réseau secondaire).
- L'amélioration de la qualité des aménagements cyclables existants.
- La sécurisation des intersections dangereuses ou des points noirs sur les itinéraires de rabattement.
- Accompagner les communes dans la recherche et la demande de subventions complémentaires pour financer la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés de rabattement vers les pôles d'intermodalité.

À noter que cette action ne vise pas à définir la typologie d'aménagement cyclable à créer sur les itinéraires qui permettront aux usagers de joindre les pôles intermodalité. Toutefois, dans son rôle de soutien à la création de ces itinéraires, l'agglomération doit veiller à que les aménagements réalisés suivent les standards de qualité préconisés dans le Guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables afin qu'ils contribuent à inciter à l'utilisation du vélo.

Bonnes pratiques

- En 2019, l'agglomération du Grand Chambéry a inauguré un Pôle d'échanges multimodal au sein de la gare SNCF de Chambéry. Ce projet a été réalisé grâce à un partenariat entre multiples acteurs publics : l'État, la région Auvergne-Rhône-Alpes, le département de la Savoie, la communauté d'agglomération du Grand Chambéry, la commune de Chambéry et la SNCF. Le PEM est doté d'une offre variée de services de transports en commun, covoiturage et de mobilité cyclable (stationnement, location de vélos, entre autres). En ce qui concerne les itinéraires de rabattement, plusieurs infrastructures (pistes cyclables, bandes cyclables, zones apaisées) ont été réalisées aux alentours du PEM, notamment dans le cadre de la transformation du parvis. Ces infrastructures sont accompagnées d'une signalétique de jalonnement et ont permis la création des liaisons cyclables vers le réseau cyclable existant et projeté.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur chargé de l'action : les communes qui accueilleront un pôle d'intermodalité (PEM ou station intermodale) dans la définition du rayon cible de rabattement et l'identification des itinéraires aménageables.
- Partenaire institutionnel : la Communauté d'agglomération du Cotentin dans l'accompagnement des communes dans la définition du rayon cible de rabattement et l'identification des itinéraires aménageables, ainsi que dans la mobilisation du dispositif de soutien financier à la réalisation de ces itinéraires.
- Autres partenaires : la région Normandie et la SNCF dans la réalisation d'itinéraires desservant les gares ferroviaires. Le Port de Normandie dans la réalisation des itinéraires desservant la gare maritime.

Calendrier

Court à long terme - 2024-2031

Cette action peut être mise en œuvre à court terme dans les PEM et les aires de covoiturage existants, et les stations intermodales prévus dans la première phase des réalisations (2022-2026). À moyen et long terme, cette action doit s'inscrire dans le programme de création des futures stations

intermodales, qui s'inscrivent au-delà de 2030.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de kilomètres d'itinéraires cyclables réalisés permettant de joindre les pôles d'intermodalité (selon un rayon autour de chaque pôle).
- Fréquentation de ces itinéraires cyclables.

2.3. ENCOURAGER ET SOUTENIR LA MISE EN PLACE DE MESURES D'APAISEMENT DU TRAFIC MOTORISÉ

Contextualisation de l'action

Un réseau cyclable se constitue à la fois d'infrastructures dédiées et de zones partagées avec du trafic motorisé. Lorsque la création d'infrastructures en site propre n'est pas considérée comme la solution la plus adaptée, il s'avère nécessaire d'intervenir sur la gestion du trafic motorisé afin de créer des conditions favorables à l'usage du vélo dans les situations de mixité. En effet, la vitesse et le volume des véhicules motorisés sont des freins à la pratique du vélo, et agir en faveur de l'apaisement de la circulation motorisée permet de surmonter certaines contraintes en évitant d'avoir systématiquement recours à une infrastructure cyclable dédiée.

Aujourd'hui, l'espace dédié aux modes motorisés est important sur le territoire du Cotentin, y compris dans les secteurs urbains des pôles de proximité et de certains bourgs. Cette situation incite à l'usage de la voiture et rend le vélo peu attractif. Bien que tous les pôles de proximité de l'agglomération disposent actuellement d'au moins un type de dispositif d'apaisement du trafic motorisé, l'impact de ces dispositifs varie selon leur localisation et leur typologie. L'enjeu réside dans la mise en place d'un ensemble de mesures d'apaisement afin de réduire le volume et la vitesse du trafic motorisé. L'objectif de cette action est de permettre à l'agglomération de participer au développement d'une stratégie de pacification au sein des :

- centres bourgs des pôles de proximité.
- bourgs traversés par des axes routiers avec un trafic de

transit trop important empêchant la pratique cyclable dans un contexte sécuritaire.

- pôles générateurs de déplacements, selon la description dans le plan d'action du PDC :
 - établissements scolaires et équipements de loisirs.
 - secteurs commerçants des centralités.
 - abords des stations intermodales.
 - principaux pôles d'emplois.



Place aux enfants © Ville de Grenoble

Description de l'action et condition de réalisation

Les pôles de proximité et bourgs du Cotentin sont des territoires propices à la pratique cyclable de par leur taille et la présence de services de proximité. Toutefois, il est important de rappeler que les conditions d'aménagement des centres bourgs ne permettent pas systématiquement la création d'infrastructures cyclables séparées du trafic motorisé. Ainsi, il est nécessaire d'apaiser certaines zones et les axes avec une forte présence du trafic de transit afin de permettre aux personnes intéressées par le vélo de se déplacer en toute sécurité et confort.

→ Encourager la mise en place de mesures d'apaisement

D'une part, le rôle de l'agglomération sera de fédérer les communes afin de les encourager à réaliser une stratégie d'apaisement de leurs centres bourgs (pôles de proximité) et des axes routiers très circulés (petits bourgs). Des échanges doivent être planifiés avec les communes afin de les sensibiliser sur les enjeux et les bienfaits de la pacification, notamment en ce qui concerne l'émergence de la pratique cyclable, et de communiquer sur les objectifs d'apaisement portés par l'agglomération.

→ Soutenir la mise en place d'un ensemble de mesures d'apaisement

Le rôle de l'agglomération sera également d'accompagner les pôles de proximité et les bourgs dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'une stratégie d'apaisement. Celle-ci doit inclure les centres bourgs pour les pôles de proximité, tandis que pour les petits bourgs, elle peut être focalisée sur les axes routiers très circulés. Le soutien de l'agglomération devra être à la fois sur les aspects techniques et financiers, et comprendra notamment :

- La mise à disposition des communes d'un ensemble de documents techniques (Cerema, Guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables de l'agglomération du Cotentin, etc.) permettant aux communes de s'approprier des différents outils d'apaisement et des méthodes de mise en oeuvre.
- La mobilisation du dispositif de soutien financier pour la mise en place d'un ensemble de mesures d'apaisement inscrites dans une stratégie locale de réduction de la vitesse et du volume du trafic motorisé dans les centres bourgs.
- L'accompagnement des communes dans l'ingénierie des projets d'apaisement (montage de projet, recherche et demande de subventions complémentaires, etc.).
- L'évaluation de l'impact des mesures d'apaisement, notamment sur la pratique cyclable.

Chaque commune disposant d'un contexte et de contraintes particulières, il sera pertinent de conserver une cohérence à l'échelle de l'agglomération. Ainsi, les stratégies locales doivent s'inscrire dans une logique de favorisation de la pratique du vélo et doivent inclure l'utilisation des outils d'apaisement du trafic motorisé qui favorisent la mobilité cyclable, tel que :

L'élaboration d'un plan de circulation permettant un hiérarchisation du réseau routier et ayant pour objectif la réduction du trafic motorisé de transit et la modération de la vitesse automobile. Ce plan de circulation doit également viser à éliminer ou réduire le trafic de transit des poids lourds dans les secteurs urbains.

- L'implémentation de zones 30 et/ou de zones de rencontre, à minima, autour des pôles générateurs de déplacements.
- Le déploiement de dispositifs de modération de vitesse (écluses, chicanes, ralentisseurs, plateaux, rétrécissement de la chaussée, avancées de trottoir aux intersections, etc.) à l'intérieur des zones 30.
- La transformation des rues desservant des établissements scolaires en espaces publics pacifiés, voire exclusivement ouverts à la mobilité active lors des périodes d'affluence (cf. Action 6.2 du Plan d'actions).
- La mise en place de dispositifs de modification de la circulation en période estivale dans les stations balnéaires: fermeture à la circulation automobile au front de mer et aménagement des lieux transitoires de stationnement de véhicules motorisés aux portes du centre-ville.



Bonnes pratiques

- Depuis 2019, Saint-Vaast-la-Hougue a instauré une zone 30 sur la quasi-totalité de la commune. De même, la commune a généralisé le double sens cyclables dans presque toutes les rues de la ville. Cette initiative a permis à la commune de rendre sa voirie plus cyclable par la modération de la vitesse automobile et par l'autorisation de circulation aux vélos dans les deux sens, sans tenir compte des sens interdits.



Saint-Vaast-la-Hougue © Copenhagenize



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur chargé de l'action : les communes pôles de proximité dans la mise en place d'une stratégie locale d'apaisement du trafic motorisé.
- Partenaire institutionnel : l'agglomération du Cotentin en tant qu'acteur fédérateur des communes et en soutien de la réalisation et de la mise en place des stratégies locales. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie dans l'accompagnement des communes dans la mise en place des stratégies locales d'apaisement.
- Autres partenaires : le département de la Manche, lorsque concerné en tant que détenteur du pouvoir de police de la circulation.

Calendrier

Court à moyen terme - 2023-2026 / 2026-2030

Tous les pôles de proximité disposent d'au moins un type de dispositif d'apaisement du trafic motorisé. Il existe donc deux enjeux principaux : d'une part, il s'agit de l'élaboration d'une stratégie d'apaisement du trafic motorisé favorable à la mobilité cyclable, et d'autre part, de l'évaluation de l'impact de ces dispositifs existants.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de plans de circulation réalisés.
- Nombre de zones apaisées mises en oeuvre.
- Nombre de communes ayant mis en place des dispositifs d'apaisement sur des axes routiers fortement circulés.
- Enquêtes permettant de mesurer l'impact des mesures de réduction du volume et de la vitesse du trafic motorisé et sur la pratique cyclable.

2.4. ACCOMPAGNER LES COMMUNES DANS L'INGÉNIERIE DE PROJETS D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES LOCALES ET DANS LA RÉALISATION

Contextualisation de l'action

La réalisation d'un projet d'infrastructures cyclables comprend plusieurs étapes techniques et administratives qui doivent être maîtrisées par le porteur du projet. En effet, ces projets nécessitent la réalisation d'une série d'études préliminaires pour déterminer leur faisabilité technique et économique, ainsi que la réalisation d'un montage administratif et financier permettant d'identifier toutes les sources de financement possibles et d'assurer la détermination et le respect du cahier des charges, du calendrier et du budget des projets.

Cependant, la plupart des communes dans l'agglomération du Cotentin ne sont pas dotées des moyens humains et techniques nécessaires en termes d'ingénierie de projet. Lors des étapes de co-construction de ce Plan vélo et du Schéma directeur cyclable, les communes ont communiqué leur souhait d'être accompagnées techniquement dans le développement de projets d'infrastructures cyclables. L'objectif de cette action est donc de combler ce manque de ressources pour mener à bien les projets de réalisation d'infrastructures cyclables portés par les communes, y compris les projets de sécurisation des intersections dangereuses ou des points noirs.

Description de l'action et condition de réalisation :

Il s'agit pour l'agglomération du Cotentin d'intégrer la dimension cyclable dans les soutiens proposés par la cellule d'accompagnement à l'émergence de projets communaux. Le travail de cette cellule doit permettre à l'agglomération d'accompagner les communes dans la réalisation d'infrastructures cyclables d'intérêt local à travers :

- l'identification des subventions en relation avec projets potentiels.
- le montage des projets.
- la rédaction des cahiers des charges.
- l'élaboration d'un plan de financement des projets et la recherche des subventions.
- la réalisation de dossiers de subvention pour répondre à un appel à projets départemental, régional, national ou européen.
- la sélection des bureaux d'études pour la réalisation des études préliminaires.

Le cas échéant, l'agglomération pourra également verser une subvention à une commune afin de faciliter le financement d'une prestation d'ingénierie pour la réalisation des études préliminaires nécessaires pour la demande d'une subvention complémentaire pour la réalisation d'un projet d'infrastructure cyclable. Cette subvention peut entrer dans le cadre du plan vélo ou des crédits de fonds de concours.

Bonnes pratiques

- Tisséo Collectivités, AOM de l'agglomération toulousaine qui réunit quatre intercommunalités, travaille en partenariat avec les communes dans la réalisation de nouveaux projets de mobilité. Depuis 2019, elle est devenue compétente pour organiser le développement des services de mobilité active. Dans ce cadre, Tisséo Collectivités accompagne les collectivités dans le développement des maillages entre les aménagements cyclables des collectivités. Parmi ces différentes missions, elle finance la réalisation d'études de faisabilité et accompagne les communes dans la recherche de financements auprès d'appels à projets nationaux et européens.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur chargé de l'action : l'agglomération du Cotentin dans la mise à disposition de la cellule d'accompagnement à l'émergence de projets communaux et dans l'appui transversal de la direction transports et mobilités.
- Partenaire institutionnel : les communes dans la proposition et le suivi des projets.
- Autres partenaires : l'office de tourisme, le département ou la région si les projets concernent leur compétences.

Calendrier

Court à moyen terme - 2023-2026 / 2026-2030

Cette action doit être mise en œuvre de façon récurrente sur le long terme afin d'accompagner les communes au fur et à mesure du déploiement des réseaux cyclables locaux.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de projets pour lesquels l'agglomération a accompagné les communes dans un rôle d'ingénierie de projet.
- Nombre de projets pour lesquels l'agglomération a versé une subvention pour la réalisation d'études techniques préalables.
- Nombre de projets lauréats de subventions nationales et européennes pour lesquels l'agglomération a accompagné les communes dans la réalisation des dossiers de demande des subventions.

Engagement n°3

Développer des services dédiés à la pratique cyclable

- • • • •
- Action 1. Création d'un ou plusieurs lieux ressource pour les usagers du vélo
- Action 2. Diversifier l'offre de vélos en location longue durée de Cap Cotentin
- Action 3. Accompagner l'installation de structures spécialisées dans la pratique cyclable
- Action 4. Mise à disposition de stationnements vélo temporaires lors d'événements



ENJEUX

Outre l'importance pour les usagers de se déplacer à vélo en toute sécurité sur des aménagements de qualité, les services annexés apportent une facilité dans la pratique cyclable et contribuent aussi fortement à l'augmentation de la part modale vélo. Au quotidien l'utilisateur peut être confronté à plusieurs besoins : stationner son vélo, l'entretenir, le réparer, l'équiper ou encore posséder des informations sur les itinéraires à emprunter.

Aujourd'hui, dans l'agglomération du Cotentin, la grande majorité des stationnements sont centralisés à Cherbourg-en-Cotentin. Un déploiement sur l'ensemble du territoire, à proximité des pôles générateurs de flux, d'équipements reste l'un des enjeux principaux pour accompagner la pratique des Cotentinois et visiteurs. Avec la mise en place de son service de VAE en longue durée, l'agglomération peut déjà noter une hausse de la part modale sur son territoire. En diversifiant les types de vélos mis à disposition, l'éventail des cibles d'utilisateurs ne sera que plus important. Enfin, l'un des acteurs clés dans l'accompagnement à la pratique reste le vélociste, permettant d'équiper l'utilisateur. 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.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

Les actions présentées dans cet engagement consistent à permettre à l'ensemble des usagers à vélo du territoire d'avoir un accès à des services qualitatifs, que ce soit en libre-service ou au sein d'un lieu spécifiquement dédié pour les usagers. Élargir les cibles d'usagers et proposer des services temporaires pour répondre à la saisonnalité de certaines communes, est ce vers quoi l'agglomération doit tendre en matière de création de services aux usagers.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

3.1. CRÉATION D'UN OU PLUSIEURS LIEUX RESSOURCES POUR LES USAGERS DU VÉLO

Contextualisation de l'action

Une maison de la mobilité ouvrira début 2024, à Cherbourg-en-Cotentin, en face de la gare, à l'initiative de l'agglomération du Cotentin. Composée de plusieurs espaces, cette agence proposera différents services de mobilité : un espace guichet permettant l'achat ou le renouvellement d'un abonnement de transport en commun et un espace dédié à la mobilité cyclable. La gestion de cet espace de 30 m² sera déléguée à l'association Fil et Terre et permettra de centraliser la location d'un vélo Cap Cotentin en longue durée et sa livraison, ainsi que des services tels qu'une station de gonflage et de réparation situées à l'extérieur de l'agence.

Le territoire de l'agglomération étant vaste, il est intéressant d'apporter des services plus proches des usagers, notamment habitant hors de Cherbourg-en-Cotentin. Aujourd'hui, des dispositifs mobiles d'information sur les services de mobilité, ainsi que la mise à l'essai de vélos Cap Cotentin sont déjà en place. Transdev, par délégation de l'agglomération, exploite une agence mobile de la mobilité proposant de l'information, des plans du réseau de transports en commun, ainsi que de la vente de titres de transport. L'association Fil et Terre, quant à elle, toujours sous délégation de l'agglomération, promeut les vélos Cap Cotentin auprès de la population en transportant une dizaine de vélos dans un camion et en proposant une séance d'essai de ces vélos.

L'enjeu de cette action est donc de renforcer les actions existantes, mais aussi de renforcer encore davantage les lieux ressources sur le territoire. Il s'agit donc de développer la visibilité de l'agence mobile Transdev et d'y ajouter la thématique vélo, ainsi que de valoriser les actions d'essai de vélos organisées par Fil et Terre. Il s'agit aussi de permettre aux Bureaux d'Information Touristique (BIT) de devenir des lieux ressources sur la mobilité et d'être identifiés comme tel par les usagers, tant locaux que cyclotouristes.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Rattacher l'agence mobile Transdev existante à la thématique du vélo

Il s'agit de permettre au personnel en charge de l'agence mobile de monter en compétence et en connaissance sur le vélo par la mise à disposition d'un kit de réparation, de documentation sur les itinéraires touristiques, sur le réseau cyclable, sur l'implantation des services vélo (VLS, stationnement moyenne et longue durée, site accueil vélo, tarifs, abonnements, etc.). A relativement court terme, on peut imaginer que l'agence mobile puisse emporter quelques vélos Cap Cotentin à faire essayer ou louer.

→ Améliorer la visibilité de l'action de Fil et Terre sur la promotion des VAE Cap Cotentin

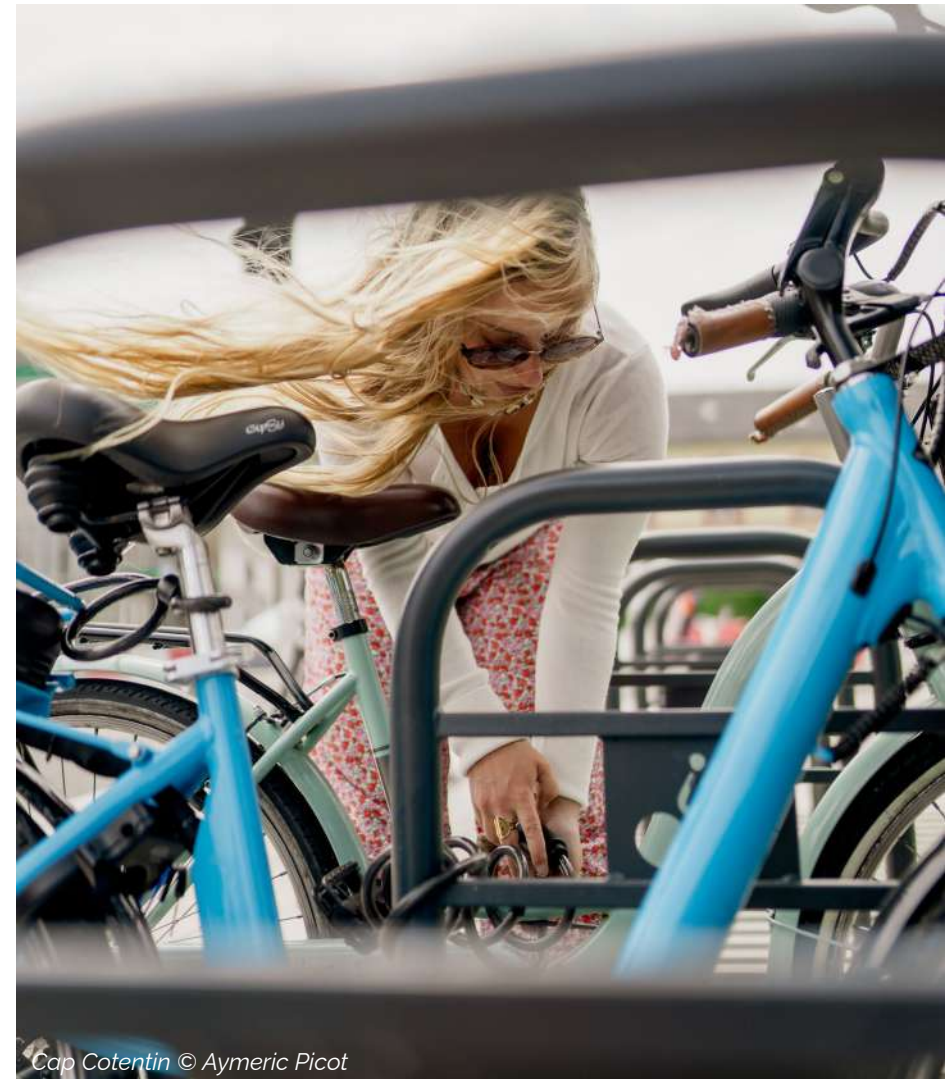
Il s'agit de renforcer la visibilité de la marque sur le camion utilisé par l'association, mais aussi de communiquer directement auprès des communes, ainsi que sur les supports de communication de l'agglomération.

→ S'appuyer sur les BIT comme des lieux ressources pour la pratique touristique et utilitaire du vélo

Des informations sur la mobilité cyclable dans le Cotentin devront être mises à disposition des usagers (prospectus offre Cap Cotentin, offre de mobilité - localisation stations intermodales, etc.).

La perspective d'évolution à moyen terme d'un lieu ressource permettant de se déployer sur l'ensemble du territoire, serait la création d'une "Maison de la mobilité mobile" en aménageant

un bus du réseau Cap Cotentin. Grâce à la surface disponible du bus, divers services de mobilité pourront être proposés : test de vélo Cap Cotentin, réparation, animation, informations sur l'offre utilitaire et touristiques, etc.



Cap Cotentin © Aymeric Picot



Bonnes pratiques

→ **Rennes : ouverture en 2021 de la Maison du vélo mobile, en complément de la Maison du vélo fixe située à la gare.**

PROGRAMMATION	GESTION	FONCTIONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement d'un bus du réseau de la métropole par la société Podiocom (spécialiste des transformations de transport dans l'événementiel). • Abonnement et renseignement sur STAR - le vélo en libre-service (inscription, information). • Informations, livraison et logistique service après-vente sur le STAR, le vélo en location longue durée. Un diagnostic de son VAE en location est également proposé. • Démonstration, livraison et réservation de vélo en location courte durée - découverte des différents modèles (VTC, vélo-cargo, vélo pliant, adaptés, etc.). • Partenariat avec des associations cyclistes locales. Réalisation d'ateliers et d'animation (marquage vélo, ateliers d'auto-réparation, apprentissage de la mécanique, vélo école). 	<ul style="list-style-type: none"> • Keolis Rennes (gestion du service public de transport de voyageurs de l'agglomération - convention de délégation de service public). • STAR (service de transport public opéré par Keolis). 	<ul style="list-style-type: none"> • Circulation du bus dans les 43 communes de l'agglomération. • Sur une année complète, chaque commune devrait accueillir 2 fois par an cet équipement et les animations associées.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin, en partenariat avec Transdev, exploitant du réseau de transport en commun et Fil et Terre, association gestionnaire du service de location de vélos Cap Cotentin réalisant l'animation et la promotion du service.
- Partenaires institutionnels et privés : la Région Normandie dans son plan guide vélo, publié en 2020, affiche sa volonté d'accompagner le développement de maisons du vélo en Normandie. L'objectif étant de favoriser la mobilité cyclable du quotidien en y mettant plusieurs services : information, apprentissage/éducation, acquisition/location, stationnement et réparation. La Direction Energie, Environnement et Développement Durable (DEEDD) a pour mission d'étudier les dossiers sur la base d'une présentation d'un programme d'actions détaillé avec des projets précis. Cette démarche est à destination des communes et intercommunalités, associations et microentreprises.
- L'office de tourisme : en tant que responsable des BIT, l'office de tourisme devra être en accord avec les nouveaux services, davantage orientés sur la mobilité du quotidien présents au sein de leur structure.

Calendrier

Court terme - 2024-2025 : l'agence Transdev mobile pourrait s'équiper et diffuser des informations sur la mobilité cyclable dans le Cotentin.

Long terme - 2029 - 2034 : création d'une maison de la mobilité mobile par l'aménagement d'un bus comportant un ensemble de services pourra être proposée.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation de la Maison de la mobilité et des dispositifs mobiles.
- Enquête de satisfaction auprès des usagers sur ces lieux ressource.

3.2. DIVERSIFIER L'OFFRE DE VÉLOS EN LOCATION LONGUE DURÉE DE CAP COTENTIN

Contextualisation de l'action

Une flotte de VAE Cap Cotentin est mise en place, depuis 2019, par l'agglomération. Aujourd'hui, cette flotte se compose de 750 vélos. Malgré une offre proposant un seul modèle de VAE, ce service connaît un vrai succès, puisque l'ensemble de la flotte est loué. Le profil majoritaire de l'utilisateur est un Cherbourgeois de 55 à 65 ans, utilisant le VAE pour se rendre à son travail.

L'enjeu est de diversifier la flotte de vélos avec des modèles de type vélos-cargo, vélos rallongés, vélos spéciaux. L'éventail des profils d'utilisateurs sera ainsi plus diversifié et cela permettra de donner un coup de pouce pour une remise en selle. En effet, le fait de tester différents types de vélos, selon ses besoins et usages, peut rassurer l'utilisateur sur son achat futur.

L'autre enjeu est d'agrandir la flotte prochainement. L'objectif politique affiché par l'agglomération est de constituer une flotte totale de 2 500 vélos d'ici 2025 et, ensuite, de continuer à accroître progressivement le nombre de vélos. En plus de ces vélos, 100 VAE seront destinés à des entreprises et 30 à de l'événementiel. Cet accroissement permettra d'équiper 1 % à 2 % de la population. En cohérence avec l'augmentation de la flotte de vélos, le modèle de gestion doit suivre cette évolution.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

Description de l'action et condition de réalisation

→ Réaliser un sondage de satisfaction sur l'offre de vélo Cap Cotentin actuelle

Il s'agit d'identifier les besoins des usagers et de cibler quel(s) type(s) de vélos doit être ajouté(s) à la flotte existante.

→ Acheter des nouveaux types de vélos

Il s'agit de passer un nouveau marché auprès d'un prestataire afin d'acquérir les nouveaux types de vélos.

En cas de diversification de la flotte de vélos, la durée de location devra s'adapter à ces nouveaux usages en proposant des durées plus courtes de location allant de 1 à 3 mois. Le but étant de proposer un test d'un type particulier de vélo à l'utilisateur.

Une mise à disposition d'une flotte de vélos pour les écoles dans le but d'accompagner les communes et les établissements dans la mise en place du SRAV est envisageable. Un exploitant devrait être missionné afin de gérer ce parc.

Une mise à disposition d'une flotte de vélos pour les entreprises visant à organiser des essais de vélo est également envisageable.

→ Renouvellement de l'aide à l'acquisition de vélos

Il s'agit de reconduire le dispositif actuellement en cours. En lien avec les aides nationales, mais conditionnée à des critères sociaux, cette aide à l'acquisition d'un VAE ou vélo classique est attribuée qu'une seule fois pour chaque bénéficiaire.

- Pour les personnes n'ayant pas bénéficié de la location VAE : le montant de l'aide s'élève à 15 % du prix TTC du VAE et est plafonnée à 150 €.
- Pour les personnes ayant bénéficié de la location VAE : le montant de l'aide s'élève à 25 % du prix TTC du vélo, plafonné à 240 €.



Ville de Narbonne © L'Indépendant

Bonnes pratiques

Ces exemples de services de location de vélos en longue durée ou en libre-service proposant différents types de vélos :

- Métrovélo à Grenoble : location de vélos de 1 jour à 1 an comptant 8 types de vélos (classique, VAE, pliant, pliant premium (Brompton), junior (1,20/1,35 m., 1,35/1,55 m.), cargo (biporteur, triporteur, rallongé), tandem et tricycle. Selon le type de vélo, la durée de location peut varier, ainsi que le prix.
- Vélo-cargo du Grand Narbonne : expérimentation menée par la communauté d'agglomération, début 2023, dans le cadre de l'appel à projet Vélo et Territoires lancé par l'ADEME. Acquisition de trois vélos-cargo à assistance électrique (deux biporteurs et un triporteur) mis à disposition des communes volontaires pour 1 à 2 mois.
- VéloTIC à Compiègne : service proposé en gare et géré par le gestionnaire du réseau de transport urbain sur le territoire, Acary Transdev. Ce service est à destination des usagers souhaitant réaliser leur trajet domicile/travail à vélo. Location de vélos classiques, VAE, pliants. Au total, le parc se compose de 200 vélos.

Exemples et quelques chiffres

→ Prix des vélos proposés à la location

Agglomération de Compiègne, VéloTic :

- vélo classique : **2€/2 jours - 30€/3 mois - 70€/1 an**
- VAE : **5€/2 jours - 90€/3 mois**

Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération :

- VAE / pliant électrique : **111€/3 mois - 370 €/1 an**
- vélo-cargo électrique : **250 €/3 mois - 740 €/1 an**
- forfait pour les étudiants et demandeurs d'emploi
 - vélo classique : **gratuit**
 - VAE/ pliant électrique : **56€/3 mois - 185 €/1 an**
 - vélo-cargo électrique : **125 €/3 mois - 370 €/1 an**

→ Nombre de vélos en location moyenne et longue durée

Syndicat des Mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG)

- **43 000** hab.
- **9 500** vélos
- **11** modèles de vélos : électrique, classique, pliant, mini-piant, tricycle, taille enfant, triporteur, biporteur, tandem, allongé, pliant premium

Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération

- **171 000** hab.
- **445** vélos
- **4** modèles de vélos : électrique, classique, cargo électrique, pliant électrique.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin.
- Partenaire institutionnel : exploitant de la flotte de vélos.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Budget

- Investissement : achat des vélos.
- Fonctionnement : maintenance des vélos, aide à l'achat
- Recettes : location des vélos par les usagers.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Quantité de vélos Cap Cotentin.
- Répartition des types de vélos Cap Cotentin.
- Durée de location de chaque types de vélos.
- Suivie de la diversification de l'âge des usagers.
- Taux d'achat d'un vélo suite à la location (taux de conversion).



Cap Cotentin © Aymeric Picot

3.3. ACCOMPAGNER L'INSTALLATION DE STRUCTURES SPÉCIALISÉES DANS LA PRATIQUE CYCLABLE

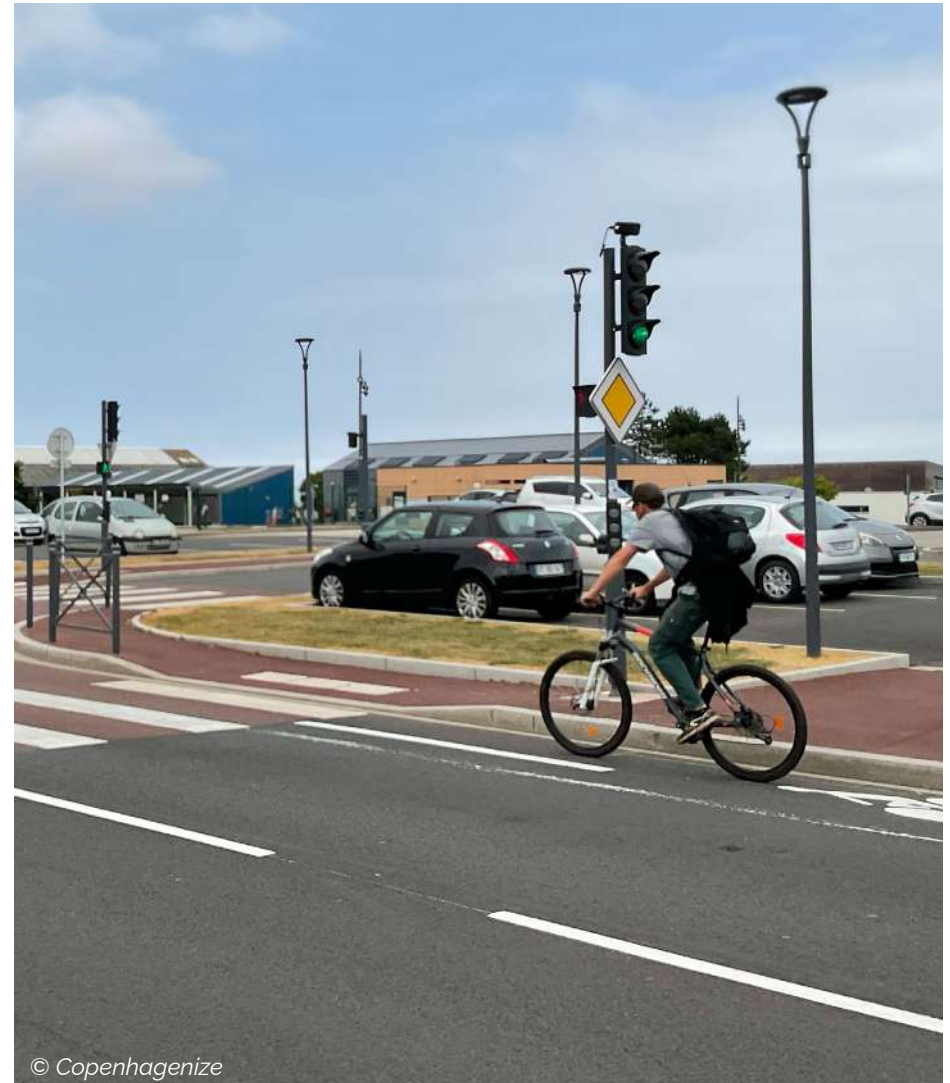
Contextualisation de l'action

Aujourd'hui sur le territoire du Cotentin, les structures spécialisées dans la réparation des vélos sont principalement localisées à Cherbourg-en-Cotentin. Le maillage du territoire de structures proposant ce type de services aura un impact sur la part modale vélo du territoire.

L'enjeu est d'offrir aux usagers un lieu de réparation du vélo dans un périmètre de 15 minutes autour de chez eux. Pour cela, il faut développer une stratégie locale d'implantation de nouveaux vélocistes, ce qui permettra, de surcroît, de créer des emplois. Une attention de l'agglomération sur les demandes d'entrepreneurs et sur les locaux disponibles est nécessaire.

Description de l'action et condition de réalisation

- Réaliser un état des lieux et une enquête auprès des vélocistes déjà présents sur le territoire (offre, clientèle, besoins, localisation, services, rentabilité) afin de connaître leur possibilité de création d'antennes locales.
- Repérer les locaux disponibles dans les communes en manque de ce type de services.





Bonnes pratiques

Exemple d'initiative locale mettant en valeur l'importance de disposer de services de réparation à proximité de chez soi :

- Communauté d'agglomération de Val Parisis (95) : elle a implanté trois ateliers de réparation de deux-roues pendant deux mois à proximité de certaines gares de la ligne du réseau de trains de banlieue (Transilien). Ces ateliers gratuits sont assurés par l'association Sauvegarde 95, à travers un dispositif de chantier d'insertion.



© Valparisis agglo

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin dans un rôle de coordination et de communication.
- Partenaires institutionnels et privés : CCI Ouest Normandie, communes.
- Autres partenaires : associations locales

Calendrier

Long terme (2026-2028)

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de vélocistes.
- Nombre d'emplois générés par l'activité du vélo.

3.4. MISE À DISPOSITION DE STATIONNEMENTS VÉLO TEMPORAIRES LORS D'ÉVÉNEMENTS

Contextualisation de l'action

Aujourd'hui, dans le Cotentin, lors d'événements culturels et sportifs organisés par l'agglomération, les communes ou par des acteurs locaux, l'usager peut se retrouver confronté à l'impossibilité de stationner son vélo à proximité.

Afin d'encourager les déplacements des participants à vélo et ainsi faciliter le report modal, un service de stationnement vélo éphémère pourra être mis en place. Pour concurrencer d'autres modes de transports comme la voiture, ces stationnements devront être positionnés au plus proche des entrées des événements.

Ces stationnements éphémères pourront également être implantés à proximité de lieux d'intérêts saisonniers et lieux touristiques stratégiques où le flux de visiteurs en haute saison est conséquent. L'implantation de ces stationnements sur ces points d'intérêts pourra être pérennisée par la suite.



COTENTIN
UNIQUE
PAR NATURE

AGENDA

Vous êtes à la porte d'entrée virtuelle vers une multitude d'événements passionnants qui animent la péninsule du Cotentin tout au long de l'année.

Parce qu'il se passe toujours quelque chose dans le Cotentin, retrouvez les moments à ne pas manquer lors de votre séjour.

Que vous soyez un voyageur avide de découvertes, un amateur de culture, un amoureux de la nature ou un passionné d'histoire, notre agenda a été soigneusement conçu pour satisfaire toutes vos envies... petits et grands événements ponctuent les saisons du Cotentin.

A vos agendas !

- Les visites incontournables de la destination
- Les plus beaux espaces naturels
- Les meilleures activités au fil des saisons

TÉLÉCHARGEZ LE MAGAZINE

© encotentin.fr

Description de l'action et condition de réalisation

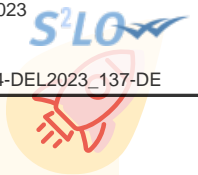
Il est question pour l'agglomération d'accompagner les organisateurs des événements et les communes à offrir ce type de services aux participants et visiteurs. Dans un premier temps il s'agira de définir les besoins :

- Réaliser une liste des événements où l'apport de stationnements vélo éphémères sera nécessaire.
- Localiser les lieux touristiques où l'apport de stationnements vélo éphémères sera nécessaire.
- Échanger avec les organisateurs des événements pour identifier les besoins.
- Échanger avec les structures touristiques pour identifier les besoins.

La gestion de ces stationnements est également à prévoir afin de faciliter leur utilisation par les différentes structures et organismes :

- Achat de la part de l'agglomération de stationnements temporaires et d'une remorque pour les transporter.
- Stockage des stationnements dans un local de l'agglomération ou de quelques communes du territoire.
- Pour les grands événements, ces stationnements pourraient être gérés par une association locale qui réaliserait une sensibilisation des usagers et du conseil sur l'attache des vélos.





Bonnes pratiques

- Grenoble : durant les 17èmes rencontres du cinéma de Montagne, la métropole de Grenoble a déployé 600 à 900 places vélos éphémères ALTAO Mobile d'Altinnova.
- Bordeaux Métropole dispose d'un marché public pour la fourniture massive d'arceaux vélo temporaires pour les grands événements. Il a été, par exemple, utilisé pour les journées européennes du patrimoine. En 2022, l'association Vélocité a lancé le dispositif « Mon concert à vélo » afin d'inciter les spectateurs à se rendre au Rocher de Palmer (salle de spectacle à Cenon) en vélo. Une fois sur place, les bénévoles de l'association Vélo-Cité ont accueilli les cyclistes de 19 h à 21 h. Un rapide contrôle des vélos par un technicien de l'association a été effectué. Les cyclistes ont reçu des conseils sur les réparations ou changements de matériel. Quarante arceaux, dont quelques-uns pour les vélos-cargo, ont été mis à disposition. Les participants venant à vélo ont également la possibilité de participer à un tirage au sort leur permettant de gagner des abonnements au Rocher de Palmer.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin sera en charge de l'achat des stationnements et de leur mise à disposition.
- Acteurs institutionnels : communes, office du tourisme.
- Autres partenaires : associations locales.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : mobilier de stationnement vélo.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation de ces stationnements temporaires.
- Enquête de satisfaction de la part des usagers.

Engagement n°4

Développer et encourager l'intermodalité

- Action 1. Promouvoir et appuyer le déploiement de stationnement vélo dans les gares et aires de covoiturage
- Action 2. Mise à disposition de services vélo sur les pôles multimodaux du territoire
- Action 3. Améliorer l'emport des vélos dans les cars et encourager l'emport occasionnel des vélos dans les trains pour une pratique saisonnière



ENJEUX

Le territoire du Cotentin est un vaste territoire où la pratique du vélo n'est pas facilement envisageable pour relier certaines communes trop éloignées les unes des autres. L'intermodalité entre les transports en commun ou partagés et le vélo est une solution à privilégier pour les trajets de longue distance. Une situation du quotidien qui peut s'avérer fréquente pour une partie de la population du territoire. L'enjeu est de faciliter les interfaces des usagers entre les modes de transport

L'agglomération du Cotentin, par un portage politique fort, doit encourager les instances régionales, départementales ainsi que des acteurs de la mobilité à rendre possible cette intermodalité.

Ayant déjà engagé des réflexions et actions visant à encourager la combinaison de différents modes de déplacement, il est question d'y intégrer de manière qualitative les services de mobilité cyclable.

Les actions présentées dans cet engagement consistent à positionner l'agglomération en chef de file de l'intermodalité et soutien au développement de services répondant aux besoins des usagers à vélo sur des lieux générateurs de flux et proposant diverses solutions de mobilité.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

4.1. PROMOUVOIR ET APPUYER LE DÉPLOIEMENT DE STATIONNEMENT VÉLO DANS LES GARES ET AIRES DE COVOITURAGE

Contextualisation de l'action

Afin de rendre possible l'intermodalité vélo-transport en commun, l'agglomération doit appuyer auprès de la région, du département et de la SNCF le déploiement de stationnement vélo dans les gares et les aires de covoiturage.

En cohérence avec les objectifs de part modale vélo de l'agglomération, le développement d'une offre qualitative de stationnement sécurisé, capacitaire et localisé à proximité de l'entrée des gares aura un réel impact sur la pratique des usagers. A Cherbourg-en-Cotentin, le projet de Pôle d'Échange Multimodal, en cours, doit répondre rapidement à ce manque. Il est prévu l'implantation de box sécurisés d'une capacité de cent-vingt places ainsi qu'une cinquantaine d'arceaux. A Valognes, il conviendra de définir si la capacité de l'abri est en adéquation avec la demande actuelle. En effet, une pérennisation de l'offre tarifaire du billet de train entre ces deux communes intégrée à Cap Cotentin, ainsi qu'une promotion de l'intermodalité pourraient rapidement rendre cette offre trop juste.

Par ailleurs, un service de stationnement vélo devra être proposé sur les aires de covoiturage, sous compétence départementale.

Description de l'action et condition de réalisation

Il s'agit pour l'agglomération d'appuyer et d'accompagner les instances compétentes à faciliter l'intermodalité incluant les vélos.

Évaluer le stationnement moyenne et longue durée existant en gare afin d'anticiper les besoins supplémentaires :

- Récupérer les données auprès des acteurs compétents (SNCF Gare et Connexions, Région Normandie) sur la fréquentation de l'abri sécurisé de la gare de Valognes et analyser ces données afin de connaître la fréquentation selon les jours de la semaine et les saisons.
- Sonder les usagers sur leur utilisation de cet abri afin de connaître leur retour d'expérience et de dresser un profil usager.

Selon les résultats de l'enquête, l'implantation d'un second abri sécurisé à proximité de l'entrée ouest de la gare pourra être envisagée.

Évaluer l'impact du ticket à 1 € sur la ligne de train Valognes-Cherbourg-en-Cotentin :

- Récupérer les données auprès de la SNCF afin de connaître le profil des usagers et comprendre les impacts sur le report modal.

Accompagner l'intégration du stationnement vélo sécurisé dans le projet de Bus Nouvelle Génération et la création du pôle d'échange multimodale de la gare de Cherbourg-en-Cotentin :

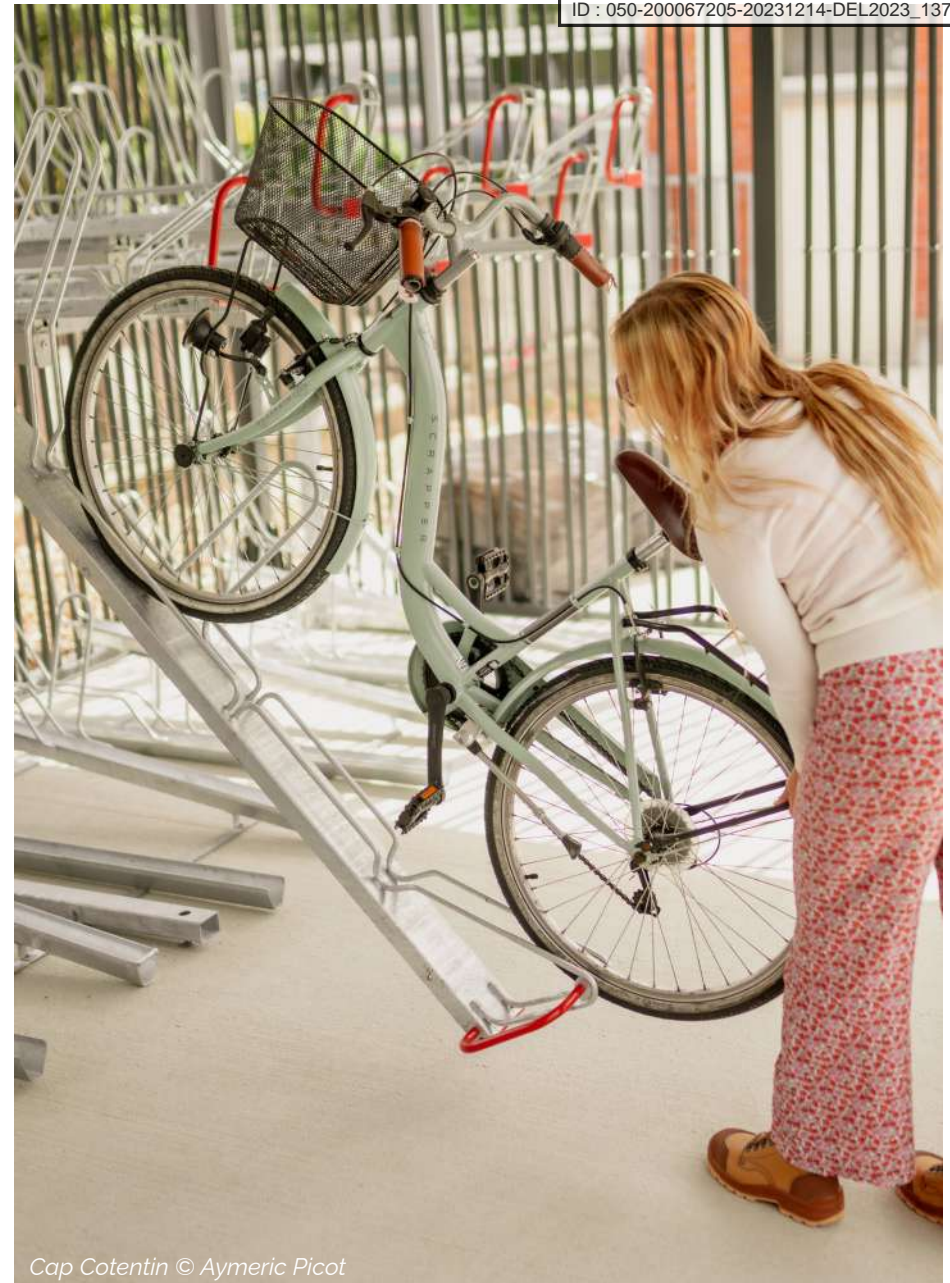
- S'assurer d'une quantité suffisante d'emplacement de stationnement vélo.
- S'assurer de la future implantation de stationnement pour différents types de vélos (VAE, vélos de grands gabarits).
- S'assurer de la création de connexions cyclables menant au parvis de la gare ainsi qu'aux zones de stationnement. Un dispositif de signalétique indiquant ces services devra également être proposé.

Échanger avec Département de la Manche en charge de l'équipement des aires de covoiturage :

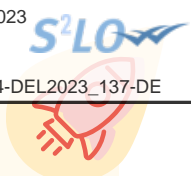
- Connaître la stratégie d'implantation des stationnements vélo, la capacité, le type de mobilier choisi, la maintenance ainsi que le fonctionnement et le coût du service pour l'utilisateur. Une étude est en cours sur le choix d'implantation de ces stationnements.

Encourager l'intermodalité par une communication incitative auprès des usagers :

- Réalisation d'une campagne de communication en faveur de l'intermodalité incluant le vélo sur l'agglomération du Cotentin.



Cap Cotentin © Aymeric Picot



Bonnes pratiques

- La gare de la ville de Côme en Italie : dix places de stationnement voiture ont été transformées en une zone de stationnement vélo abritée d'une capacité de quatre-vingt-dix places. Ce stationnement sécurisé est agrémenté d'équipements (casiers, station de réparation en libre-service, point d'eau). Son implantation, dans la continuité de la gare, permet un accès direct au quai principal.
- L'aire de covoiturage de la Communauté de communes de la Côtière accueille un abri vélo sécurisé par badge du fournisseur Abri Plus. Il inclut un support vélo double étages et des équipements pour les cyclistes (station de gonflage/réparation).



Côme © Copenhagenize

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin dans l'accompagnement à l'implantation de stationnements vélo en gare et la réalisation d'enquêtes auprès des usagers pour identifier les besoins et retours d'expérience en terme de stationnement.
- Partenaires institutionnels et privés : Gare et Connexions (SNCF), région Normandie, département de la Manche, communes.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Moyen terme - 2026-2028

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : stationnement vélo des stations du BNG.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Fréquentation des box vélo en gare (Cherbourg-en-Cotentin, Valognes).
- Gestion et entretien des stationnements et des services mis à disposition en libre-service.

4.2. MISE À DISPOSITION DE SERVICES VÉLO SUR LES PÔLES MULTIMODAUX DU TERRITOIRE

Contextualisation de l'action

Dans le cadre du Plan de déplacement du Cotentin arrêté en 2020 et du programme Petites Villes de Demain, l'agglomération du Cotentin s'est engagée opérationnellement dans la modernisation des solutions de mobilité Cap Cotentin et dans le développement d'offres regroupées dans des stations intermodales. Elles se définissent comme un "ensemble de petits Pôles d'Échanges Multimodaux maillant le territoire pour répondre aux besoins de mobilités rattachés aux dernier kilomètres et pour appuyer le maintien et le développement d'autres services de proximité".

L'implantation de ces stations intermodales se déroulera en deux phases. La première, allant de 2022 à 2026, consiste à implanter trois stations en entrée de ville dans la ville de Cherbourg-en-Cotentin (Anjou, Northeim et le centre aquatique) en lien avec la mise en oeuvre du projet du BNG, ainsi que quatre stations en milieu rural et périurbain dans des communes labellisées Petites Villes de Demain (Bricquebec-en-Cotentin, Saint-Sauveur-le-Vicomte, Martinvast, Les Pieux). Lors d'une seconde phase, d'autres stations seront implantées en fonction des opportunités et du retour d'expérience des premières.

En parallèle, la mise en place d'un service de VAELS est en cours de structuration sur l'agglomération du Cotentin. Il est

prévu l'implantation de seize stations en 2024 permettant la mise à disposition de cent VAELS. Ce service sera implanté de manière privilégiée au niveau des stations intermodales, des arrêts du BNG et des gares SNCF. En effet, l'intermodalité entre les vélos et vélos en libre-service et les transports en commun est à privilégier pour créer une solution de transport efficace de porte à porte.

L'objectif de cette action consiste à étendre l'aire d'influence et d'attraction du réseau de transport Cap Cotentin grâce au vélo. Encourager les habitants de l'agglomération à changer de modes de déplacement ne pourra être réalisable qu'en offrant une alternative crédible à la voiture. Ces services pourront profiter essentiellement aux Cotentinois pour leur trajet quotidien, mais aussi aux visiteurs pour leur pratique touristique et de loisir.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Intégration de la mobilité cyclable dans la programmation des stations intermodales.

Équipements et aménagements adaptés aux usagers du vélo du quotidien et visiteurs présents sur les stations intermodales afin d'encourager l'intermodalité.

Offre mobilité cyclable :

- Stationnement vélo box fermé sécurisé (env. 20 places)
- Stationnement vélo couvert (14 places minimum)
- Stationnement vélo ouvert type arceaux (5 arceaux, 10 places)
- Offre de VAELS Cap Cotentin
- Station de réparation et de gonflage

Équipements pouvant servir aux usagers du vélo :

- Bancs et zone d'attente dans un espace paysager
- Sanitaires
- Casiers/consignes intérieures et/ou extérieures

Aménagements permettant de rejoindre la station intermodale :

- Connexion à un itinéraire cyclable utilitaire ou touristique
- Cheminements modes actifs
- Zone 30

Signalétique pouvant servir aux usagers du vélo :

- Borne d'information voyageur (BIV)
- Panneau d'information simple
- Totem

L'équipement des arrêts de bus par du stationnement vélo sécurisé ainsi que par des services vélo est une des conditions pour encourager et faciliter l'intermodalité et la pratique cyclable. Les arrêts de bus couvrant une partie du territoire, cela permettra de toucher un grand nombre d'habitants.

→ Équipements des arrêts du Bus Nouvelle Génération (BNG) à Cherbourg-en-Cotentin

Offre mobilité cyclable :

- Implantation de stations VAELS (14 stations électrifiées)
- Implantation de stationnement vélo courte durée (272 arceaux - 544 places)
- Implantation de stationnement vélo moyenne durée au niveau des pôles stratégiques et terminus (5 box - 180 places)

→ Arrêt de bus des lignes interurbaines et urbaines

Offre mobilité cyclable :

- Selon les arrêts, stratégie d'implantation de stationnement vélo courte et/ou moyenne durée.

De manière générale, une stratégie de déploiement de stationnement vélo courte et moyenne durée aux arrêts de bus devra être définie. Un modèle de box vélo devra être choisi en privilégiant une cohérence sur le modèle de stationnements privilégiés par le département sur les aires de covoiturage.

En complément des stationnements et en dehors des stations intermodales, des bornes de réparation et de gonflages devront compléter l'offre de stationnement, notamment sur les arrêts de bus et aux abords des pôles multimodaux tels que les gares.

→ Implantation de vingt-quatre stations VAE en Libre-Service (VAELS)

Un service de VAELS va être implanté dans l'agglomération du Cotentin sous la forme de vingt-quatre stations se composant de dix accroches :

- 14 à Cherbourg-en-Cotentin
- 5 à Valognes
- 1 à Bricquebec-en-Cotentin
- 1 aux Pieux
- 1 à Saint-Sauveur-Le-Vicomte
- 1 à Saint-Vaast-la-Hougue
- 1 à Barneville-Carteret.

Elles seront implantées au niveau des stations intermodales situées en milieu rural et périurbain, ainsi qu'à proximité des gares SNCF et arrêts du BNG à Cherbourg-en-Cotentin et enfin dans les stations balnéaires.

Selon un système de location permettant de se rendre d'un point A à un point B, le vélo peut être rendu à une autre station. Le tarif du service reste à déterminer et divers abonnements, notamment en lien avec ceux des transports en commun, seront créés.

A l'inauguration des stations, des aménagements cyclables définitifs ou temporaires devront être mis en place afin de sécuriser son accès.

→ Extension su service

Ce service de VAELS pourra être étendu aux stations balnéaires de Barneville et Quettehou. Sur ce type de territoire, un système de location de vélos en boucle (remise du vélo à la station de départ) sera privilégié afin de faciliter sa gestion.

Bonnes pratiques

- Station intermodale Luitré-Dompierre (Hub Mobilités), projet porté par l'agglomération de Fougère en tant qu'AOM. Réalisation en 2020 d'une station regroupant des places de stationnement et de covoiturage, des emplacements pour camping-cars, un service d'autopartage, de la location de VAELS, une station de lavage de véhicules et laverie. L'entretien de l'aire est assuré par les agents communaux et l'entretien des autres équipements (laverie, location de vélos) par un pompiste situé à proximité.



Fougère © destination-fougere.bzh



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : Communauté d'Agglomération du Cotentin Partenaires institutionnels et privés : Convention de partage de données et d'études passée avec les communes et le département de la Manche

Calendrier

Court terme - 2024 (première phase : Cherbourg-en-Cotentin, Valognes, Bricquebec-en-Cotentin).

Moyen terme - 2026-2028 (Les Pieux, Saint-Sauveur-Le-Vicomte, Saint-Vaast-la-Hougue, Barneville-Carteret).

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : étude programmatique, conception et réalisation des stations intermodales ; station VLS.
- Financements mobilisables :
 - appel à projets France Mobilités (TENMOD) qui permettent de financer la définition et la mise en place de services de mobilité ;

- programme AVELO qui permet de financer des postes de chargés de mission mobilité active ainsi que de l'expérimentation de services vélo ;
- programme Alvéole Plus qui finance du stationnement sécurisé pour les vélos ;
- fonds européens FEDER qui peuvent financer des actions en matière de mobilité, d'intermodalité et de décarbonation et LEADER, dédiés aux zones rurales.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Analyse de la fréquentation du service de VAELS.
- Comptable annuel de la fréquentation des stationnements vélo et courte et moyenne durée.

4.3. AMÉLIORER L'EMPORT DES VÉLOS DANS LES CARS ET ENCOURAGER L'EMPORT OCCASIONNEL DES VÉLOS DANS LES TRAINS POUR UNE PRATIQUE SAISONNIÈRE

Contextualisation de l'action

Aujourd'hui, l'agglomération du Cotentin, en collaboration avec Transdev, son exploitant des transports en commun, a mis en place sur les lignes de cars intercommunaux Cap Cotentin de A à G, un dispositif de rack verticaux permettant d'emporter jusqu'à six vélos.

Ce dispositif mis en place comporte certaines limites. En effet, si l'utilisateur utilisant un vélo musculaire rencontre peu de difficultés pour positionner son vélo à l'arrière de ces bus, celui d'un VAE, plus lourd, peut avoir des difficultés d'accroche. Par ailleurs, la population connaît mal ce service et sa disponibilité. Actuellement, des informations sont présentes sur la page "Emportez votre vélo avec vous !" du site Cap Cotentin, ainsi que sur des brochures présentes dans chaque ligne de cars interurbains concernés.

Concernant l'emport des vélos dans les trains, la région Normandie participe à l'équipement d'emplacements qui leur sont adaptés. En tout, 330 trains régionaux du réseau Nomad proposent gratuitement l'emport de vélos, avec réservation obligatoire sur certaines lignes. Sur le territoire du Cotentin, en plus du service annuel, une offre estivale pourrait être proposée sur la ligne Caen-Cherbourg afin d'offrir une solution pour les touristes à vélo afin de faire face à des flux plus importants lors de la haute saison touristique.

L'objectif de l'action vise à faciliter l'emport de VAE dans les cars et à rendre ce service plus visible et lisible, ainsi qu'à proposer un service d'emport de vélos dans les trains plus important durant la période estivale.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

Description de l'action et condition de réalisation

→ Emport des vélos à l'arrière des cars interurbains Cap Cotentin

L'agglomération et son gestionnaire des transports en commun travailleront à la mise en place d'un système d'emport adapté à plusieurs types de vélos dont les VAE en identifiant le bon dimensionnement des besoins selon les lignes et les saisons.

Afin de recueillir un retour de la part des usagers sur ce nouveau système d'accroche, un test pourra être proposé à différents profils d'usagers (enfants, femmes, hommes) utilisant différents types de vélos (vélos enfant, VAE, vélos de ville, VTT, vélos de route). Une expérimentation sur quelques lignes pourra aussi être proposée afin de valider ce nouveau dispositif.

→ Emport des vélos dans les trains durant la saison estivale

Dans le but d'accompagner sa politique cyclotouristique, il s'agit pour l'agglomération du Cotentin d'entamer une discussion avec la région Normandie et la SNCF sur la possibilité de réaliser une offre estivale d'emport de vélos sur la ligne Caen-Cherbourg.

Au préalable, il s'agira d'identifier les besoins en fonction de la fréquentation sur les mois estivaux, d'identifier les horaires à privilégier et de préparer en place une communication dédiée. Ensuite, une expérimentation testant un système de bâches couvrant les sièges où des vélos peuvent être stockés en nombre permettra d'affiner le besoin et le service sur cette ligne.

Une bonne évaluation des besoins en fonction de la fréquentation estivale permettra de limiter les déboires que peuvent connaître les services d'emport de vélo, à savoir des refus de voyageurs par manque de places.



Cap Cotentin © Aymeric Picot



Bonnes pratiques

- Région SUD PACA : depuis juillet 2022, expérimentation d'un nouveau système d'emport de cinq vélos à l'arrière de cars (ligne 15 du réseau "Zou !" exploité par Transdev Vaucluse). La ligne était déjà équipée de racks vélo mais peu utilisés car difficiles d'utilisation. Le nouveau rack dispose d'un système d'assistance mécanique et permet de fixer un vélo en 20 secondes sans effort. Cette opération d'expérimentation est co-financée par le budget marketing annuel de la DSP et des budgets d'innovation du groupe Transdev. Ce prototype a été le fruit d'un projet commun entre le carrossier et les associations de cyclistes locales pour valider la facilité d'utilisation. Différents experts de Transdev ont également permis de confirmer la facilité d'exploitation et de maintenance du système. Le coût a été de 6 000 € par installation et 800 € pour la caméra de surveillance à l'arrière du car.
- Communauté de communes de la Vallée du Garon : le même système est en expérimentation, depuis novembre 2022, sur une ligne du réseau des Cars du Rhône. Ce rack mis en place peut accueillir de 5 à 6 vélos (VTT, vélo de route, VAE pour adulte et enfant).

Exemples de système d'emport de vélos dans les trains

- Région Normandie : les trains Krono de la ligne Paris-Granville / Pontorson-Mont-St-Michel, disposent de 6 à 12 emplacements dans des voitures dédiées en fonction de la taille du train (réservation obligatoire). Dans les trains Nomad, il est possible d'emporter des vélos via un système d'accroche dans la limite des emplacements à bord disponibles (sans réservation).
- TER Nouvelle-Aquitaine : depuis 2020, création d'une zone vélo réservée dans le train concerné avec un système de bâche sur des sièges (17 à 25 places) pour des vélos classiques. Deux agents sont présents à bord du train pour orienter les usagers, embarquer et décharger les vélos. Ce dispositif est mis en place de juillet à août avec une extension les week-ends sur la ligne Bordeaux-Arcachon. Les trains ciblés sont ceux à forte affluence de touristes à vélo en lien avec la Vélodyssée.
- En 2020, 10 27 TER ont été concernés par ce dispositif et 5 818 vélos pris en charge. L'atout principal de ce système est sa flexibilité puisque des sièges supplémentaires peuvent être bâchés en fonction de l'affluence. Ce système mis en place sur trois lignes a été entièrement financé par la région, à hauteur de 190 000€.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin sera en charge des réflexions avec son opérateur de transport concernant l'amélioration du système d'emport à l'arrière des cars. Concernant les trains, l'agglomération aura pour rôle d'engager des discussions avec la région et la SNCF.
- Partenaires institutionnels et privés : région Normandie, SNCF (Gares & Connexions), Transdev en tant qu'opérateur et intégrateur de la mobilité.
- Autres acteurs : communes, elles auront pour rôle d'informer les usagers des nouveaux services et permettront à des groupes d'usagers de tester les systèmes d'emport.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

L'agglomération a déjà entamé une réflexion avec Transdev pour faciliter l'emport des VAE à l'arrière des cars interurbains Cap Cotentin.

Budget

- Investissement : nouveau système d'accroche vélo à l'arrière des cars interurbains Cap Cotentin

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Évaluation et suivi de la fréquentation des emports vélo à l'arrière des cars.
- Évaluation et suivi de l'emport des vélos sur la ligne Caen-Cherbourg en saison estivale.

Engagement n°5

Communiquer et sensibiliser à la pratique du vélo

- Action 1. Renforcer l'image du vélo au sein de la marque Cap Cotentin
- Action 2. Adopter sur une communication positive
- Action 3. Multiplier les événements de promotion du vélo sur l'ensemble du territoire
- Action 4. Développer une communauté d'usagers et des ambassadeurs du vélo du quotidien



ENJEUX

L'agglomération du Cotentin a regroupé l'ensemble de ses services de mobilité, dont la mobilité cyclable, sous la marque ombrelle Cap Cotentin. Comme tous les autres types de mobilité présents sur le site internet, l'onglet Vélo informe essentiellement les usagers sur les sujets directement liés aux compétences de l'agglomération : la location de vélos en longue durée et l'aide à l'acquisition de VAE.

En ayant fait le choix d'être un site vitrine, Cap Cotentin redirige les différentes informations vers plusieurs plateformes adéquates (le site de l'office de tourisme du Cotentin, encotentin.fr, et le site de lavelomarine.fr). Cela permet à la marque d'orienter les usagers vers des outils déjà complets et qualitatifs, tels que des cartes, des guides et des informations détaillées sur les services. Toutefois, il ne se présente pas comme un site ressource pour tous les sujets liés à la mobilité cyclable, l'information sur les itinéraires dédiés ou encore les vélocistes y étant succincte. Cette partie manque d'attractivité pour donner envie aux habitants de pratiquer le vélo.

Avec l'ambition d'atteindre une part modale vélo à l'échelle de l'agglomération de 6,5 % en 2026 et 12 % en 2030, la marque Cap Cotentin doit soutenir le plan d'actions en faveur de la mobilité cyclable et développer une stratégie de communication efficace qui doit permettre de faire adhérer à cette pratique de nouveaux usagers et fidéliser ceux qui se déplacent déjà à vélo.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

A travers des actions concrètes et ciblées, Cap Cotentin peut insuffler un nouveau mode de vie à la population. Chaque action devra s'insérer dans un planning précis en cohérence avec le développement de nouveaux services et nouvelles infrastructures, et ainsi bien embarquer la population dans une nouvelle dynamique.

Pour permettre une fidélisation des usagers à vélo et donner envie aux habitants de découvrir ce mode de déplacement, Cap Cotentin doit davantage mettre en valeur les services existants et régulièrement actualiser les informations liées au vélo sur tous les types de support : le site, les réseaux sociaux, la presse locale et l'affichage public. Elle doit également mettre en lumière les actualités locales sur la mobilité cyclable telles que les Plans de Déplacement Établissement Scolaire (PDES), les sorties à vélo, les événements, etc. pour faire rayonner le vélo sur le territoire. En captant l'attention avec des messages clairs et valorisant, le public sera attiré par ce moyen de déplacement.

Les actions décrites dans cet engagement permettront de mettre en place un plan de communication et de sensibilisation efficace pour développer la pratique cyclable sur le territoire et accompagner les communes à promouvoir le vélo auprès des habitants. Tout au long de l'année, des actions seront mises en place avec comme objectif de promouvoir la pratique du vélo auprès des habitants, d'encourager les nouveaux cyclistes et de fidéliser les cyclistes aguerris.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

5.1. RENFORCER L'IMAGE DU VÉLO AU SEIN DE LA MARQUE CAP COTENTIN

Contextualisation de l'action

La marque Cap Cotentin est attractive, joyeuse et en sollicitant des partenariats avec des artistes tels que Pierre Burnel, elle nous montre qu'elle est dans l'air du temps. Présente dans l'espace public, la presse et les réseaux sociaux, Cap Cotentin est ancrée sur le territoire et connue de tous. C'est également une marque qui se veut proche de ses usagers en communiquant fréquemment sur les réseaux sociaux.

Afin de les accompagner dans un changement de mobilité et continuer d'augmenter l'attractivité de la pratique cyclable, Cap Cotentin devra continuer de mettre en valeur les services existants et régulièrement actualiser les informations liées au vélo sur tous les types de support : le site, les réseaux sociaux, les magazines et l'affichage public. En captant l'attention avec des messages clairs et valorisant, le public sera attiré par ce moyen de déplacement.

Parce que l'onglet vélo du site internet de Cap Cotentin est le principal support web qui permet d'obtenir toutes les informations pour promouvoir, sensibiliser et informer l'utilisateur ou les futurs usagers, Cap Cotentin poursuivra son travail de mise en valeur de la pratique cyclable sur son site et les réseaux sociaux. Il permet aux habitants d'obtenir les informations essentielles à la mobilité cyclable sur une seule et même page, mais également de fédérer un nouveau public et de donner du crédit à la marque.



Description de l'action et condition de réalisation

La principale mission de Cap Cotentin sur tous les supports de communication sera de rendre le vélo attractif à travers une communication vivante, afin de continuer d'avoir une audience fidèle et attentive mais aussi d'attirer un nouveau public à la mobilité cyclable.

Pour cela, plusieurs actions seront à mettre en place sur les différents canaux de communication de Cap Cotentin. Sur les réseaux sociaux (facebook, instagram et linkedin), les principaux objectifs de la marque seront "Diffusion & promotion":

- Création et diffusion de campagnes de communication positive et de sensibilisation au vélo du quotidien.
- Mise en valeur des services existants dans l'agglomération
- Partage de toutes les actualités liées au vélo sur le territoire : les aménagements cyclables, les PDES, les balades à vélos, les formations, etc.
- Partage des événements liés à la mobilité cyclable.
- Mise en valeur des acteurs du territoire à travers des articles rédigés, des partages de posts ou encore des photos.

L'onglet vélo du site internet restera essentiellement une page vitrine pour mettre en valeur les services, les itinéraires, les locations, l'intermodalité ou encore les informations liées à l'aide à l'achat. Ces informations générales présentes sur le site Cap Cotentin sont nécessaires pour fidéliser les usagers et fédérer de nouveaux usagers. Sur ce support, les principaux objectifs de Cap Cotentin seront "Services & référencement" :

- Mise en valeur des services de location à longue durée.
- Informations sur les stationnements vélo sur le territoire aux abords des stations de transport en commun (gare et station de bus).

- Diffusion des événements importants du territoire.
- Une carte des aménagements cyclables peut être mise en place pour attirer un nouveau public et les tenir informer du développement des nouvelles infrastructures (dont la Vélomaritime et les voies vertes).
- Valorisation de la carte des vélocistes (via la carte existante sur encotentin.fr) et des magasins de réparations.
- Informations utiles et pratique : aide à l'acquisition d'un nouveau vélo, futur plan vélo de l'agglomération.

La marque Cap Cotentin pourra également continuer à s'appuyer sur l'office de tourisme du Cotentin pour informer via des outils déjà existants et présents sur leur site internet. Bien que le but de l'office de tourisme du Cotentin (encotentin.fr) est de faire rayonner le territoire pour donner envie de venir visiter le Cotentin, la marque Cap Cotentin peut adopter les outils mis en place par l'office de tourisme pour présenter un site plus clair et plus riche en informations.



Bonnes pratiques

Exemples de marques locales dédiées au vélo visant à promouvoir la pratique grâce à une identité attractive et facilement identifiablee.

- La Métropole Mobilité, marque unique pour la Métropole Aix-Marseille-Provence, travaille à l'unification des 14 réseaux de transport du territoire, dont la mobilité cyclable. Sur son site internet et ses réseaux sociaux, la marque partage toutes les actualités et informations sur les services proposés, et met en exergue les événements importants sur le territoire (événements nationaux, travaux, projets en cours, etc).
- Yélo, marque créée par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, regroupe tous les modes de déplacements de l'Agglomération. Avec son unique identité visuelle pour représenter tous les services, c'est une marque répandue et ancrée dans son territoire. Les actualités présentes sur les différents canaux de communication permettent d'informer les usagers aussi bien dans les services de bus, que de covoiturage ou de mobilité cyclable.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur chargé de l'action : l'agglomération du Cotentin, plus spécifiquement les agents du service mobilité dédié à la promotion.
- Partenaire institutionnel : l'office de tourisme

Calendrier

Court terme - Dès 2023 : une actualisation fréquente des informations liées au vélo est à réaliser sur le site internet et les réseaux sociaux afin de continuer à rendre attractive la pratique cyclable.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Un suivi devra être réalisé sur les contenus à travers la popularité des posts et le nombre de visiteurs sur les différents canaux de communication : nombre de likes, de vues et de partages, nombre de visiteurs sur le site internet. En évaluant les contenus et leur pertinence, la marque Cap Cotentin pourra adapter sa communication et ses posts dédiés au vélo pour continuer de fédérer la population.

5.2. ADOPTER UNE COMMUNICATION POSITIVE

Contextualisation de l'action

Occasionnellement, Cap Cotentin fait la promotion de l'usage du vélo comme moyen de transport sur différents supports de communication. A travers des campagnes de promotion sur la mobilité cyclable, des articles informatifs sur les offres proposées et des vidéos d'habitants adoptant déjà ce mode de déplacement, la marque met en valeur le vélo dans le territoire. Toutefois, l'impact est encore limité, tout comme le nombre de communications.

Pour donner envie aux habitants d'adopter ce mode de déplacement à part entière, l'agglomération devra, essentiellement, accompagner le public dans un changement de ses habitudes de mobilité : passage de l'utilisation de la voiture au vélo de manière plus ou moins régulière ou combinée à d'autres moyens de déplacement. Pour être convaincante, cette promotion doit s'appuyer sur des messages attrayants, montrant les effets positifs du changement. En effet, en montrant à la population tous les bienfaits du vélo sur leur vie quotidienne et la société, les habitants seront plus attentifs à ce moyen de déplacement.

Description de l'action et condition de réalisation

Tout d'abord, une stratégie de communication devra être mise en place pour définir les différents publics et atteindre l'objectif visé. Afin de toucher un maximum de personnes, l'agglomération du Cotentin devra élargir sa communication en utilisant différents canaux de communication : réseaux sociaux, presse et médias locaux, espace public.

Afin de faire connaître le vélo aux habitants qui connaissent peu ou pas du tout ce moyen de déplacement, l'agglomération devra essentiellement mettre en valeur les bienfaits du vélo dans les campagnes de communication : prendre soin de sa santé en restant actif, se sentir libre de ses horaires ou encore faire des économies d'argent, notamment sur le carburant. Par ailleurs, une communication concrète sur les temps de trajet à vélo ou encore les itinéraires à suivre pourra permettre à un public curieux de découvrir ce mode de déplacement.

De plus, la communication faite sur le vélo devra être inclusive afin de toucher tous les types d'utilisateurs, des plus jeunes aux plus âgés : les actifs réalisant des trajets domicile-travail quotidien, les familles avec enfants, les usagers occasionnels, les femmes ou encore les personnes âgées voulant prendre soin de leur santé physique et mentale.

Il est nécessaire de créer une communication inclusive afin que chaque habitant puisse se reconnaître dans les campagnes de communication et puisse se sentir concerné par le message porté. Chaque profil a des besoins et envies propres que la stratégie de communication doit prendre en compte. De plus, afin de créer une communication pertinente et efficace, une attention particulière devra être apportée aux messages et aux supports (réseaux sociaux, médias, magazines ou espace public) pour toucher le bon public sur le bon média.

Bonnes pratiques

Exemple de campagnes de communication ciblée selon les profils d'usagers et promouvant les bienfaits du vélo.

- Campagne de communication "le vélo, la bonne idée du lundi", Barcelone - Cette campagne montre les bienfaits du vélo tel que la rapidité du transport et le bien-être que le vélo procure avant d'aller au travail en incluant tous les profils d'usagers : seniors actifs, étudiants, travailleurs ou encore écoliers. C'est une campagne qui s'adresse à tout le monde et qui veut inciter la population à ressentir les mêmes émotions positives que les personnages de la campagne de communication.
- Campagne de communication, Montpellier Méditerranée Métropole - Dans cette campagne de communication, les trois principaux bienfaits du vélo sont mis en avant pour montrer au public que le vélo permet de gagner de l'argent, d'être libre et de prendre soin de sa santé. La valorisation de ce moyen de déplacement permet d'encourager la population à adopter le vélo en se basant sur des arguments à la fois rationnels et émotionnels.



© Ville de Barcelone



© Montpellier Méditerranée Métropole

**LE VÉLO,
C'EST MON
ÉPARGNE.**

Alors, qu'attendez-vous
pour passer au vélo ?

Ici, à Montpellier,
c'est en changeant nos vies
que l'on change le monde.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin, plus spécifiquement une personne dédiée à la promotion de la mobilité travaillant au sein du service Communication pour la création et la diffusion de messages positifs sur le vélo.
- Partenaire institutionnel : les communes de l'agglomération relayant les informations et les campagnes de communication sur leur territoire et dans leur média.
- Partenaires institutionnels et privés, dans le cadre de communication ciblée :
 - Les établissements scolaires pour une campagne ciblée sur les enfants et les familles.
 - Les médecins et établissements médicaux pour une campagne ciblée sur les bienfaits du vélo sur la santé physique et mentale.
- Les entreprises pour une campagne ciblée sur le vélo du quotidien pour les trajets domicile-travail.

Calendrier

Court terme - Dès la sortie du plan vélo, la mise en place d'une première campagne de communication positive devra être réalisée, notamment la création de

posts réguliers sur les réseaux sociaux (un post "vélo" chaque semaine, sur une thématique différente afin de toucher tous les profils d'utilisateurs).

Long terme - Pour continuer de transmettre des messages positifs à toute la population, le calendrier de ces campagnes doit être coordonné aux autres actions du Plan vélo.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Fonctionnement : media de diffusion des campagnes de communication.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Un suivi sera à réaliser sur la pertinence des campagnes de communication afin de vérifier si elles ont un impact positif sur la population cible. Selon les communes, une adaptation de la communication pourra être réalisée (ex : communes avec plus de familles et des écoles, personnes âgées, étudiants, commune balnéaire, etc.). Sur les réseaux sociaux, le nombre de likes, de partages et l'engagement des internautes déterminent si l'action est populaire auprès des habitants.

5.3. MULTIPLIER LES ÉVÉNEMENTS DE PROMOTION DU VÉLO SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Contextualisation de l'action

Depuis 2020, l'agglomération du Cotentin, à travers la marque Cap Cotentin, a participé tous les ans à l'évènement national la "Semaine Européenne de la Mobilité". En 2022, de nombreuses animations ont été organisées pendant cette semaine de septembre dans tout le territoire : un défi mobilité, des randonnées pédestres et balades à vélo, des conférences, des ateliers de réparation, etc.

En organisant des actions où le vélo peut être mis à l'honneur, qu'ils soient liés à des programmes nationaux dédiés à la mobilité cyclable comme "Mai à Vélo" ou à des événements culturels ou sportifs locaux, ces manifestations fédérateurs permettront de susciter la curiosité des habitants, de leur donner envie de se mettre en selle et de s'informer sur la pratique cyclable, afin qu'ils puissent découvrir ou adopter quotidiennement ce moyen de déplacement.

L'agglomération devra accompagner la ou les communes motrices à organiser ce type d'événements. Elle jouera également un rôle de centralisateur et de partage des idées des communes.



Description de l'action et condition de réalisation

Tout d'abord, à l'occasion de la sortie du plan vélo, un séminaire ou événement peut être créé à l'occasion d'un autre événement majeur organisé par Cap Cotentin et touchant l'ensemble des communes. Cet événement met en lumière le plan vélo et l'ambition que l'agglomération porte sur la mobilité cyclable. Il peut être imaginé sous la forme d'une grande parade partant de plusieurs communes et convergeant vers une destination finale, ou sous la forme d'un séminaire de présentation du plan vélo pendant un autre événement majeur, telle que la Semaine de la Mobilité ou Mai à Vélo.

Toute l'année, des événements liés à la mobilité cyclable peuvent également voir le jour sur le territoire. Il sera essentiel d'accompagner la ou les premières communes motivées par l'organisation d'événements autour du vélo afin d'attirer l'attention des autres communes. Cela permettra d'impulser une dynamique d'événements fédérateurs qui donneront envie aux habitants de se mettre au vélo.

Divers types d'événements pourront être imaginés pour toucher un large public. Des événements comme les parades à vélo, balades thématiques ou vélo rando peuvent s'organiser avec une logistique moins importante que de plus grandes manifestations. Pour ce type d'événements, les moyens nécessaires, apportés en premier lieu par l'Agglomération du Cotentin et avec le soutien des structures organisatrices (associations, entreprises, acteurs locaux, etc), sont :

- Ravitaillement et provisions pour les participants
- Équipe de bénévoles pour accueillir et sécuriser le parcours
- Équipe d'encadrement pendant la balade / parade / rando vélo.

- Potentiellement, en parallèle de ~~des sorties à vélo~~, ou dans le cadre de manifestations en faveur des mobilités actives, divers stands peuvent répondre à des attentes locales :

- Ateliers de réparation
- Ateliers d'apprentissage du vélo pour enfants ou adultes
- Challenge vélo pour tous les âges
- Animations pédagogiques
- Bourses aux vélos, etc.

L'accompagnement de l'agglomération est essentiel pour encourager la pratique cyclable des habitants et aider les communes organisatrices à créer des événements fédérateurs et populaires. Dans le cadre de cette mission, elle pourra créer un "Kit de communication Cap Cotentin" et le laisser à disposition des communes qui veulent organiser des événements. Ce kit de communication peut comporter (liste non exhaustive) :

- Une banderole
- Un kakémono
- Des objets publicitaires Cap Cotentin liés au vélo : tote bag vélo, éclairage de vélos, gilets jaunes, stickers pour vélo, kit de réparation, etc.
- Du matériel et des outils vélo (kit de réparation, pied de vélo, pompe à vélo, etc)
- Une tente
- Pancarte et affiches pour informer, sensibiliser et faire la promotion de la pratique cyclable, etc.

Bonnes pratiques

Exemple d'événements nationaux et régionaux permettant de faire la promotion de la mobilité cyclable sur le territoire :

- Mai à vélo, événement national : Mai à vélo est un collectif d'institutions du monde du vélo initié par le ministère de la Transition écologique et le ministère des Sports au printemps 2020. Il s'inscrit dans la continuité des événements nationaux, tels que la Fête du vélo. L'ambition est de promouvoir la mobilité cyclable partout en France et de fédérer de nouveaux usagers.
- Slow Up Alsace, événement régional : Slow Up Alsace est un événement gratuit mis en place pour la promotion des vins d'Alsace et le cyclotourisme en Alsace. La manifestation est mise en œuvre grâce aux communes, communautés de communes, offices de tourisme et associations locales. C'est un parcours à réaliser à pied, à vélo, en trottinette ou en roller sur une route fermée à la circulation des voitures le temps d'une journée. Sur tout le long du parcours, de nombreux événements sont organisés dans des villages et des villes.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur chargé de l'action : les communes lorsqu'elles sont organisatrices d'événements locaux. L'agglomération pour l'organisation d'un événement intercommunal, et pour le soutien logistique (prêt de matériel, exemples : tables, kakémonos, tentes, barrières de sécurité, etc) aux communes.
- Partenaire institutionnel : les communes comme relais de campagnes de communication sur leur territoire lors d'événements intercommunaux. L'office de tourisme.
- Partenaires institutionnels et privés, dans le cadre de manifestations précises :
 - les vélocistes et associations peuvent également participer et organiser des manifestations.
 - les entreprises, commerces et établissements scolaires peuvent également faire la promotion de ces événements afin d'attirer un public plus large.

Calendrier

Court terme - Dès la sortie du plan vélo, un événement majeur peut être créé dans plusieurs communes.

Long terme - Dans la continuité de cet événement majeur, l'objectif sera de proposer plusieurs événements liés à la mobilité pour continuer de rendre le vélo attractif.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Fonctionnement : organisation d'événements.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Un suivi est nécessaire afin d'identifier les événements populaires auprès de la population, cela permettra à l'agglomération d'obtenir des chiffres sur le nombre de personnes présentes lors de ces événements et de les communiquer aux communes qui souhaitent elles aussi organiser des événements similaires ou les inciter à en organiser pour fédérer des nouveaux usagers.

Ce suivi permettra à l'agglomération d'identifier les événements réussis à réitérer dans le futur.

5.4. DÉVELOPPER UNE COMMUNAUTÉ D'USAGERS ET DES AMBASSADEURS DU VÉLO DU QUOTIDIEN

Contextualisation de l'action

En créant une communauté d'utilisateurs du vélo, la marque Cap Cotentin permet de rassembler un maximum de personnes qui partagent un intérêt commun et également de fédérer de nouveaux utilisateurs. La marque, grâce à sa présence sur les réseaux sociaux et dans les événements liés au vélo, apporte de l'intérêt aux habitants par son investissement et sa disponibilité. Ainsi, cette communauté peut continuer de grandir, d'être fidèle à la marque et de se sentir fière d'appartenir à ce groupe.

Avec la création de cette communauté de marque, Cap Cotentin gagne en visibilité et en notoriété avec des utilisateurs qui font l'image de la marque. Les utilisateurs à vélo du quotidien peuvent ainsi se soutenir, apporter des conseils aux nouveaux utilisateurs et devenir des coachs auprès des futurs utilisateurs.

Par ailleurs, la création d'ambassadeurs Cap Cotentin lancée en janvier 2023 peut stimuler cette nouvelle communauté d'utilisateurs. Leur rôle est de valoriser les services de transports en commun Cap Cotentin, dont le service de location longue durée de vélos à assistance électrique, d'en faire la promotion, d'être disponibles auprès d'un public qui a besoin d'être accompagné et enfin d'avoir un retour direct des services proposés. Ultérieurement, l'agglomération pourra envisager un ou plusieurs ambassadeurs davantage orientés sur la mobilité cyclable afin de pleinement représenter les utilisateurs à vélo, et pas seulement les utilisateurs des services de locations de vélos. Leur présence sur les réseaux sociaux, événements, ateliers et

autres actions de communication permet d'être toujours au plus proche des habitants et de convaincre des nouveaux utilisateurs à utiliser le vélo. Au long-terme, leur rôle d'ambassadeurs du vélo permettra à l'Agglomération du Cotentin d'obtenir des retours essentiels pour améliorer la qualité de vie des utilisateurs à vélo mais aussi comprendre les habitants incertains/hésitants à changer de mobilité.

DEVENEZ AMBASSADEUR DU RÉSEAU CAP COTENTIN !

5 ambassadeurs sélectionnés

1 AN d'abonnement OFFERT

Inscriptions ouvertes à tous
du 10 au 30 octobre 2022
sur [capcotentin.fr](https://www.capotentin.fr)

Description de l'action et condition de réalisation



Afin de créer une communauté d'utilisateurs, l'Agglomération, porteuse de la marque Cap Cotentin, devra identifier les profils d'utilisateurs à cibler et adapter sa communication pour susciter la curiosité de ces publics. Pour que la marque Cap Cotentin puisse trouver sa communauté et se connecter à elle, elle devra :

- Créer un forum ou une page de réseau social dédiée pour laisser la parole aux utilisateurs.
- Promouvoir son engagement dans la mobilité cyclable sur les réseaux sociaux.
- Écouter et construire une relation de confiance avec les utilisateurs.
- Faire vivre sa communauté par des expériences et des événements sur le territoire.
- Valoriser les utilisateurs du quotidien par des interviews.

Par ailleurs, Cap Cotentin devra mettre en place une stratégie pour attirer des ambassadeurs de marque :

Tout d'abord, en organisant un échange sous forme d'afterwork pour développer le réseau d'ambassadeurs vélo.

Une fois les ambassadeurs trouvés, leur présence dans les différents événements de l'agglomération et leurs disponibilités sur les réseaux sociaux permettra de faire émerger cette communauté qui se regroupe autour d'une même passion : le vélo.

De plus, les ambassadeurs devront également être disponibles pour accompagner de nouveaux utilisateurs du vélo lors de quelques déplacements et leur apporter la confiance dont ils ont besoin pour adopter le vélo ou le combiner avec les transports en commun. Ils seront ainsi des coaches locaux de mobilité partageant des conseils, par exemple, sur les meilleurs trajets.

La présence d'un ambassadeur permettra aussi au nouvel utilisateur de se sentir écouté pour une suggestion ou une critique qu'il souhaite émettre sur divers sujets liés à la mobilité cyclable sur le territoire.

Cette proximité apportera une relation authentique et humaine, en plus d'échanges en ligne. Les cyclistes auront d'autant plus envie de fédérer cette communauté et les nouveaux utilisateurs pourront devenir à leur tour des ambassadeurs.

Bonnes pratiques

Exemple de communautés d'usagers du vélo et d'ambassadeurs vélos faisant la promotion du vélo sur un territoire :

→ Communauté

- Bike Experience Brussels, Belgique : Bike Experience Brussels est un programme gratuit de mise en selle et de sensibilisation durant lequel des cyclistes quotidiens encadrent des cyclistes en devenir. Grâce à un afterwork organisé pour rencontrer des usagers et futurs usagers, un atelier pour apprendre les bonnes habitudes de la conduite à vélo et la disponibilité des coaches accompagnant les néophytes sur un ou plusieurs itinéraires de leur choix, ces derniers se sentent réellement accompagnés et motivés. Une fois devenus des cyclistes quotidiens plus aguerris, ils donnent à leur tour un peu de leur temps pour coacher et accompagner des futurs cyclistes. Plus qu'un programme d'accompagnement, cette action permet de faire grandir la communauté existante.

→ Ambassadeurs

- Les ambassadeurs du vélo, Bordeaux Métropole : chaque année, Bordeaux Métropole, en partenariat avec Unis-Cité, organise un concours ouvert aux jeunes pour choisir les ambassadeurs du vélo. C'est une mission civique de 6-8 mois ouverte aux étudiants qui souhaitent s'impliquer dans le territoire et faire la promotion du vélo lors d'événements ou sur les réseaux sociaux.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur chargé de l'action : l'agglomération du Cotentin, plus particulièrement une personne dédiée à faire vivre la communauté sur les réseaux sociaux et guider le ou les ambassadeurs.
- Partenaires institutionnels et privés : Les vélocistes et associations liées à la mobilité cyclable pourront relayer les informations et communiquer sur ces actions pour permettre d'accroître cette communauté d'utilisateurs.

Calendrier

Court terme - L'identification des différents profils d'utilisateurs et création d'une communauté d'utilisateurs du vélo sur les réseaux sociaux peut se faire rapidement. En même temps, la création d'un concours pour trouver un ou plusieurs ambassadeurs à vélo peut également être mise en place.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Fonctionnement : organisation d'événements.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

Un suivi est nécessaire afin d'identifier la notoriété de la communauté, en observant la croissance de celle-ci via le nombre d'abonnés chaque année et en obtenant l'avis des abonnés.

Concernant les ambassadeurs, il faudra observer l'impact que ces ambassadeurs ont auprès de la population et des nouveaux utilisateurs.

Engagement n°6

Rendre possible le développement de la mobilité cyclable des enfants

- Action 1. Soutenir le déploiement du SRAV
- Action 2. Soutenir l'apaisement des abords des établissements scolaires
- Action 3. Développer du stationnement vélo qualitatif et des services
- Action 4. Soutenir l'organisation des challenges ou défis à vélo
- Action 5. Financer la réalisation de PDES en établissement primaire



ENJEUX

Tant pour des raisons de mobilité (nombre de trajets quotidiens), que d'habitude à prendre, les enfants représentent une population spécifique à prendre en compte dans la stratégie de développement de la pratique cyclable engagée par l'agglomération du Cotentin. Ces actions doivent être un levier pour développer la part modale à court et à long terme.

Sensibiliser dès le plus jeune âge la population à la mobilité cyclable permet d'ancrer très tôt une autonomie de déplacement ainsi qu'une aisance dans la pratique du vélo chez l'enfant.

Pour le gouvernement français, comme pour de nombreux acteurs nationaux et locaux, le développement de la mobilité cyclable chez les enfants fait l'objet d'actions concrètes et financées. Le Catalogue des aménagements dans le cadre d'un Plan de déplacement des établissements scolaires créé en 2022 par Vivacités Île-de-France (réseau d'éducation pour une ville durable) et le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM), et publié sur le portail national de l'écomobilité scolaire (Mobiscol) pourra être utilisé par les communes et établissements comme un document de référence en complément des fiches actions de ce Plan Vélo.



Aujourd'hui, dans l'agglomération du Cotentin, des établissements scolaires ont déjà engagé une dynamique et des actions de sensibilisation à la mobilité cyclable des enfants. Ils pourraient représenter des exemples pour les autres écoles primaires, à l'image de celle de la commune de Les Pieux ayant déjà mis en place un challenge vélo entre les classes et organisé des sorties scolaires à vélo.

Les actions présentées dans cet engagement consistent à aider et soutenir les établissements scolaires à mettre en place des outils pédagogiques d'apprentissage et de maniabilité du vélo, à rendre accessible et équiper ces établissements à la pratique cyclable, ainsi qu'à sensibiliser de manière ludique les élèves au vélo.



© MJC de Cherbourg

6.1. SOUTENIR LE DÉPLOIEMENT DU SRAV

Contextualisation de l'action

Le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV), lancé en 2018 dans le cadre du Plan vélo national, a pour objectif de "généraliser l'apprentissage du vélo afin que les enfants acquièrent une réelle autonomie en circulant à vélo sur la voie publique avant leur entrée au collège". Offrir aux enfants du territoire la possibilité de circuler à vélo valorise la collectivité en tant que contributrice aux apprentissages fondamentaux. Le SRAV est un programme d'apprentissage pour que les enfants découvrent, expérimentent et apprennent à utiliser le vélo dans leurs déplacements quotidiens. D'ici 2024, le gouvernement a pour objectif de former 800 000 enfants, puis 800 000 enfants par an à partir de 2027. Le programme doit donc s'organiser pour se massifier.

Le programme de 10 heures s'organise selon 3 blocs d'apprentissage :

- Savoir pédaler, je maîtrise les fondamentaux du vélo
- Savoir circuler, je découvre la mobilité en milieu sécurisé
- Savoir rouler à vélo, je circule en situation réelle.

Le programme peut être dispensé dans les temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire. Le livret pédagogique du SRAV décrit précisément les compétences à valider par l'élève dans chaque bloc du programme.

L'apprentissage du vélo chez les enfants est primordial pour atteindre l'objectif de 6,5 % de part modal d'ici 2026 sur le territoire du Cotentin. Aujourd'hui, le SRAV est mis en œuvre dans quelques écoles et structures du Cotentin notamment par la MJC de la Brèche au sein des écoles de quartier à Cherbourg-en-Cotentin. Le site du Ministère indique 670 attestations SRAV délivrées à Cherbourg-en-Cotentin, 342 à Valognes, 168 à La Hague et 2 à Montebourg. L'école de Les Pieux réalise également des sorties scolaires sur route avec des bénévoles dans le cadre du bloc 3 du SRAV.



Qui peut être moniteur SRAV ?

- Des professeurs des écoles
- Des éducateurs territoriaux d'activités physiques et sportives
- Des animateurs d'accueil collectifs de mineurs compétents (qualification généraliste ou vélo)
- Des éducateurs sportifs titulaires d'une carte professionnelle
- Des bénévoles compétents intervenant au titre d'une structure partenaire du SRAV, comme la Fédération Française de Cyclisme (FFC).

Description de l'action et condition de réalisation

Il s'agit dans un premier temps d'identifier les établissements déjà engagés dans le programme et d'avoir un retour d'expérience afin de le déployer sur d'autres établissements.

- Les actions réalisées dans le cadre du programme :
 - Soutenir les ressources pouvant animer les cours de maniabilité.
 - Sensibiliser les écoles et les équipes pédagogiques aux impacts positifs à la pratique cyclable.
 - Aide à l'achat de flottes de vélos dans les écoles publiques.

En complément du programme SRAV au sein des écoles, il pourrait être proposé la création d'une piste pédagogique sur le territoire qui deviendrait un lieu ressource majeur dans la mise en œuvre du SRAV, en offrant un espace sécurisé, mais très semblable au contexte réel pour aider les enfants dans leur transition du bloc deux au bloc trois.



© MJC de Cherbourg

Bonnes pratiques

Exemples de pistes d'apprentissage pour les enfants et d'actions sur le territoire dans le cadre du SRAV :

- Piste pédagogique d'apprentissage : le "White Center Traffic Garden" à Seattle ou la "Traffic Playground" à Copenhague sont des pistes d'apprentissages utilisant une approche ludique permettant aux enfants d'être en situation réelle de circulation à vélo. Des rues goudronnées, des marquages au sol, des feux de circulation ou encore des panneaux de la sécurité routière de taille adaptée sont utilisés.



Bricquebec-en-Cotentin : points remarquables du processus de mise en oeuvre du SRAV

- Définition par la commune d'un budget pour le développement de l'écomobilité scolaire pour l'ensemble des écoles.
- Mise en place d'un groupe de travail (professeurs, parents, élèves, services de la commune), tous les 15 jours, puis une fois par mois, pour mener à bien la sécurisation des abords des établissements scolaires et le développement du SRAV.
- Pas de difficulté en termes de ressource humaine avec suffisamment de moniteurs formés et volonté de la commune à former de nouveaux volontaires.
- Partenariat avec le club Team Bricquebec pour mener à bien le SRAV et disposer d'une flotte de 25 vélos.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : les communes (pour les écoles publiques)
- Partenaire institutionnel : l'agglomération du Cotentin en soutien aux communes (mobiliser les communes autour de ce programme. Coordonner les actions et mutualiser les ressources entre communes avec un recensement large du matériel et des formateurs existants sur le territoire). La région (délégation régionale académique à la jeunesse, à l'engagement et au sport (DRAJES). Les animateurs régionaux de Génération vélo conseillent les collectivités pour obtenir des financements et proposent 4 formations gratuites d'animateur SRAV.
- Autres partenaires : les établissements scolaires et son équipe pédagogique pour la participation à la mise en place et au suivi du SRAV. Les associations locales (interventions dans les écoles comme le fait la MJC la Brèche ou la FFC.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Moyen terme - 2026-2028

Les programmes déjà mis en place au sein de quelques écoles du territoire devront être identifiés. Un échange permettra d'identifier les réussites et les manques au sein des établissements, dès l'année 2024, pour permettre à d'autres écoles de s'appuyer sur les modèles et mettre en place le programme.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : achat de flotte de vélos.
- Financement mobilisable :
 - programme CEE "Génération Vélo" qui permet de financer la mise en œuvre du Savoir Rouler À Vélo (100 % des formations des moniteurs, 50 % des outils de communication et de suivi, et des interventions auprès des enfants).

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Recensement des programmes SRAV sur le territoire réalisés sur le temps scolaire, périscolaire et extrascolaire.
- Recensement des formateurs.
- Enquête auprès des établissements scolaires : récolte de retours sur la mise en oeuvre des blocs et impact sur la part modale vélo de l'établissement.
- Enquête auprès des élèves : leurs ressentis sur l'apprentissage du vélo.
- Nombre d'enfants ayant reçu le permis vélo.

6.2. SOUTENIR L'APAISEMENT DES ABORDS DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Contextualisation de l'action

Afin d'encourager les déplacements à vélo des plus jeunes, le trajet domicile-école doit être sécurisé ainsi que les abords immédiats de l'école. Aujourd'hui, dans le Cotentin, si des dispositifs d'apaisement de la circulation de type zone 30, ralentisseurs ou zone de rencontre sont présents au abords de quelques établissements scolaires, l'aménagement le plus fréquent reste celui majoritaire en France à savoir : un parking et/ou une route carrossable avec une traversée piétonne devant l'entrée principale de l'établissement.

- Pacifier les abords de l'établissement scolaire à plusieurs finalités :
 - réguler les flux des usagers dans les périodes d'affluence (ouverture/fermeture de l'école).
 - assurer la sécurité du cheminement des élèves venant à pied ou à vélo.
 - remédier aux stationnement sauvages des véhicules motorisés.
 - inciter au ralentissement des automobilistes.

Une prise de conscience des élèves, des parents et des enseignants sur les possibilités de déplacements à vélo ayant pour impact un changement de comportement et d'habitudes de mobilité de l'ensemble de ces usagers permettra une augmentation de la part modale vélo de l'établissement et plus globalement de la commune.

Pour rappel, cette action peut être réalisée dans le cadre d'un Plan de Déplacement Établissement Scolaire (PDES). Toutefois, l'apaisement des abords des écoles même pour celles n'ayant pas mis en place un PDES permettra d'engager rapidement une prise de conscience, pouvant mener à un changement de comportement.

Description de l'action et réalisation

Il est question pour l'agglomération d'accompagner et de soutenir les communes souhaitant apaiser les abords des écoles primaires. Plusieurs dispositifs et aménagements sont envisageables :

- généraliser les dispositifs de diminution de la vitesse (ralentisseurs, zone 30, zone de rencontre, radars pédagogiques) aux abords de l'ensemble des établissements des communes sur le territoire.
- création d'une infrastructure cyclable sécurisée permettant une connexion cyclable entre le domicile et l'établissement. Plusieurs étapes sont proposées :
 1. Identification de la voirie aux abords de l'établissement. La commune étant compétente pour agir sur les voiries communales et le département sur les voiries départementales.
 2. Réalisation d'un diagnostic sur l'accessibilité cyclable de l'établissement scolaire dans un périmètre de 3 km minimum afin d'identifier les itinéraires possibles et les points durs à traiter pour sécuriser les déplacements à vélo des élèves. Idéalement, le diagnostic est réalisé avec la communauté éducative et les élèves.
 3. Réalisation d'une enquête mobilité auprès des élèves pour comprendre leur usage et compléter le diagnostic technique.
 4. En lien avec les résultats du diagnostic, réalisation d'aménagements cyclables sécurisés et qualitatifs.

D'autres dispositifs sont possibles :

- Mettre en place des rues aux écoles consistant à fermer à la circulation la rue donnant accès à l'établissement durant l'entrée et la sortie des élèves (45 minutes à 1 heure).
- Déployer une signalétique incitative et ludique aux abords des écoles en partenariat avec les élèves, les parents d'élèves et les équipes pédagogiques, afin de signaler que la rue en question dispose d'une école permettant aux usagers qui l'empruntent, à vélo ou en voiture, d'être plus attentifs.



© MJC de Cherbourg

Bonnes pratiques

Exemples de réalisations et d'actions pour apaiser et rendre cyclable les abords des écoles :

- La ville de Paris, à la rentrée 2020, a lancé un programme d'apaisement de la circulation automobile aux abords des écoles primaires, l'objectif étant d'atteindre la piétonnisation des abords de 300 écoles. Aujourd'hui, 168 rues aux écoles ont été mises en place.
- Dans une logique similaire, Lille et Lyon ont mis en place, respectivement, 7 et 23 rues aux écoles. D'après un sondage réalisé au sein d'une école de Lille auprès des parents d'élèves, 91 % des 116 répondants sont satisfaits de ces rues aux écoles.
- La Collectivité européenne d'Alsace a étudié les liaisons cyclables manquantes entre les collèges et les communes du secteur. L'analyse, réalisée grâce à un travail de géomatique, permet d'estimer approximativement en termes financiers et kilométriques les infrastructures cyclables à aménager pour relier les communes à moins de 5 km de leurs collèges. Afin de prioriser les liaisons à aménager, trois critères ont été retenus : le relief, la rentabilité de l'aménagement et le nombre d'élèves du collège.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : les communes et le département en tant que gestionnaire de voirie.

- Partenaire institutionnel infrastructures cyclables à aménager pour relier les communes à moins de 5 km de nnel : l'agglomération du Cotentin en tant qu'aide au financement des travaux.

Calendrier

Court terme - 2024-2025, la mise en place de rues aux écoles et dispositifs d'apaisement peut se faire rapidement, notamment via des dispositifs temporaires dans un premier temps.

Moyen terme - 2026-2028, les aménagements cyclables sécurisés se feront sur le moyen terme.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Financement mobilisable :
 - européen : FEDER ;
 - national : DSIL, DSID, DETR, le FNDAT, CPER ;
 - appels à projet de l'État et de l'ADEME (AVELO2) ;
 - aides du département et de la région en lien avec leur stratégie de développement de l'écomobilité dans les établissements scolaires.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Recensement des établissements scolaires ayant des abords apaisés et distinction du type d'aménagement (dispositif de ralentissement de la vitesse, aménagement cyclable sécurisé ou rue aux écoles).
- Enquête de satisfaction auprès de l'équipe pédagogique, des élèves et des parents.

6.3. DÉVELOPPER DU STATIONNEMENT VÉLO QUALITATIF ET DES SERVICES DANS LES ÉTABLISSEMENTS PRIMAIRES

Contextualisation de l'action

Dans le but d'encourager les élèves de l'agglomération du Cotentin à se déplacer à vélo, un service de stationnement qualitatif et sécurisé doit leur être proposé au sein des établissements scolaires, ainsi que de la place pour stationner quelques minutes des vélos et vélos-cargo aux abords des écoles.

Aujourd'hui, si le Département équipe les collèges de stationnement vélo, les écoles primaires sont rarement équipées en services à destination des cyclistes et plus particulièrement en stationnement vélo qualitatif et sécurisé. Une réelle demande de la part de certaines communes a été faite au cours de l'élaboration de ce Plan Vélo pour remédier à ce manque de stationnement au sein et aux abords des établissements scolaires.

L'offre de stationnement est déterminante pour encourager la pratique du vélo comme il peut l'être pour les autres modes de déplacement individuel tel que la voiture ou les deux roues motorisées. Généraliser l'implantation de stationnement sécurisé, adapté et facile d'utilisation pour les élèves et le personnel de l'établissement scolaire sur l'ensemble des écoles primaires de l'agglomération aura un impact direct sur le report modal de ces usagers et sur le développement de la pratique cyclable du territoire. Dans le but de mettre également les parents en selle, une réflexion doit être menée en parallèle sur l'implantation de stationnement supplémentaires à l'extérieur de

l'établissement pour les parents ou visiteurs de l'établissement.

L'agglomération du Cotentin a réalisé un guide de bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables comportant un chapitre sur le stationnement et permettant aux communes d'acquérir des connaissances générales sur l'implantation de stationnement vélo.

Description de l'action et réalisation

Dans le but de limiter les vols de vélos représentant un des premiers freins à la pratique, il est préférable que le stationnement soit implanté au sein de l'enceinte de l'établissement scolaire. Ce stationnement devra être visible, facile d'utilisation et d'accès et s'adapter à des vélos de taille enfant.

L'établissement et la commune pourront également faire le choix d'avoir un stationnement vélo pour les élèves et le personnel ou au contraire séparer ces deux stationnements. Le stationnement du personnel devra proposer des places pour des vélos spécifiques tels que les VAE et les vélos-cargo, avec une sécurité supplémentaire au vu des prix, plus onéreux, de ces vélos.

L'action consiste à :

1. Établir un état des lieux des stationnements existants au sein et/ou aux abords des écoles primaires (état des stationnements, localisation, nombre de places, fréquentation).
2. Récouter les besoins en stationnements auprès des établissements (nombre d'élèves et de personnels par établissement se déplaçant à vélo et/ou souhaitant un stationnement pour se mettre au vélo).
3. Choisir et implanter des stationnements adaptés (vélo enfant, trottinette, vélo adulte, vélo-cargo, VAE).

Aujourd'hui, les enfants ont également tendance à utiliser des trottinettes pour se déplacer. Afin d'offrir une solution de stationnement pour cet usage et ne pas utiliser une accroche vélo non adaptée, des emplacements pour trottinette doivent être implantés.

Concernant le nombre de places préconisées, si les normes danoises préconisent 1 place par élève âgé de 10 ans, en France le CEREMA recommandait en 2006 1 place pour 8 à 12 élèves. Ce ratio est à mettre en perspective selon le contexte de l'établissement, son environnement et ses actions en faveur de l'écomobilité scolaire.

En complément de ces stationnements, des services supplémentaires peuvent être proposés :

- Pompe à vélo, placée à proximité du stationnement.
- Kit de réparation, disponible sur demande par les élèves sous la responsabilité de l'équipe pédagogique.
- Panneau explicatif sur l'attache vélo et la bonne conduite à vélo adapté à un public jeune, à placer à proximité du stationnement ou dans un endroit visible par l'ensemble des élèves.

Bonnes pratiques

Exemples de réalisations sur le territoire ainsi que dans d'autres collectivités :

- École des Pieux : installation d'un abris vélo ouvert d'une quinzaine de places au sein de l'établissement.
- École Jules Verne de Bonson - département de la Loire : abri ALTINNOVA implanté au sein de l'enceinte de l'établissement, 20 emplacements avec rack de différentes tailles.
- Affiche de sensibilisation à la sécurité routière de la Collectivité Européenne d'Alsace, produite avec l'aide de l'association CADR67, et rappel du port du casque obligatoire pour les moins de 12 ans.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : les communes (pour les écoles publiques).
- Partenaire institutionnel : l'agglomération du Cotentin en soutien aux communes (transfert de connaissances, accompagnement pour les demandes de subventions, réalisation de l'état des lieux des stationnements dans les écoles primaires).
- Autres partenaires : les établissements scolaire et son équipe pédagogique pour la participation à la mise en place et au suivi de l'équipement et des services.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Pour une première sélection d'établissements scolaires.

Moyen terme - 2026-2028

Pour une seconde sélection d'établissements scolaires.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : mobilier de stationnement vélo et services complémentaires.



- Financement mobilisable :
 - européen : FEDER ;
 - national : DSIL, DSID, DETR, le FNDAT, CPER ;
 - appels à projet de l'État et de l'ADEME (Alvéole Plus) ;
 - aides du département et de la région en lien avec leur stratégie de développement de l'écomobilité dans les établissements scolaires.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Référencer les établissements primaires équipés en stationnement vélo.
- Évaluation des équipements en place (état, type de stationnement, nombre de place, sécurisé ou non, emplacement).

Une fois par semestre au sein de l'établissement compter les vélos des élèves et du personnel stationnés afin d'évaluer une part modale vélo au sein de l'établissement.

6.4. SOUTENIR L'ORGANISATION DES CHALLENGES OU DÉFIS À VÉLO

Contextualisation de l'action

Parce qu'elle développe les capacités physiques, psychologiques et intellectuelles des enfants, l'encouragement de la pratique cyclable chez les plus jeunes est nécessaire pour leur donner envie d'utiliser plus fréquemment le vélo. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, les enfants doivent pratiquer au moins 180 minutes d'activités physiques par jour. En France, moins de 50% d'enfants exercent le temps recommandé par l'OMS, c'est pourquoi il est nécessaire d'inciter et habituer les enfants à se mettre en selle, cela leur permettra de faire attention à leur santé dès maintenant et tout au long de leur vie. Pour cela, l'accompagnement des établissements et des parents est également indispensable afin qu'ils prennent de bonnes habitudes.

En plus des ateliers d'apprentissage et de sensibilisation, l'organisation de challenges et de défis à vélo peut motiver les enfants à faire plus de vélo. En effet, ces challenges peuvent permettre aux enfants de faire des activités physiques tout en s'amusant, d'avoir le goût de l'effort et de s'épanouir dans le sport. Ces challenges et défis, organisés au sein d'une ou plusieurs communes, pourront être proposés entre enfants ou avec des adultes et parents, afin de créer des moments de convivialité intergénérationnel. En effet, en créant des événements intergénérationnels, petits et grands prennent plaisir à passer du temps ensemble et à prendre soin de la santé de toute la famille. De plus, intégrer les parents ou grands-parents dans ce type d'événements peut créer une nouvelle dynamique qui est différente des événements seulement destinés aux enfants

Description de l'action et condition de réalisation

Le rôle de l'agglomération du Cotentin sera d'identifier toutes les structures motrices à organiser des challenges et défis à vélos et de les accompagner dans la création de ces événements. Plusieurs actions pourront être proposées suivant les structures, communes ou personnes désirant insuffler ces idées :

- Des défis vélos peuvent être proposés par des communes ou des établissements pour proposer aux enfants de se rendre à l'école à vélo.
- Des challenges peuvent être organisés par des structures sportives pour faire découvrir le goût du sport à vélo aux enfants.
- Des challenges intergénérationnels mais également des parades vélos peuvent également être proposés pour inciter adultes et enfants à faire du vélo ensemble.
- La création de défi ou challenge mobilité lors d'événements nationaux dans tous les types de structures, tels que Mai à Vélo ou la Semaine de la Mobilité, est également un bon moyen de faire la promotion du vélo chez les plus jeunes.

Par ailleurs, en créant des challenges et des défis comportant des lots à gagner et des récompenses, les enfants seront d'autant plus motivés pour participer à ce type d'événements. Le vélo, en plus d'être une activité physique bénéfique pour les enfants, devient un jeu et donne envie aux enfants de se mettre en selle plus facilement et fréquemment.



Bonnes pratiques

Des exemples d'événements impliquant dorénavant un grand nombre d'enfant se déplaçant à vélo :

- Le Vélobus, Barcelone : depuis 2021, à Barcelone, des "vélos bus" sont organisés chaque vendredi matin pour accompagner les enfants à l'école. Au total, ce sont 140 écoliers qui prennent le vélo dans les rues fermées à la circulation pour se rendre à l'école, accompagnés par quelques parents motivés et des agents de sécurité de la ville pour leur sécurité. Créé par un quartier à Barcelone, ce mouvement a pris de l'ampleur en 2022 et des parents de 35 écoles ont souhaité rejoindre le mouvement.
- Défi "J'y vais", Région Grand Est : organisé sur trois semaines, le but du défi "J'y vais", créée par la Région Grand Est, est de mobiliser un maximum de personnes à se rendre au travail ou à l'école grâce à des modes de déplacement durables (à vélo ou à pied). L'objectif de ce défi est de pérenniser les changements de comportement vers une mobilité durable. En 2022, 726 structures se sont inscrites à ce défi, 8 700 participants ont participé avec un total de 1,4 millions de km parcourus.

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- La mobilisation des élus est primordiale pour créer une dynamique sur le territoire.
- Les établissements scolaires et structures sportives pour enfants peuvent être motrices de ces challenges et défis, avec le soutien des parents.
- Les établissements de santé peuvent encourager ces événements à la fois sportif et familiaux.
- Les communes désirant porter ce type de projets devront être accompagnés par l'agglomération pour la mise en place et l'organisation de ces défis.

Calendrier

Moyen terme - 2026-2028

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : organisation de l'événement (communication, matériels).

Calendrier

Suivre le nombre de participants chaque année et observer l'évolution des inscrits aux défis et challenges par établissements scolaires.

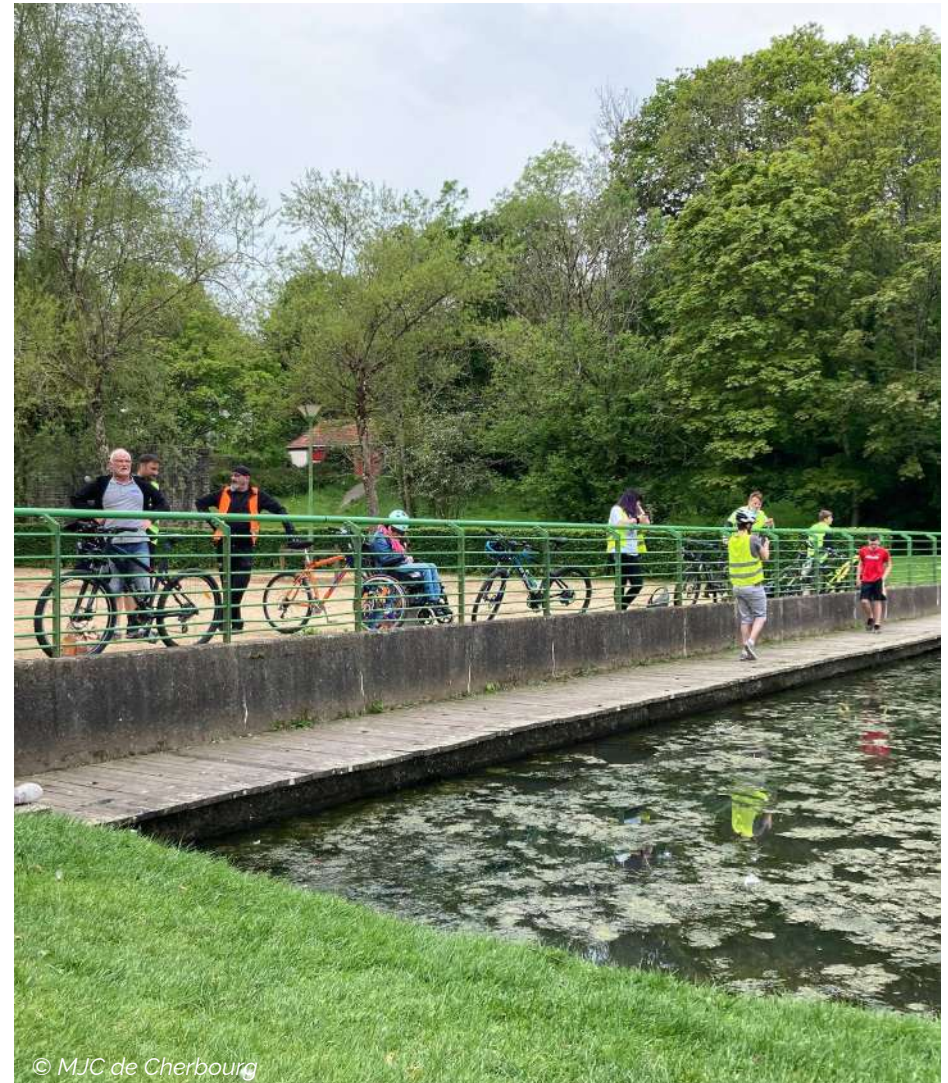
6.5. FINANCER LA RÉALISATION DE PDES EN ÉTABLISSEMENT PRIMAIRE

Contextualisation de l'action

Aujourd'hui, plusieurs instances territoriales souhaitent engager un déploiement de Plans de Déplacement Établissement Scolaire (PDES) dans des établissements du secondaire : la région Normandie, qui a affiché dans son guide vélo, dès 2020, la réalisation de quatre PDES, le département de la Manche qui a voté en décembre 2022 le déploiement de quinze PDES au sein de collège, en partenariat avec le programme CEE "Moby," proposé par Ecoco2 . Sur le territoire du Cotentin, quatre collèges ont été identifiés :

- 2 collèges à Cherbourg-en-Cotentin
- 1 collège à Les Pieux
- 1 collège à Saint-Pierre-Eglise.

Le soutien de l'agglomération du Cotentin dans le déploiement de PDES dans les établissements scolaires du premier degré permettra de ne pas attendre le collège pour enclencher la sensibilisation aux mobilités actives, mais aussi de traiter le sujet de l'apaisement du trafic automobile dans le cœur de bourg, où se trouve souvent les écoles primaires.



© MJC de Cherbourg

Description de l'action et condition de réalisation

Le PDES est un outil de planification et d'animation d'actions visant à favoriser les mobilités durables telles que la marche, le vélo et les transports en commun. Il permet de cadrer l'analyse de la mobilité quotidienne des élèves et du personnel de l'établissement et propose un plan d'action concret pour développer les mobilités actives. Non encadré légalement à l'échelle nationale, ce plan est toutefois obligatoire dans certains territoires comme dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais suite à l'application des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA).

La démarche du PDES est structurée en plusieurs étapes permettant une concertation entre les différents acteurs :

1. Constituer un comité de pilotage
2. Établir un diagnostic
3. Définir un plan d'action (fixer les objectifs)
4. Animer et communiquer (atelier de sensibilisation, événement au sein de l'établissement pour sensibiliser les élèves et les parents à la bonne conduite à vélo)
5. Évaluer et pérenniser les actions.

En amont de l'élaboration de PDES au sein d'établissements primaires, l'agglomération devra identifier des communes et établissements propices à cette action et en lien avec d'autres actions du Plan Vélo. Une coordination avec le Département et la Région concernant les établissements du secondaire qui vont être concernés par un PDES est intéressante afin de créer des territoires "pilotes" qui peuvent être évalués et servir d'exemple. En ce sens, les Pieux pourrait être une commune concernée.

Par ailleurs, à Bricquebec-en-Cotentin, comme déjà noté sur le sujet de la mobilité cyclable de scolaire, un PDES permettrait de consolider une dynamique.

L'objectif est de porter dans le cadre du Plan Vélo une aide au financement d'une dizaine de PDES d'établissements primaires sur le territoire de l'agglomération.

Bonnes pratiques

Exemples d'actions concrètes ayant notamment émergées dans le cadre de PDES :

- La commune de Saint-Père-en-Retz en Loire Atlantique a engagé deux écoles en partenariat avec le programme Moby en 2022. Après la réalisation d'un diagnostic et la concertation plusieurs actions ont été choisies : coloration et marquage des voies aux abords des écoles, expérimentation de plateformes permettant l'organisation de partage de trajet, investissement dans un vélo-cargo, identification et découverte des sentiers sécurisés menant à l'école, diffusion d'informations permettant l'acquisition (achats, locations) la réparation et l'entretien des vélos. En parallèle de ces actions, l'ensemble des élèves de ces établissements passeront leur permis vélo via le SRAV.
- Autres actions possibles développées dans les écoles élémentaires : balade urbaine à vélo, atelier de cartographie des abords de leur établissement, rue scolaire ou encore opération éclairage pour les cyclistes.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : les communes et les établissements scolaires de niveau primaire.
- Partenaire institutionnel : la région, le département ainsi que l'agglomération du Cotentin devront soutenir financièrement les PDES.
- Autres partenaires : représentants de l'équipe pédagogique, parents d'élèves, partenaire technique (bureau d'étude, agence d'urbanisme, association vélo locale) qui doivent être moteur pour mener à bien le PDES.
- Les organismes en France accompagnant les collectivités et les établissements dans la mise en place de PDES tel que le CREM (Centre de Ressource Régional en Écomobilité), animé par deux associations : l'ADAV et En Savoir Plus dans le Nord et le Pas-de-Calais, ainsi que le programme Moby, attachent une importance à la formation de référents PDES au sein des établissements.

Calendrier

Moyen terme - 2026-2028

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.

- Investissement : étude et actions du plan de déplacement.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Évaluation des actions mises en place.
- Enquête auprès des établissements sur la part modale vélo au sein de l'établissement (élèves et personnel).



Rôle des référents

- Suivre l'avancée des démarches PDES (diagnostic, COPIL, plan d'actions, évaluations).
- Créer du lien avec les territoires ciblés (EPCI, communes, AOM, association et autres acteurs relais, etc.) sur la thématique de l'écomobilité scolaire et du management de la mobilité.
- Créer du contenu pédagogique et méthodologique pour le référent (kit référent, vidéos, expositions, challenge, etc.).

Envoyé en préfecture le 14/12/2023

Reçu en préfecture le 15/12/2023

Publié le

ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_137-DE

Engagement n°7

Encourager la pratique cyclable des salariés

.....

Action 1. Sensibiliser les entreprises à la pratique cyclable et faire émerger une entité d'information et de sensibilisation

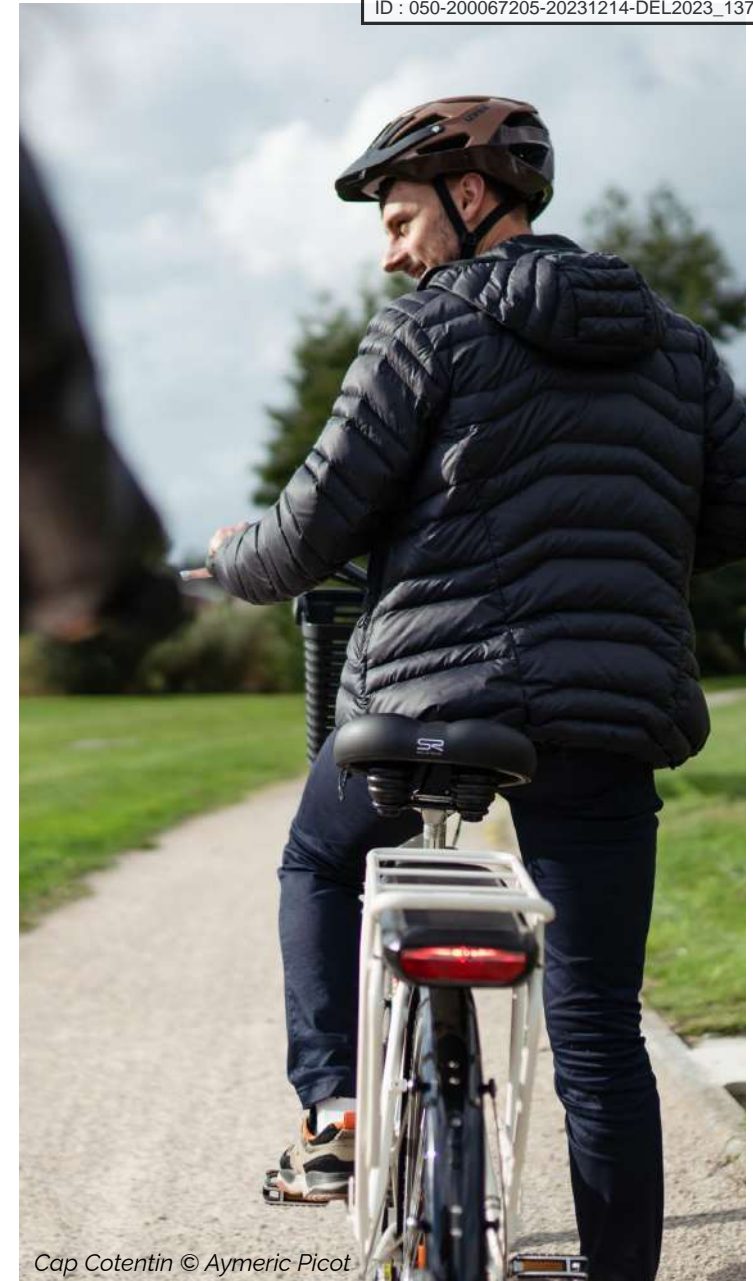
Action 2. Soutenir l'organisation de challenges et défis vélo au sein des entreprises



ENJEUX

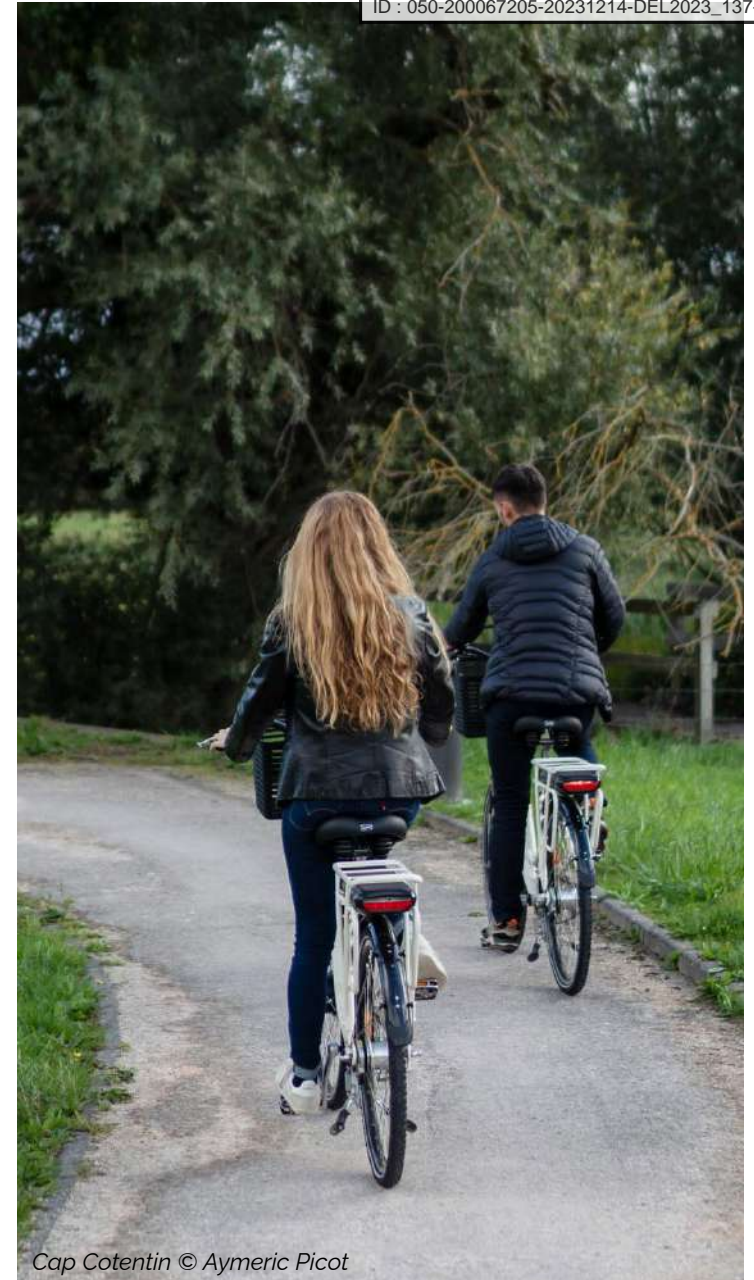
On compte aujourd'hui 526 établissements employeurs et 6 352 salariés dans l'agglomération du Cotentin (source : Observatoire régional de l'ESS / CRESS Normandie, d'après INSEE Clap, 2015). Cependant, peu d'employés utilisent leur vélo pour se rendre au travail. Pourtant, la pratique du "vélotaf" permet d'être plus productif et en bonne santé. En effet, les salariés se rendant au travail à vélo gagnent en productivité (+ 12 %), sont moins absents ou en retard (- 15 %) et prennent moins de congés maladies (- 27 %).

La pratique du vélo pour se rendre au travail permet, non seulement, à l'entreprise d'adopter une démarche écologique et sociale au sein de la structure, mais aussi aux salariés d'être plus heureux. En effet, selon une étude de l'IFOP de 2014, les salariés et les cadres qui se rendent au travail à vélo sont plus heureux en moyenne, parce que la pratique cyclable permet de stimuler la sécrétion de certains neurotransmetteurs dans notre cerveau tels que l'endorphine, la sérotonine et la dopamine. Les salariés sont ainsi moins stressés et moins déprimés.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

Encourager la pratique du vélo des salariés du territoire est donc important pour différentes raisons et le rôle de l'agglomération sera d'accompagner et d'inciter les entreprises à promouvoir l'usage du vélo auprès de leurs employés. Pour rendre possible ce changement de comportement chez les employés, l'agglomération devra informer les entreprises sur tous les dispositifs mis en place par l'Etat, tel que le Plan de Mobilité ou encore le Forfait Mobilité Durable, mais aussi les sensibiliser sur les bénéfices du vélo, à travers une communication positive et motivante. Elle aura également un rôle à jouer dans la transmission d'informations sur les services mis en place sur le territoire et les infrastructures aménagées, afin que les entreprises puissent continuer d'être motivées à faire la promotion du vélo auprès de leurs collaborateurs.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

7.1. SENSIBILISER LES ENTREPRISES À LA PRATIQUE CYCLABLE ET FAIRE ÉMERGER UNE ENTITÉ D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION

Contextualisation de l'action

Donner facilement accès à de l'information locale sur la pratique cyclable, mais aussi sur les bienfaits de cette mobilité peut motiver les entreprises à encourager la pratique cyclable auprès de leurs salariés.

Dans son rôle d'AMO, l'agglomération du Cotentin peut organiser des réunions d'informations sur la mobilité cyclable et cibler spécialement les entreprises. Toutefois, elle n'a pas les ressources humaines pour se rendre dans les entreprises et organiser des ateliers de sensibilisation.

Par conséquent, une entité locale, privée (vélociste, société de conseil, société de location de flottes de vélos, etc.) ou associative, pourrait prendre le relais et être missionnée par les entreprises elles-mêmes. Dans le cas d'une association, l'agglomération peut soutenir son développement et le besoin en ressources humaines supplémentaires.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Sensibilisation des entreprises à la pratique cyclable

En lien avec l'ouverture d'un service de mobilité ou d'une infrastructure cyclable majeure, l'agglomération du Cotentin peut, occasionnellement, organiser des réunions d'information, sur le temps du déjeuner, qui visent plus spécifiquement les entreprises d'une ou plusieurs communes.

Par ailleurs, elle peut sensibiliser les entreprises en les motivant à participer aux événements en faveur du vélo présents sur le territoire (cf. action 7.2).

Via le service Économique de l'agglomération ou d'autres entités en lien direct avec les entreprises (Chambre de Commerce et d'Industrie, Club d'entreprises, etc.), un renfort d'information, notamment sur les obligations de réalisation de Plans de Déplacement Entreprise peut être envisageable.

→ Faire émerger une entité d'information et de sensibilisation sur la pratique cyclable

L'agglomération pour faire émerger sur le territoire, une entité capable de répondre directement à des demandes d'entreprises pour réaliser des actions de sensibilisation. Les actions auprès des salariés prennent généralement la forme d'ateliers de sensibilisation à la pratique cyclable, de mise en selle, de test de VAE ou vélos spéciaux, de création d'itinéraires entre le domicile et le travail. Des actions de sensibilisation spécifiques peuvent aussi être organisées auprès de la direction et le service des ressources humaines (stationnement sécurisé, services aux cyclistes, Forfait Mobilité Durable, flottes de vélos d'entreprise, etc.).



Bonnes pratiques

Exemple d'actions de sensibilisation au vélo dans les entreprises

- CADR67, à Strasbourg : créé en 2009, l'association CADR67 dispose d'une convention avec l'Eurométropole de Strasbourg pour faire la promotion du vélo au sein des entreprises. Elle propose plusieurs formules pour les entreprises, informe et forme les salariés à la pratique du vélo à travers plusieurs animations : stand d'informations, marquage et contrôle des vélos, formation en entreprises sur la sécurité et les déplacements, information sur les itinéraires "vélo-boulot", information sur la création de parc de stationnement de vélos sécurisés, etc.



Témoignage d'une entreprise sur la journée du Challenge de la Mobilité

Le bilan de cette journée est très positif. Les salariés ont apprécié ce moment de convivialité. (...) Ecologie, sport, convivialité et économie, la plupart ont trouvé leur compte en participant à cette journée.

Bernard Echeverria, responsable de site d'EDF Commerce du site d'Anglet

(source : Sud-Ouest)

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : Agglomération du Cotentin pour l'information auprès des entreprises et l'émergence d'une entité pour la promotion du vélo et la sensibilisation auprès des entreprises. Personne en charge du Plan Mobilité Employeur de l'agglomération.
- Partenaires institutionnels : les communes peuvent être un relais d'information aux des entreprises de leur territoire.
- Autres partenaires : CCI, club d'entreprises, entreprises, zones d'activités pour la diffusion de l'information et l'organisation de moment de sensibilisation à la pratique du vélo.

Calendrier

- Court terme - 2024-2025

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Fonctionnement : subvention à l'entité d'information et de sensibilisation.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de PDE sur le territoire.
- Part modale vélo des employés.
- Nombre d'atelier et animation organisés par l'entité en charge.

7.2. SOUTENIR L'ORGANISATION DE CHALLENGES ET DÉFIS VÉLO AU SEIN DES ENTREPRISES

Contextualisation de l'action

Les challenges et défis vélo organisés au sein des entreprises visent à encourager l'usage de ce mode de déplacement pour rallier le lieu de travail. Ils permettent de stimuler le changement de comportement individuel, en s'appuyant sur un mouvement collectif au sein de l'entreprise.

Parce qu'ils ont une durée déterminée, les salariés non-cyclistes acceptent plus facilement de participer à ces défis et d'adopter le vélo pour quelques jours ou quelques semaines.

Pour qu'un challenge soit visible et populaire sur un territoire, une communication attractive doit être mise en place sur différents types de médias. En effet, l'enjeu est de toucher un maximum de salariés, tous âges confondus. Grâce à une communication positive mettant en valeur des trajets domicile-travail à vélo, une exposition médiatique des entreprises qui réalisent les meilleurs scores et des cadeaux à la clef, il est possible de stimuler les salariés d'entreprises et de créer à terme une communauté de "vélotafeurs".

Description de l'action et condition de réalisation

Tout d'abord, le rôle de l'agglomération sera d'identifier les canaux majeurs de diffusion de l'information sur le challenge et de produire une communication ciblée et créative. Grâce à une communication adaptée à différents canaux, les entreprises du territoire devront avoir une bonne visibilité et connaissance du challenge organisé. Les dirigeants d'entreprises auront

également un rôle à jouer sur la visibilité et la diffusion du challenge, pour booster leurs équipes et leur donner envie de participer. La sensibilisation des salariés leur permettra d'être plus motivés pour relever ces défis et changer de comportement.

En plus des défis inter-entreprises, les dirigeants peuvent également lancer des micro-défis au sein de leur entreprise en organisant des journées "anti-solistes". L'objectif de ce défi est d'inciter, le temps d'une journée, les salariés à venir au travail en utilisant le covoiturage, les transports en commun ou la pratique cyclable. Ce défi permet à certains employés d'essayer le trajet domicile-travail à vélo le temps d'une journée et ensuite, pour ceux qui le veulent, adopter ce mode de déplacement tout le long de l'année.

Les différentes actions à mener pour faire découvrir un nouveau défi peuvent s'effectuer de plusieurs manières :

- Création du défi/challenge via une application qui permet de comptabiliser les km parcourus des salariés ou usage d'un challenge national ou régional comme Mai à Vélo.
- Diffusion de la campagne de communication sur différents supports et canaux d'information : panneaux d'affichages, magazine de la commune, réseaux sociaux, entreprises, mairies, vélocistes, associations, établissements de sport et de santé, etc.
- Promotion de l'évènement sur une page facebook et/ou instagram dédiée pour toucher un public plus connecté. Par ailleurs, afin de rendre ces défis vivants et stimulants,

la page devra fréquemment communiquer pour continuer d'accrocher son public, surtout dans le cas d'un challenge d'une durée d'un mois.

- Création d'une récompense pour le ou les participants qui auront généré les meilleurs résultats.

Bonnes pratiques

Des exemples d'événements impliquant des salariés se déplaçant à vélo :

- "Au boulot à vélo", Strasbourg : chaque année, l'Eurométropole de Strasbourg organise le concours "Au boulot à vélo" pour promouvoir le vélotaf et inciter les salariés à se rendre au travail à vélo pendant un mois. Créé en 2010, le concours devenu populaire a comptabilisé 1 649 160 km lors de la dernière édition en 2022, avec un total de 14 500 participants.
- Défi Mobilité : dans les Pays de la Loire, le challenge Défi Mobilité a permis de fédérer de nouveaux usagers faisant passer la part modale de 2-4% (source : INSEE 2018) à 30,62% pendant l'édition de 2022. A Strasbourg, le défi "Au boulot à vélo" a permis de créer 500 nouveaux cyclistes réguliers en 2017 d'après une étude.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin pour l'organisation du défi et/ou la communication sur l'évènement.
- Partenaires institutionnels : les communes en relais d'information sur leur territoire.
- Autres partenaires : associations, entreprises, vélocistes.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Afin d'agir rapidement, l'inscription de l'Agglomération dans le challenge national organisé durant Mai à vélo permet de rejoindre un événement déjà structuré et de se concentrer sur la communication locale.

Moyen terme - 2026-2028

L'action peut être étendue et pérennisée.

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : organisation de l'évènement (communication, matériels).

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de participants aux challenges.
- Nombre d'entreprises participants aux challenges.
- Nombre de km parcourus.
- Identification des profils des salariés prêts à participer à ce type de concours.

Envoyé en préfecture le 14/12/2023

Reçu en préfecture le 15/12/2023

Publié le

ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_137-DE

Engagement n°8

Accompagner la pratique cyclable des séniors et des personnes à mobilité réduite

.....

Action 1. Sensibiliser les acteurs et structures locales aux enjeux de la mobilité active des séniors

Action 2. Équiper les habitants et les structures sport-santé en vélos adaptés



ENJEUX

Ce plan vélo s'adresse à l'ensemble de la population de l'agglomération du Cotentin. Cette démarche inclut une attention particulière portée envers les publics les plus fragiles tels que les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Parfois vulnérables, ces profils d'utilisateurs n'ont pas toujours les mêmes capacités physiques et cognitives, et pourtant un vélo légèrement - ou plus lourdement - adapté peut devenir un outil utilisé à différents desseins : (re)trouver une autonomie de déplacement, entretenir et/ou améliorer sa condition physique, lutter contre l'isolement.

Il s'agit ici d'un véritable enjeu de santé publique et de société. En donnant la possibilité à cette population de se déplacer à vélo grâce à de l'équipement et de la sensibilisation - développé en parallèle de la création d'infrastructures cyclables sécurisées - l'agglomération porte une politique cyclable inclusive.

Des acteurs du territoire se sont déjà saisis de cette problématique et accompagnent ces publics dans leur (re)mise en selle. Une valorisation et un accompagnement de ces acteurs ne pourra que renforcer ce type d'initiatives.



Quettehou © Thierry Houyel

Lors de l'élaboration du plan vélo, plusieurs organismes ont souligné la nécessité de s'adresser à ces publics et se sont positionnés comme acteurs moteurs et relais sur des sujets de mobilité des PMR et des personnes âgées. Il s'agit, par exemple, de la Maison Sport Santé de Cherbourg-en-Cotentin déjà en contact avec la population sénior et en attente de solutions pour mieux vieillir.

Les actions présentées dans cet engagement consistent à sensibiliser à la fois les usagers et les acteurs aux bienfaits du vélo et à accompagner les acteurs moteur afin de lever les freins à la création d'actions concrètes et impactantes.



Quettehou © Thierry Houyel

8.1. SENSIBILISER LES ACTEURS ET STRUCTURES LOCALES AUX ENJEUX DE LA MOBILITÉ ACTIVE DES SÉNIORS

Contextualisation de l'action

Permettre aux personnes âgées et aux PMR de pratiquer le vélo en toute sécurité consiste dans un premier temps à les sensibiliser eux, et les structures référentes, aux bienfaits de la pratique du vélo.

Cette sensibilisation devra prendre en considération le public à qui elle s'adresse et ajuster son discours sur les principaux objectifs de la pratique cyclable : pratiquer une activité physique et redonner une autonomie de déplacement quotidienne. Le but étant que ces usagers acquièrent également ce réflexe de mobilité et ne se considèrent plus comme inaptes à la pratique du vélo.

Sur le territoire, la Maison Sport-Santé, localisée à Cherbourg-en-Cotentin, pourra être motrice d'actions concrètes à condition d'être accompagnée. Contactée par les mairies, cette structure se positionne comme le relais à privilégier entre l'utilisateur qui en fait la demande et les associations sportives. En complément, des services communaux en charge du sport et de la vie associative, proposent un accompagnement spécifique à l'égard des séniors comme c'est le cas à la Hague. En effet, en 2022, le service a créé le programme Activ'Santé incluant un volet Activ'Séniors. Ce programme oriente la personne vers des activités sportives en adéquation avec son état de santé et se compose de six séances de différentes activités : renforcement musculaire, sport de précision et sport de nature. Aujourd'hui, la Maison Sport-Santé de Cherbourg-en-Cotentin ne propose

pas d'activité de vélo faute de disposer d'une flotte de vélos, alors même que des éducateurs spécialisés pourraient être mobilisés par cette structure.

Des actions isolées existent comme celle de l'association Les vélos de la liberté, localisée à Cherbourg-en-Cotentin, qui propose des activités à vélo à destination des personnes à mobilité réduite quel que soit leur âge en utilisant des vélos adaptés.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Sensibiliser les acteurs locaux

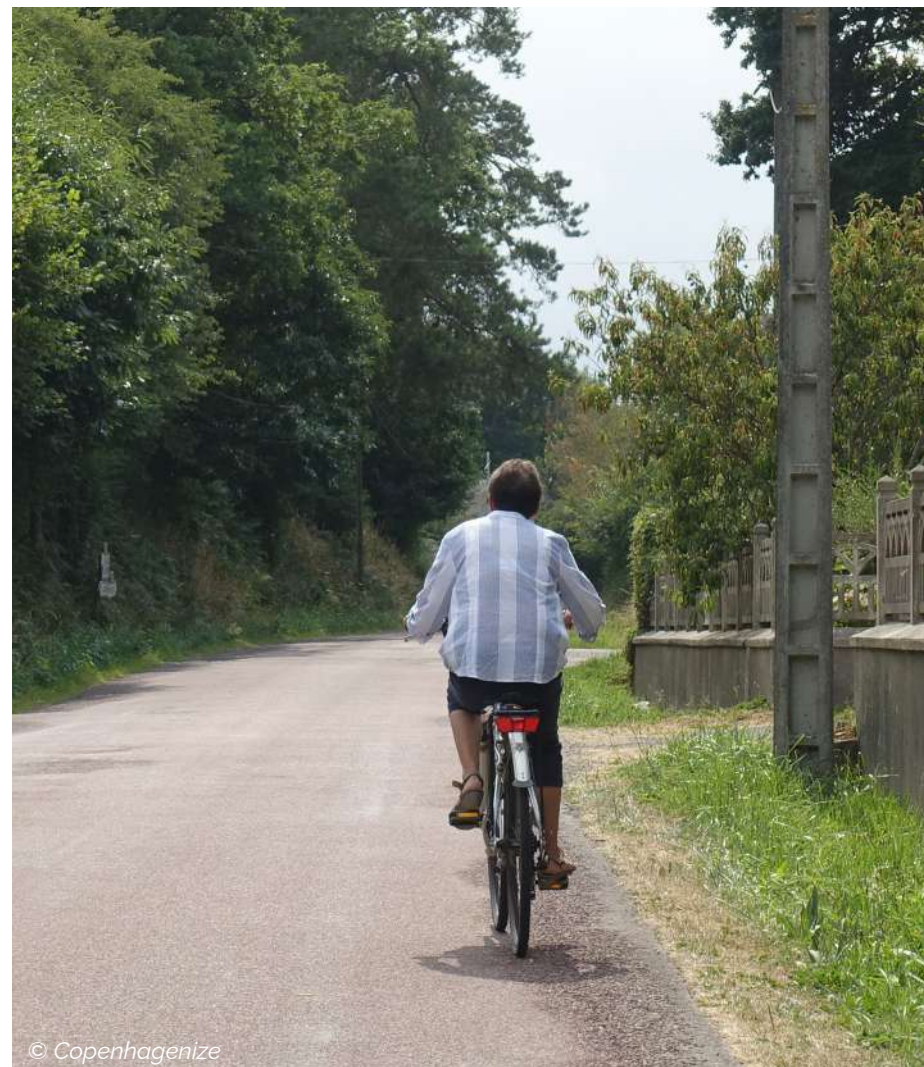
Tout d'abord, l'agglomération devra disposer d'une identification précise des organismes et associations en contact avec des personnes âgées et PMR sur le territoire afin de structurer et accompagner une démarche. L'agglomération, via ses services, devra sensibiliser ces acteurs aux bienfaits de la pratique du vélo pour cette population cible. Un agent référent des sujets de sport-santé allié au vélo pourra être identifié au sein de l'agglomération en tant que personne ressource et relais avec les acteurs partenaires.

→ Sensibiliser les usagers séniors

Une autre action réside dans la sensibilisation et l'information des séniors et PMR eux-mêmes. L'information peut être organisée via des séances de tests de vélos adaptés et de conférences sur les attentions à porter lorsqu'une personne âgée souhaite se déplacer à vélo (type de vélos à acheter, comportement à avoir sur la voirie, exercices physiques à faire en amont, etc.). Par ailleurs, il s'agit d'informer et d'aiguiller cette population vers les structures dédiées.

Afin d'augmenter la visibilité de cette sensibilisation, un événement inclusif pourrait être organisé. Il prendrait la forme d'une course à vélo intergénérationnelle, rassemblant petits-enfants et grands-parents. Organisé en période estivale, il pourrait se tenir dans une station balnéaire et permettrait de donner un écho plus important à cet enjeu de mobilité et de santé.

Pour réaliser cette sensibilisation, l'agglomération du Cotentin pourra s'appuyer sur des éducateurs spécialisés pour les personnes âgées et les PMR déjà actifs dans les Maisons Sport-Santé et sur les services Sport et Vie associative des communes.



© Copenhagenize

Bonnes pratiques

- À Vélo sans âge : association qui propose aux personnes âgées en EHPAD des balades à vélo en utilisant un triporteur. Aujourd'hui, cette association est présente dans de nombreux territoires à travers la France. À Lorient, elle travaille en partenariat avec le collectif d'usagers du vélo Syklett.
- Morvan Pour Tous : le parc régional a aménagé plusieurs activités de loisirs (escalade, randonnée, descente en VTT) dans le but d'être accessible à tous. Une piste de descente est maintenant accessible aux personnes disposant d'un fauteuil tout terrain.





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin pour l'initiative et la coordination de l'action.
- Partenaires institutionnels : le département de la Manche (gestion d'EHPAD), l'ARS (Agence régionale de Santé) pilotage de la politique de santé publique et régulation de l'offre de santé en région, les service Sport et Vie association des communes en relais d'information sur leur territoire.
- Autres partenaires : la Maison Sport-Santé (588 adhérents) en tant que porte d'entrée pour évaluer la condition physique des personnes et principal relais avec les associations ; les vélocistes pouvant développer la location et vente de vélos adaptés ou à enjambement bas.

Calendrier

Moyen terme - 2026-2028

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : organisation de l'événement (communication, matériels).

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de patients de la Maison Sport-Santé orientés vers une activité intégrant le vélo.

8.2. ÉQUIPER LES HABITANTS ET LES STRUCTURES SPORT-SANTÉ EN VÉLOS ADAPTÉS

Contextualisation de l'action

Certaines personnes âgées et les personnes à mobilité réduite ne pourront pas se mettre au vélo sans un équipement adapté. Qu'il s'agisse uniquement d'un vélo à enjambement bas, d'un tricycle ou d'un vélo conçu sur-mesure pour des handicaps spécifiques, la gamme de vélos est large, mais encore peu connue. Les vélos les plus adaptés (bénur, tricycle, vélo pousseur, triporteur avec banquette) ont en commun d'être onéreux. Les particuliers ou les organismes en contact avec la population cible ont besoin d'une aide financière pour acheter, faire tester ou mettre à disposition ce type de vélos.

Pour développer cette action, l'agglomération doit s'appuyer sur des acteurs en contact direct avec ces profils d'utilisateurs qui pourront être moteurs pour développer la pratique du vélo (cf. action 8.1).

En 2023, le département de la Manche va commencer à équiper deux EHPAD en vélos adaptés. Deux vélos pousseurs seront mis à disposition des structures qui en font la demande.

À l'échelle nationale, une aide à l'achat existe pour les particuliers. Elle peut atteindre 2 000 € pour l'achat d'un vélo aménagé pour permettre le transport de personnes à l'arrière ou l'avant du conducteur et ainsi répondre aux besoins d'une personne en situation de handicap.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Location pour les habitants du Cotentin

Dans le cadre de la location de vélos en longue durée Cap Cotentin, la flotte peut se diversifier en mettant à disposition quelques vélos adaptés. La flotte pourrait se composer de trois tricycles (VAE), un vélo Bénur (VAE) et un vélo pousseur (VAE).

→ Aides financières pour les organismes et associations

Afin d'aider les organismes de sport-santé et les associations à s'équiper de vélos adaptés une aide à l'achat peut être allouée. Elle peut permettre d'acquérir quelques vélos répondant aux attentes spécifiques d'un public déjà identifié.

Bonnes pratiques

- Métropole de Grenoble et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise SMMAG) : location de 1 jour à 3 mois d'un tricycle classique (de 5 € à 64 €).
- Fabricant de vélos Bénur : entreprise localisée à Lyon propose un vélo pour tous avec une banquette adaptable pour personnes à mobilité réduite ou non. Un service de test du vélo est proposé aux collectivités territoriales, structures touristiques ou simples usagers.
- Des loueurs de vélo dans le département du Calvados proposent des vélos adaptés :
- Station bee's nord Calvados : location de vélos-pousseur PMR à assistance électrique pour 2 personnes.
- Les artisans du bonheur : location de triporteurs avec banquette, tricycle tandem et tricycle pour fauteuil roulant.
- Association proposant des activités en vélos adaptés: Manche promotion piste RE3V à Périers réalise des balades sur les voies vertes pour les personnes à mobilité réduite, personnes malvoyantes et personnes résidant en établissement spécialisé de type EHPAD.
- La Maison écocitoyenne de Bordeaux labellisée Tourisme et Handicap met à disposition 2 vélos pousseurs sur présentation d'une carte d'invalidité. Ce vélo s'adapte facilement à l'arrière d'un fauteuil roulant. Un prêt d'un tandem pour les personnes malvoyantes est également proposé. Ce service est gratuit et est proposé pour une durée d'une journée du mardi au dimanche de 11h à 18h.



© Les artisans du bonheur





Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'agglomération du Cotentin en proposant des vélos et soutenant financièrement l'achat de vélos adaptés pour les structures spécialisées.
- Acteurs institutionnels : instances régionales en tant qu'autorité des Maisons Sport-Santé (DRAJES, ARS).
- Autres partenaires : associations (Team Bricquebec, Les vélos de la liberté, etc.).

Calendrier

Moyen terme - 2026-2028

En accord avec le positionnement de l'agglomération sur l'importance de l'inclusion de l'ensemble des profils et plus spécifiquement les plus fragiles à la dynamique cyclable du territoire, une mise en place rapide de cette action ne pourra qu'illustrer positivement cette volonté.

Budget

- Investissement : achat de vélos adaptés et aide à l'achat de vélos adaptés

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de locations des vélos adaptés Cap Cotentin.
- Suivre l'utilisation des vélos adaptés achetés via les subventions.





Exemples de vélos

- Bénur : un vélo pour tous avec une banquette adaptable pour personnes à mobilité réduite ou non (5 000 à 8 000 €).



- Tricycle individuels (classique ou VAE) : un vélo pour enfants/adolescents et pour les adultes et séniors, personnes valides ou à mobilité réduite et/ou en situation d'handicap (800 € à 2 000 €).
- Tricycle tandem (classique ou VAE) : un vélo permettant d'avoir un pilote valide et un passager en incapacité de pédaler ou en fauteuil roulant (selon le modèle entre 1 000 à 5 000 €).
- Vélo pousseur (VAE) : composé d'un plateau ce vélo permet l'emport d'un fauteuil roulant à l'avant pour éviter le transfert de la personne (entre 6 000 et 7 000 €).

- Tricycle banquette (VAE) : composé d'une banquette ce vélo permet le transport de personnes ayant des difficultés à se déplacer TrioBike Copenhagen Cycles (9 470 €).



Engagement n°9

Affirmer le Cotentin comme une destination cyclotouristique et cyclo sportive pour les français et les étrangers

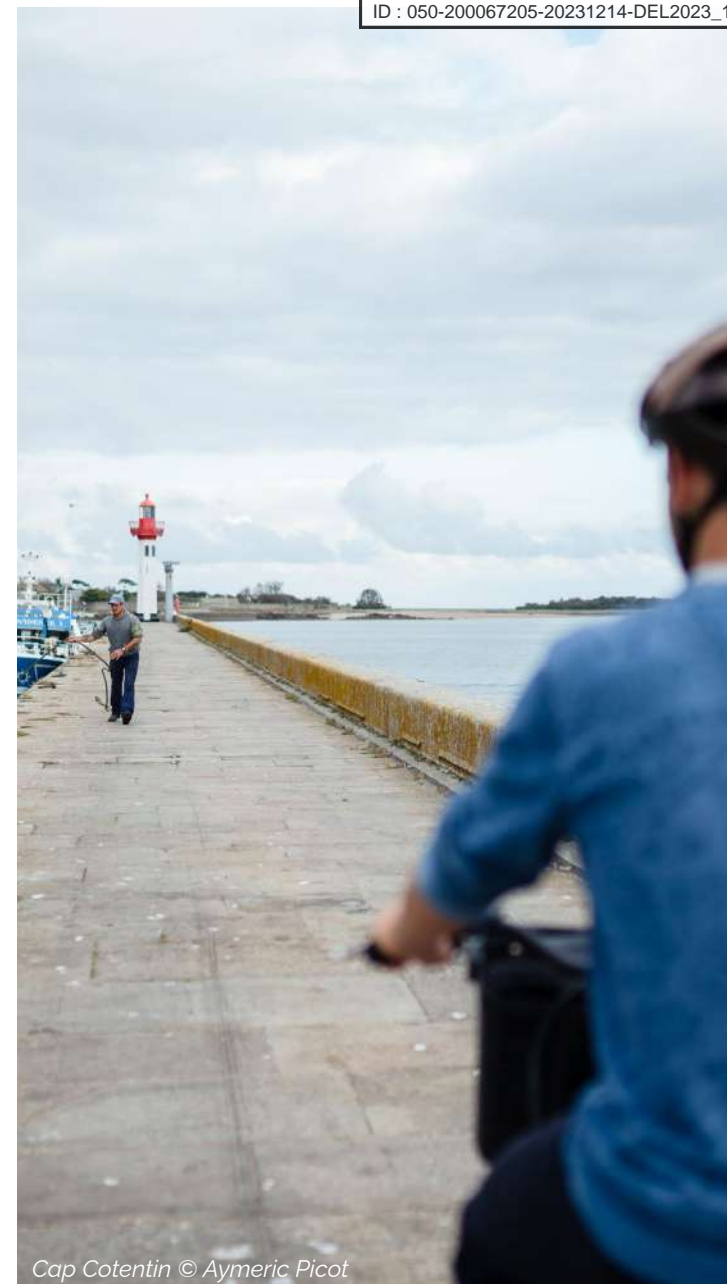
-
- Action 1. Connaître le/les profils des touristes à vélo et leurs attentes
 - Action 2. Développer et diversifier les offres d'itinéraires touristiques et sportifs
 - Action 3. Promouvoir les destinations touristiques et patrimoniales
 - Action 4. Soutenir la mise en tourisme et développer les services aux cyclotouristes
 - Action 5. Sensibiliser et attirer les visiteurs et les locaux à la pratique du vélo loisir et sportif



ENJEUX

Le cyclotourisme est en pleine expansion en France. En novembre 2022, à la suite du Plan Vélo 2022-2027, l'ADEME a lancé le programme "Développer le vélotourisme" en partenariat avec Vélo & Territoire et ADN Tourisme. Il bénéficie d'un budget de 6,5 millions d'euros, servant à améliorer la pratique du tourisme à vélo et faire de la France une destination cyclotouristique majeure. Les actions soutenues par le programme ont pour but d'accompagner les acteurs du tourisme et les collectivités à valoriser les itinéraires cyclables et déployer des services dédiés aux touristes à vélo. En s'inscrivant dans cette dynamique, l'agglomération du Cotentin saisit une opportunité de développement économique locale et de valorisation de son territoire.

D'ailleurs, afin de valoriser ses atouts, comme le littoral et les paysages préservés, la randonnée a été retenue comme une des filières structurantes (avec le nautisme) du Cotentin dans la stratégie de développement touristique élaborée en 2019. Afin de répondre aux ambitions de l'Agglomération du Cotentin, un schéma de développement de la randonnée - qui traite de la randonnée à pied, à cheval et à vélo - a été lancé en fin d'année 2020 par l'Office de Tourisme du Cotentin. Le territoire se pose comme une destination de randonnée par sa taille, son identité, ses paysages, sa nature, son dynamisme, sa diversité, son relief. Toutes les pratiques peuvent être envisagées.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

L'ambition du Cotentin est donc de devenir une destination reconnue sur l'ensemble des pratiques de randonnée. En cohérence avec la marque territoriale « Cotentin Unique par Nature » qui se veut qualitative et durable, l'approche communautaire de destination s'articule avec les enjeux locaux. L'objectif est de diffuser les pratiques sur l'ensemble du territoire et à toutes les saisons, pour bénéficier de la variété des paysages du Cotentin et répartir les flux. L'attention est portée sur le respect de l'environnement (faune, flore) en priorisant les endroits adaptés pour l'accueil et en limitant les flux sur les sites les plus fragiles, en concertation avec les partenaires.

Plus spécifiquement, c'est un territoire propice au développement du tourisme à vélo de par son cadre naturel exceptionnel et son offre d'itinéraires cyclotouristiques existants. Traversé par l'EV4 et ponctué de boucles loisirs, le Cotentin connaîtra des fréquentations et des retombées économiques d'autant plus importantes quand les itinéraires cyclables seront continus, sécurisés, jalonnés et entretenus.

Les actions présentées dans cet engagement consistent à mieux connaître le ou les profils des touristes à vélo, faciliter leur séjour et leur pratique par des services spécifiques, développer un maillage d'itinéraires et de circuits touristiques et de loisirs, ainsi que promouvoir ces pratiques auprès des visiteurs et locaux.



Cap Cotentin © Aymeric Picot

9.1. CONNAÎTRE LE/LES PROFILS DES TOURISTES À VÉLO ET LEURS ATTENTES

Contextualisation de l'action

Aujourd'hui sur le territoire, l'office de tourisme et les structures touristiques disposent de données générales sur le profil d'un touriste de passage dans le Cotentin. Attitude Manche publie, notamment, chaque année, des bilans de la saison touristique sur le département permettant d'identifier la fréquentation de sites touristiques, les activités pratiquées ou encore l'origine des touristes visitant le département. L'office de tourisme, quant à lui, a dressé des portraits des visiteurs du Cotentin. Il est, maintenant, nécessaire d'étudier la cible spécifique des touristes à vélo et de définir les profils d'utilisateurs afin de connaître leurs pratiques et ainsi répondre à leurs besoins. Connaître les attentes des touristes à vélo permettra ainsi de créer une offre d'itinéraires cyclables et de services cohérente pour attirer de nouveaux visiteurs et fidéliser les anciens.

Description de l'action et condition de réalisation

À l'image des bilans de fréquentation touristique réalisés par Attitude Manche ou des documents de stratégie touristique publiés par l'agglomération du Cotentin, il s'agit de récupérer des données sur le profil et les besoins des touristes à vélo :

- Réaliser des sondages et enquêtes via le prisme du vélo auprès des utilisateurs et des structures touristiques.
- Traiter de la donnée afin d'identifier différentes cibles d'utilisateur et ainsi créer une offre cohérente avec ces profils.

- Travailler en collaboration avec différents acteurs touristiques et institutionnels du territoire pour mutualiser les ressources et récupérer de la donnée (récupération de données via les compteurs vélo cf. engagement 1 action 2, partenariat avec les structures touristiques tels que les hébergements, les restaurateurs ou les lieux culturels et patrimoniaux).



Bonnes pratiques

- L'agglomération du Cotentin et l'office de tourisme pourront s'appuyer sur le rapport Développer le Tourisme à vélo dans les territoires réalisé par Vélo & Territoires en 2021 apportant des outils méthodologiques pour répondre à diverses axes de développement dont l'un sur l'évaluation qualitative et quantitative pour mesurer la mise en tourisme d'un territoire via la pratique cyclable.
- La région Bretagne avec l'aide de partenaires (office de tourisme, départements, etc.) élabore des études sur la fréquentation des véloroutes permettant des analyses sur différents sujets :
 - Profil des cyclistes
 - Fréquentation des véloroutes par les itinérants
 - Satisfaction des usagers
 - Itinéraires les plus fréquentés

La méthodologie utilisée repose sur différents outils :

- Une enquête quantitative (comptages automatiques et manuels - 59 compteurs automatiques).
- Une enquête qualitative (37 points d'enquêtes auprès des usagers, des comptages manuels et un questionnaire en ligne).
- Des comptages des usagers à vélo auprès des hébergeurs et des loueurs.

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'office de tourisme.
- Acteur institutionnel : l'Agglomération du Cotentin, le département de la Manche (propriétaire des compteurs), Attitude Manche (réalisation, en 2023, d'une étude évaluant l'ensemble des retombées des fréquentations et économiques de l'EV4).
- Autre acteur : l'ensemble des professionnels du tourisme, les usagers.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : enquêtes et traitement.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Réalisation d'un bilan annuel de la fréquentation des itinéraires cyclables touristiques et production de focus, selon les années, sur le profil des usagers, leur satisfaction, l'usage des services.

9.2. DÉVELOPPER ET DIVERSIFIER LES OFFRES D'ITINÉRAIRES TOURISTIQUES ET DE LOISIRS

Contextualisation de l'action

Le Cotentin est un territoire propice à de nombreuses pratiques cyclables qu'elles soient touristiques ou sportives. Composé de boucles cyclotouristiques, cyclo sportives, gravel et VTT et traversé par un grand itinéraire européen, le Cotentin attire une diversité de touristes à vélo. Dans le but de valoriser cette offre, il s'agit de mailler et de sécuriser ces itinéraires cyclables afin qu'ils soient accessibles au plus grand nombre et qu'ils valorisent le territoire en se démarquant des autres destinations cyclotouristiques.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Création d'un maillage d'itinéraires touristiques et de loisirs

Il s'agit de s'appuyer sur la Vélomaritime pour déployer de nouvelles boucles cyclables. L'enjeu est de les connecter à un réseau cyclable sécurisé, qu'il soit touristique ou utilitaire. Ces continuités permettront de créer un véritable maillage d'itinéraires cyclables. Ce travail devra être effectué en cohérence avec le Schéma directeur des randonnées pédestres et cyclables.

Tout comme le réseau cyclable touristique, l'offre de parcours sportifs doit être mise en réseau afin de permettre aux usagers de parcourir autant que possible des itinéraires dédiés pour se rendre sur le circuit ou pour passer de l'un à l'autre. Dans la

commune de la Hague, entre autre, la mise en connexion des différents circuits VTT permettrait de réaliser un parcours de moyenne distance, en complément de l'itinéraire VTT Tatihou / Mont-St-Michel.

→ Une valorisation des itinéraires par le patrimoine local et les sites naturels

En s'appuyant sur la richesse patrimoniale et naturelle du territoire, les boucles pourront être thématiques. En leur donnant une identité, les usagers pourront les identifier et choisir les itinéraires en fonction de leurs envies. Ces boucles s'appuieront sur les richesses locales, parfois insolites, pouvant être considérées par l'utilisateur comme une réelle valeur ajoutée face à d'autres itinéraires cyclables. Par ailleurs, en s'appuyant sur la topographie du territoire, des itinéraires de gravel peuvent être davantage développés, permettant au Cotentin de se démarquer des autres destinations et développant une pratique plutôt émergente.

→ Des itinéraires touristiques sécurisés et qualitatifs

Les itinéraires cyclotouristiques et sportifs se composent de différents revêtements. Il s'agira d'informer les pratiquants sur les types de revêtements de chaque itinéraires (enrobé, stabilisé, chemin non carrossable) leur permettant de choisir le type de vélo à privilégier, mais aussi de montrer les itinéraires qui peuvent aussi convenir à des trajets utilitaires.

Lors de l'élaboration des nouveaux itinéraires cyclables, une attention particulière devra être portée à la requalification des itinéraires pédestres existants en itinéraires cyclables. En effet, pour garantir la sécurité de l'utilisateur, la qualité du revêtement pourra, si nécessaire, être améliorée.

En réponse à la dangerosité actuelle de certains circuits VTT, une sécurisation globale des itinéraires touristiques et sportifs devra être apportée en privilégiant l'utilisation de voies vertes et de circuits de loisirs permettant aux usagers de ne pas cohabiter avec la voiture. Des bornes de sécurisation pourraient être proposées permettant aux personnes appelant les secours d'être géolocalisées rapidement. Cela est déjà le cas, depuis 2019, sur le sentier du littoral à la Hague et cela a été étendu, en 2022, à tout le littoral manchois avec des bornes numérotées tous les 500 m à 1 km. Le dispositif vise surtout les randonneurs.

→ Des itinéraires touristiques accessibles à tous

Afin de développer l'offre et de diversifier les profils d'utilisateurs, le niveau des pratiquants devra être pris en compte. Le Cotentin pourra, par exemple, proposer des itinéraires accessibles à des familles, ainsi qu'à des personnes dites fragiles, comme les personnes âgées ou les personnes en situation de handicap. Le territoire s'engagera ainsi dans un tourisme inclusif.

→ Des itinéraires touristiques présents sur les plateformes numériques

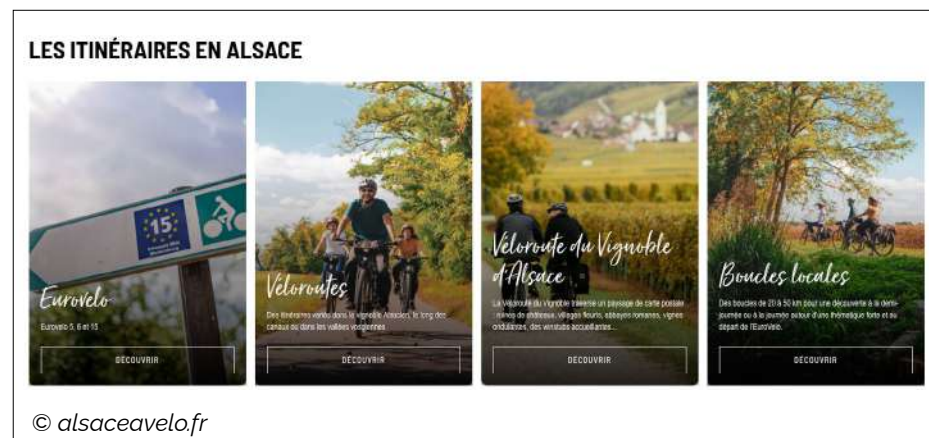
Les éditions et la promotion numériques devront être adaptées pour rendre accessible au plus grand nombre toutes les informations nécessaires aux pratiques du vélo. Des fiches vélo et/ou topoguides seront créées, de nouveaux circuits seront créés sur les plateformes numériques (sites et applications).





Bonnes pratiques

- Le site Alsace à vélo : ce site propose l'ensemble des itinéraires de loisirs en Alsace comprenant un descriptif détaillé de l'itinéraire (distance, temps, dénivelé, difficulté, revêtement, ombragé ou non, la période idéal, les points d'intérêts dans un rayon de 5 km de l'itinéraire). Il est également possible de télécharger le tracé KML, GPS et GPX ainsi qu'une fiche détaillée en PDF reprenant l'ensemble des informations.
- La Traversée du Massif des Vosges VTT : détail de l'itinéraire sur le site Alsace à vélo - 418 km de Wissembourg à Thann en passant par le sommet du Grand Ballon à 1 424 m d'altitude. Cet itinéraire a été conçu et balisé par la Ligue d'Alsace de cyclotourisme.
- La région Normandie, territoire de Gravel : plus d'une vingtaine d'itinéraires de Gravel en Normandie. Un itinéraire de Granville à Cherbourg sur trois jours à travers la Manche de 214 km pour 1 840 m de dénivelé doit être une offre sur laquelle se baser pour développer cette pratique.



Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'office de tourisme en identifiant les nouveaux parcours à développer.
- Acteurs institutionnels : L'agglomération pour jalonner les boucles loisirs à travers la compétence de promotion touristique, pour valider les tracés et être relais d'information auprès du département ; les communes pour la sécurisation des itinéraires et la validation des tracés ; la région (CRT) pour le suivi de ce développement.
- Autres acteurs : les associations sportives et touristiques, les organismes de protection environnementale (Conservatoire du littoral, SyMEL, réserves naturelles, parc naturel régional des marais du Cotentin et du Bessin, etc.).

Calendrier

Moyen terme - 2026-2028

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : organisation de l'événement (communication, matériels).

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de nouveaux itinéraires et boucles locales créés (nombre de km).

9.3. PROMOUVOIR LES DESTINATIONS TOURISTIQUES ET PATRIMONIALES

Contextualisation de l'action

Les itinéraires proposés doivent être en adéquation avec les 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 un jalonnement homogène.

À titre d'exemple, actuellement, le jalonnement de la Vélomaritime indique principalement le Mont-Saint-Michel. 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 locaux 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.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Balisage des circuits de loisirs

Réglementés, les balisages des circuits touristiques et sportifs devront être déployés, actualisés et entretenus sur l'ensemble des itinéraires du territoire.

→ Jalonnement des points d'intérêts

Dans le but de structurer les itinéraires touristiques et mettre en place un jalonnement homogène et cohérent, une stratégie permettant de cadrer l'utilisation de ce jalonnement devra être mise en place. La démarche devra être en accord avec la stratégie menée par l'office de tourisme sur le Schéma d'accueil et de diffusion de l'information (SADI) et notamment les RIS (relais information services). Cette stratégie explicitera les typologies de points d'intérêts, ainsi que la charte graphique à utiliser.

Il s'agira dans un premier temps d'ajouter aux 124 sites touristiques répertoriés sur le territoire, des points d'intérêts plus locaux présents le long des itinéraires ou à maximum 5 km de celui-ci et qui peuvent avoir un attrait pour les visiteurs à vélo. Ce jalonnement pourra indiquer des lieux patrimoniaux, culturels, naturels, les cœurs de bourg ou d'équipements comme des aires de pique-nique. En parallèle, des panneaux RIS pourront être ajoutés dans certains lieux stratégiques permettant de donner des informations complémentaires (points d'eau, vélocistes, etc.).



Bonnes pratiques

- Erdre et Gesvres : la communauté de commune a mis en place une signalétique au sol indiquant la prochaine destination ainsi que le temps en minutes.
- La vallée Baie de Somme : ponctuant les itinéraires de la vallée de la Somme, une expérimentation de panneaux indiquant, le numéro de l'itinéraire, la connexion avec l'EV4, la commune suivante, le nombre de kilomètres, le temps en minutes ainsi que les services qui seront présents à la prochaine destination. Ces panneaux ont été mis en place par Somme Tourisme en collaboration avec le Syndicat Mixte Baie de Somme Grand Littoral Picard.



© courrier-picard.fr

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'office de tourisme pour l'identification des lieux d'implantation du jalonnement et l'élaboration de la stratégie d'implantation des RIS dans le cadre du SADI (Schéma d'accueil et de diffusion de l'information).
- Acteurs institutionnels : l'agglomération du Cotentin pour le jalonnement des boucles loisirs à travers la compétence de promotion touristique et en soutien financier, les communes pour l'accord sur les implantations, la région (CRT) en tant que gestionnaire de la Vélomaritime.
- Autres acteurs : association sportive pour la validation du balisage des circuits sportifs.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Moyen terme - 2026-2028

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : jalonnement

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de RIS.
- Données SIG des panneaux de jalonnement.

9.4. SOUTENIR LA MISE EN TOURISME ET DÉVELOPPER LES SERVICES AUX CYCLOTOURISTES

Contextualisation de l'action

Parallèlement à la réalisation d'itinéraires touristiques et sportifs continus et sécurisés, la mise à disposition de services est essentielle pour augmenter leur attractivité. En 2022, le territoire ne comptait que 14 structures labellisées Accueil Vélo. En développant des services adaptés à la pratique des différents profils de cyclotouristes, le Cotentin développera une réelle valeur ajoutée à son offre et se démarquera face à d'autres territoires nationaux proposant des itinéraires cyclables touristiques.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Labellisation des structures touristiques

Il s'agit de valoriser les structures labellisées Accueil vélo sur le territoire et de leur donner une visibilité en communiquant sur leurs présences et les services mis à disposition des touristes à vélo. Le développement de ce label peut être renforcé. Pour les structures touristiques non éligibles au label car situées hors de la bande des 5 km longeant l'itinéraire EV4, le cahier des charges Accueil vélo pourra servir de guide pour développer des services spécifiques.

→ Équipements et services sur les itinéraires

De manière générale, il s'agira d'apporter un confort supplémentaire à la pratique cyclable des visiteurs, qu'ils soient

itinérants, sportifs ou simplement en balade :

- Mise à disposition de points d'eau dans les structures labellisées Accueil vélo, ainsi que ponctuellement le long des itinéraires cyclotouristiques et notamment l'EV4.
- Mise en place d'aires de services le long des itinéraires centralisant divers équipements : point de recharge pour les batteries VAE, station de gonflage, station d'auto-réparation, station de lavage, stationnement courte durée, casier pour stocker temporairement des bagages, aire de pique-nique, poubelle, sanitaire, aire de jeux.
- Renforcement de structures de location de vélos et d'emport des bagages. Le Cotentin dispose d'un service de la Malle Postale pour les randonneurs pédestres et cyclables qu'il faudra déployer plus largement.

Tous ces services devront faire l'objet d'une bonne information auprès de l'utilisateur. Celle-ci peut être faite sur de la signalétique, de l'édition ou encore sur des plateformes cartographiques collaboratives (OSM, etc.).

→ Équipements en stationnement des lieux touristiques

Il s'agit d'offrir aux cyclotouristes la possibilité de stationner leurs vélos à proximité des destinations touristiques afin de les encourager à réaliser des visites. Le cyclotouriste devra avoir la possibilité de stationner confortablement un vélo équipé potentiellement de sacoches, remorque, panier, siège enfant. Des systèmes de consignes avec les commerçants ou des structures touristiques pourront être proposés en complément de stationnement sécurisé afin de sécuriser les bagages.

→ Une offre d'hébergements adaptés

Les cyclotouristes recherchent un hébergement peu coûteux, à la nuitée, à proximité d'un itinéraire cyclable et facilement reservable. Le long des véloroutes, il est fréquent de trouver des hébergements légers (cabane, tentes déjà montées, roulottes, cabadiennes, etc.) disponibles. Une offre similaire pourrait être développée dans le Cotentin. De plus, en complément de l'offre de très courte durée, à proximité des pôles de pratique du vélo, des hébergements offrant un accueil de quelques jours, avec des conditions adaptées aux cyclistes, et éventuellement, offrant de grande capacité permettraient de répondre à l'ensemble des besoins des touristes à vélo.





Bonnes pratiques

- Station de lavage vélo Altinnova à Marquise : cette station propose deux bornes de lavage vélo ouvertes en libre-service avec un paiement par carte. Cette aire propose également un totem de réparation/gonflage ainsi que du stationnement courte durée. Ce service a été déployé par la communauté de communes de La terre des 2 caps.
- Vélodyssée cabadienne : sur la Vélodyssée, entre Nantes et Brest, des hébergements légers sont proposés avec pour certains la possibilité de nettoyer et réparer son vélo.
- Le long de la Loire à vélo, aire de Montjean-sur-Loire, à 20 min d'Angers, présence des services suivants : stationnement vélo, parking d'accès voiture, sanitaires, abris vélo couverts, jeux pour enfants, terrain multisport, aire de pique-nique, borne de recharge VAE.
- En Maine-et-Loire : implantation de stations de recharge de batterie VAE le long de la Loire à vélo et de la Vélo Francette sous la forme de casiers dans des armoires sécurisées.

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : l'office de tourisme pour l'identification des lieux à labelliser et l'implantation des services.
- Acteurs institutionnels : la région (CRT) pour la gestion des accueils vélo, l'agglomération du Cotentin en soutien financier et accompagnement technique, les communes pour la validation des implantations et le soutien financier, Attitude Manche en animation du réseau Accueil vélo à l'échelle départementale et en proposition de services.
- Autres acteurs : les structures touristiques (hébergement, lieux touristiques, restaurants, etc.), les communes pour l'implantation d'équipements.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Moyen terme - 2026-2028

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Investissement : mobiliers et services.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'équipements et d'aires de service.
- Nombre de structures labellisées Accueil Vélo.

9.5. SENSIBILISER ET ATTIRER LES VISITEURS ET LES LOCAUX À LA PRATIQUE DU VÉLO LOISIR ET SPORTIF

Contextualisation de l'action

En organisant des événements mettant en valeur la pratique touristique, mais aussi sportive du vélo, le Cotentin s'inscrit dans une dynamique de développement de diverses formes du vélo et se positionne comme un territoire qui accueille une grande diversité d'usagers. Ponctuant l'année et réitérés, ces événements permettront de donner aux clubs sportifs une vitrine pour attirer de nouveaux adeptes, qu'ils soient de passage ou locaux. Ces événements pourront aussi être utilisés pour amplifier la promotion du vélo du quotidien.

Description de l'action et condition de réalisation

→ Événements de promotion de l'offre touristique et sportive

Dans le but d'attirer à la fois les locaux et les touristes de passage à pratiquer le vélo sportif, des événements s'appuyant sur les clubs locaux devront être développés. L'enjeu est de pérenniser les événements dans la durée, mais aussi d'organiser des événements sur des temps plus longs, comme la semaine fédérale du cyclotourisme. Pour cela, un soutien financier et/ou humain aux clubs locaux, ainsi qu'un relais de communication, devra être poursuivi.

→ Création d'une base de données et de documents de promotion des itinéraires

Dans le cadre du développement des itinéraires cyclables, l'office de tourisme devra veiller à ce que la cartographie présente sur son site soit régulièrement mise à jour. Par ailleurs, afin d'être en mesure de communiquer et répertorier les événements sportifs des clubs locaux, un canal de communication doit être bien identifié entre ces derniers et l'office de tourisme. En présentant de manière claire et regroupée sur une page les informations concernant le cyclotourisme et la pratique sportive du vélo, l'organisation des séjours dans le Cotentin en sera facilitée.

→ Sensibilisation des cyclotouristes et des riverains

Dans le cadre du développement de cette pratique du vélo, et afin de s'inscrire également dans un respect de l'environnement local, il s'agira de sensibiliser les cyclotouristes à l'usage des sentiers, notamment le sentier littoral, et au respect de ceux qui sont interdits aux vélos. Un document de communication pourra être relayé au sein des BIT et structures touristiques, ainsi que sur les sites internet dédiés.



Bonnes pratiques

- Gravel of Legends : ce périple de 320 km traversant différents territoires s'inscrit dans le cadre du festival Nature is Bike, un événement consacré au gravel. La dernière édition, en 2022, s'est déroulée d'Angers à Arromanche-les-Bains.



Gravel of legends © vojomag.com

Acteurs locaux à engager et ressources nécessaires

- Acteur en charge de l'action : les communes en tant qu'organisatrices d'événements locaux, les associations cyclotouristiques et sportives du territoire.
- Partenaire institutionnel : L'agglomération pour le soutien à l'organisation (prêt de matériel), l'office de tourisme comme soutien à l'organisation et la promotion de l'événement et en élaboration de supports de sensibilisation.
- Autres acteurs : les adhérents des clubs sportifs.

Calendrier

Court terme - 2024-2025

Moyen terme - 2026-2028

Budget

- Impact sur les ressources humaines allouées à la politique cyclable.
- Fonctionnement : documents de communication.

Indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'événements.
- Nombre de participants par événement.

Envoyé en préfecture le 14/12/2023

Reçu en préfecture le 15/12/2023

Publié le

ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_137-DE



Schéma Directeur Cyclable

ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Enjeux

La création d'un réseau d'itinéraires cyclables est essentiel pour faire du vélo un véritable mode de transport. L'élaboration d'un outil de planification et de programmation comme le schéma directeur cyclable permet à l'agglomération de formaliser ses intentions en termes de réalisation d'un maillage cohérent d'itinéraires cyclables. Cet outil servira à guider les actions à réaliser par l'agglomération pour la mise en œuvre de ce maillage dont le but est d'offrir aux habitants une solution sécurisée, efficace et attractive de mobilité cyclable. Le schéma directeur cyclable est également l'outil permettant l'établissement d'une programmation temporelle et budgétaire pour rendre possible sa mise en œuvre et pour cadrer une approche de collaboration avec les parties prenantes (communes, département, région, État, etc.).

Suite à l'identification des enjeux et des besoins locaux (démarche de co-construction), ainsi qu'à la formalisation des ambitions territoriales, le schéma directeur cyclable du Cotentin a été élaboré afin d'atteindre ces objectifs :

Objectifs

Suite à l'identification des enjeux et des besoins locaux (démarche de co-construction), ainsi qu'à la formalisation des ambitions territoriales, le schéma directeur cyclable du Cotentin a été élaboré afin d'atteindre ces objectifs :

- Relier les pôles de proximité et les communes constituant un même bassin de vie ;
- Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements;
- Créer des itinéraires de rabattement vers les principaux pôles d'intermodalité ;
- Participer à la création d'un maillage cyclable territorial favorable aux déplacements utilitaires, touristiques et de loisir, et en lien avec des itinéraires actuels et projetés par d'autres acteurs.

Hiérarchie du schéma directeur cyclable

Pour atteindre les objectifs tracés, le schéma directeur cyclable propose la réalisation d'un maillage idéal hiérarchisé. Ce maillage permet d'avoir une vision plus concrète et plus localisée des liaisons cyclables et se décline par les itinéraires du réseau structurant et du réseau secondaire. Le réseau structurant contient les itinéraires intercommunaux qui répondent aux enjeux pour un nombre plus important d'habitants du territoire. Le réseau secondaire contient des itinéraires d'intérêt plus local et sert à compléter le maillage cyclable.

**Nota : le réseau secondaire n'a pas fait l'objet d'une analyse approfondie permettant de mieux déterminer les itinéraires les plus adaptés aux besoins/usages. Ces liaisons devront donc être validées et expertisées avec les communes concernées afin d'écartier les liaisons moins adaptées et/ou avec un haut niveau de complexité de mise en œuvre.*

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE



AMÉNAGEMENTS

Typologies d'aménagement conseillées

Une dizaine d'itinéraires du réseau cyclable structurant ont fait l'objet d'une étude de pré faisabilité. Cette étude de base a été réalisée sur les itinéraires considérés comme les plus pertinents à développer à court et moyen terme et a pris en compte le contexte traversé ainsi que certaines problématiques identifiées (emprises disponibles, volume et vitesses sur le réseau routier, chemins existants et potentiellement exploitables, etc.). À noter que les volets réglementaires et environnementaux n'ont pas été approfondis dans cette étude et ils devront être développés dans le cadre d'une phase ultérieure.

À l'issue de cette étude, certaines tendances en matière de typologies d'aménagements pour ces itinéraires ont pu être dégagées. La compréhension des besoins en termes de typologie d'aménagement a permis de réaliser un premier indice de faisabilité technique pour chaque itinéraire, ce qui a facilité la prévision d'une notion de coût de mise en œuvre. S'agissant à ce stade uniquement des typologies conseillées, il existe la possibilité que certaines des propositions puissent évoluer (changement de typologie, voire définition de variantes) lors des études de faisabilité qui seront réalisées dans une phase ultérieure. Dans ce contexte, l'objectif de l'étude de pré faisabilité a été d'anticiper les interventions à réaliser sur chaque itinéraire.



© Copenhagenize - Lund, Suède

AMÉNAGEMENTS

Envoyé en préfecture le 14/12/2023

Reçu en préfecture le 15/12/2023

Publié le

ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_137-DE



AMÉNAGEMENTS

INTERVENTIONS	TYPOLOGIE D'AMÉNAGEMENT	BUDGET
Aménagements lourds	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements cyclables en site propre : piste cyclable (unidirectionnelle ou bidirectionnelle) ou voie verte ex-nihilo ; • Franchissement par ouvrage ; • Aménagement des intersections pour la résorption de discontinuités et de points noirs. 	<p>Fourchette de 200 à 300 k€ HT/km.</p> <p><i>Ce chiffre est susceptible d'être plus élevé sur de très courtes distances (ouvrages d'art, terrassements en grande masse, milieu urbain qualitatif et/ou avec usages denses, etc.)</i></p>
Aménagements légers	<ul style="list-style-type: none"> • Jalonnement et signalisation ; • Aménagements ponctuels d'apaisement ; • Reclassement de voirie en voie verte. 	<p>Fourchette de 20 à 40 k€ HT/km</p>
Aménagements intermédiaires	<ul style="list-style-type: none"> • Mixe de deux cas précédents mais dont la nécessaire continuité passe par une réalisation d'un seul tenant ; • Itinéraires qui connaissent, au moins sur certains tronçons, des traitements plus coûteux que la moyenne : <ul style="list-style-type: none"> » réalisation de revêtements sur des chemins (chasses) non revêtus ; » aménagement des intersections pour la résorption de discontinuités et de points noirs ; » mise en place de pistes unidirectionnelles en agglomération par la modification du stationnement existant, etc 	<p>Fourchette de 40 à 100 k€ HT/km</p>

PROGRAMMATION

Phasage de mise en œuvre

Le phasage de mise en œuvre des itinéraires faisant partie du réseau structurant est divisée en trois grandes périodes :

- **Phase 1** : réalisation à courte terme (2024-2026) d'environ 57 Km
- **Phase 2** : réalisation à moyen terme (2027-2031) d'environ 54 Km
- **Phase 3*** : réalisation à long terme (au-delà de 2031) d'environ 125 Km

**La précision des tracés de principe et la pertinence des itinéraires devront être évaluées ultérieurement.*



© Copenhagenize - Montpellier Méditerranée Métropole

Priorisation

La priorisation de mise en œuvre de chaque itinéraire se base sur le croisement de leurs indices de faisabilité et coût, tout en tenant compte de l'impact de leur réalisation sur l'atteinte des objectifs territoriaux en matière de développement du vélo. Ces impacts attendus sont :

- la création d'un itinéraire "phare" qui permettrait de faire émerger une dynamique territoriale en termes du développement de la mobilité cyclable ;
- l'impact sur la mobilité du quotidien (notamment sur un bassin de vie) ;
- l'impact sur l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacements (facilitant les déplacements entre pôles de proximité) ;
- le développement du maillage territorial par la création d'une continuité et/ou par l'amélioration de la qualité d'un itinéraire cyclable existant.

PROGRAMMATION





Envoyé en préfecture le 14/12/2023

Reçu en préfecture le 15/12/2023

Publié le

ID : 050-200067205-20231214-DEL2023_137-DE



www.lecotentin.fr

www.capcotentin.fr



RÉALISATION DU PLAN VÉLO ET SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE PAR COPENHAGENIZE



Schéma Directeur Cyclable

AMO, élaboration du Schéma directeur cyclable du Cotentin

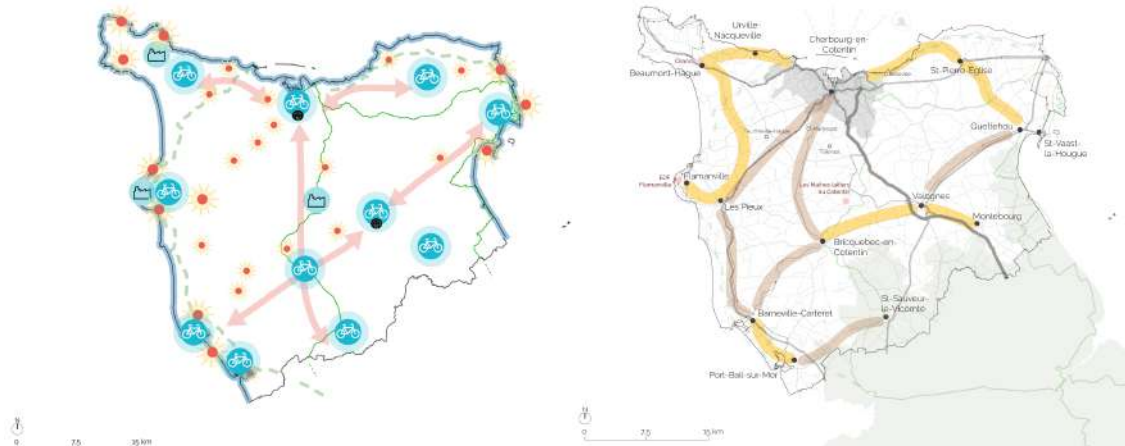
MÉTHODOLOGIE

Élaboration d'un schéma d'intentions

Le Schéma d'intentions est un document présentant les principes et les objectifs à atteindre à long terme. La phase de diagnostic, notamment l'analyse approfondi des pôles de proximité, été une opportunité pour établir une première base des objectifs territoriaux en termes de cyclabilité :

- desservir les pôles d'intermodalité (gares, stations intermodales, arrêts interurbains) ;
- desservir les principaux employeurs du territoire (Orano, EDF France) ;
- rendre les pôles de proximité cyclables (créer une accessibilité cyclable aux établissements scolaires, aux services et aux zones commerciales) ;
- connecter certains pôles de proximité pour favoriser les déplacements utilitaires ;
- réaliser des itinéraires pour favoriser également les déplacements touristiques et de loisir.

Ces objectifs ont permis la création d'un premier schéma d'intentions pour établir certains itinéraires de principe. Le processus de co-construction (ateliers, échanges et groupes de travail avec l'équipe de travail de l'agglomération) ont facilité une meilleure compréhension de l'intérêt de ces itinéraires et une première réflexion sur la potentielle hiérarchisation et/ou catégorisation du futur réseau.



Co-construction du Schéma directeur cyclable

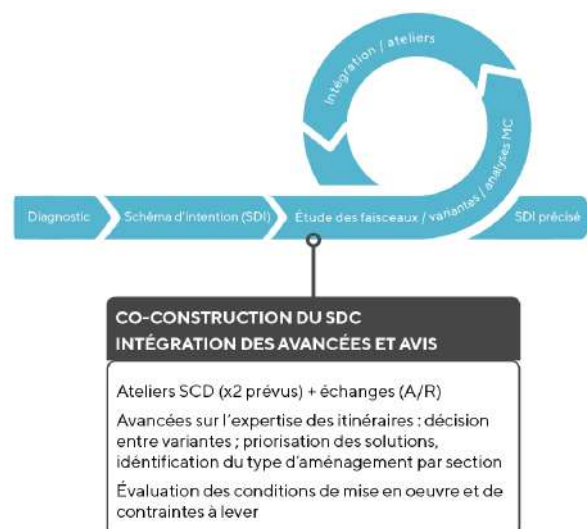
Dans le but de créer un document de planification opérationnel et adapté au contexte local, le schéma directeur cyclable a été élaboré à travers d'un processus de co-construction. Ce processus a été essentiel pour mieux identifier les besoins des usagers ainsi que les capacités et les ambitions du territoire. Ainsi, deux ateliers dédiés aux itinéraires et aux infrastructures cyclables ont été réalisés en parallèle à plusieurs réunions entre Copenhagenize et l'équipe de travail de l'agglomération, ainsi qu'avec d'autres parties prenantes (Département de la Manche, Office de Tourisme du Cotentin).

Réunions avec l'équipe de travail de l'agglomération

Ces réunions entre l'équipe de Copenhagenize et celle de l'agglomération du Cotentin ont permis de cadrer la mission d'élaboration du schéma directeur cyclable. En effet, les différents points stratégiques et techniques ont enrichi la connaissance du territoire et la compréhension des enjeux communautaires et locaux. Ces échanges ont été clés pour la pré-identification des liaisons à développer et des itinéraires de principes à présenter lors des ateliers.

Ateliers dédiés à l'élaboration du schéma directeur cyclable (c.f. CR des ateliers).

Deux ateliers divisés par territoires géographiques (Est/Ouest) ont eu lieu le mois d'avril 2023 à Saint-Pierre-Église et aux Pieux. Une vingtaine de participants des communes concernés ont participé à chaque atelier pour apporter leur connaissance du territoire et des besoins. Sur la base des cartographies produites par Copenhagenize, les participants ont été amenés à analyser les itinéraires de principe pré-identifiés afin de prioriser les principaux sites à desservir par le réseau cyclable : cœurs de bourg, pôles d'intermodalité, établissements scolaires, zones de services ou commerciales/industrielles et sites touristiques. Ce travail a été utile pour écarter certaines sections et certaines variantes qui ont été perçues comme peu adaptées au contexte et aux pratiques envisagées.



Cette démarche de co-construction du schéma directeur cyclable, en parallèle au travail d'expertise mené par Copenhagenize et Présents, a donc facilité :

- la précision des objectifs territoriaux ;
- l'identification des principales liaisons cyclables à réaliser ;
- l'identification des contraintes connues et potentielles pour la mise en œuvre des liaisons cyclables ;
- la hiérarchisation du réseau cyclable.

LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DU COTENTIN

La création d'un réseau d'itinéraires cyclables est essentiel pour faire du vélo un véritable mode de transport. L'élaboration d'un outil de planification et de programmation comme le schéma directeur cyclable permet à l'agglomération de formaliser ses intentions en termes de réalisation d'un maillage cohérent d'itinéraires cyclables. Cet outil servira à guider les actions à réaliser par l'agglomération pour la mise en œuvre de ce maillage dont le but est d'offrir aux habitants une solution sécurisée, efficace et attractive de mobilité cyclable. Le schéma directeur cyclable est également l'outil permettant l'établissement d'une programmation temporelle et budgétaire pour rendre possible sa mise en œuvre et pour cadrer une approche de collaboration avec les parties prenantes (communes, département, région, État, etc.).

Suite à l'identification des enjeux et des besoins locaux (démarche de co-construction), ainsi qu'à la formalisation des ambitions territoriales, le schéma directeur cyclable du Cotentin a été élaboré afin d'atteindre ces objectifs :

- Relier les pôles de proximité et les communes constituant un même bassin de vie ;
- Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements ;
- Créer des itinéraires de rabattement vers les principaux pôles d'intermodalité ;
- Participer à la création d'un maillage cyclable territorial favorable aux déplacements utilitaires, touristiques et de loisir, et en lien avec des itinéraires actuels et projetés par d'autres acteurs.

Hiérarchie du schéma directeur cyclable

Pour atteindre les objectifs tracés, le schéma directeur cyclable propose la réalisation d'un maillage idéal hiérarchisé. Ce maillage permet d'avoir une vision plus concrète et plus localisée des liaisons cyclables et se décline par les itinéraires du réseau structurant et du réseau secondaire. Le réseau structurant contient les itinéraires intercommunaux qui répondent aux enjeux pour un nombre plus important d'habitants du territoire. Le réseau secondaire contient des itinéraires d'intérêt plus local et sert à compléter le maillage cyclable.



Réseau cyclable structurant :

Liaison	Enjeux principaux
<ul style="list-style-type: none"> Les Pieux - Flamanville - Diélette 	Déplacements utilitaires
<ul style="list-style-type: none"> Valognes - Montebourg <i>(continuité éventuelle jusqu'à Saint-Marcouf)</i> 	Déplacements utilitaires ; intermodalité
<ul style="list-style-type: none"> Saint-Vaast-la-Hougue - Barfleur - Gatteville-le-Phare <i>(continuité éventuelle jusqu'à Saint-Pierre-Église)</i> 	Tourisme/loisir ; déplacements utilitaires
<ul style="list-style-type: none"> Beaumont-Hague - Usine Orano - Jobourg 	Déplacements utilitaires ; tourisme/loisir
<ul style="list-style-type: none"> Portbail-sur-Mer - Barneville-Carteret 	Tourisme/loisir ; déplacements utilitaires
<ul style="list-style-type: none"> Cherbourg-en-Cotentin - Urville-Nacqueville - Beaumont-Hague 	Déplacements utilitaires ; tourisme/loisir
<ul style="list-style-type: none"> Cherbourg-en-Cotentin - Bretteville 	Déplacements utilitaires ; intermodalité ; tourisme/loisir
<ul style="list-style-type: none"> Cherbourg-en-Cotentin - Saint-Pierre-Église 	Déplacements utilitaires ; intermodalité
<ul style="list-style-type: none"> Cherbourg-en-Cotentin - Martinvast <i>(continuité éventuelle jusqu'à Couville)</i> 	Déplacements utilitaires ; intermodalité
<ul style="list-style-type: none"> Bricquebec-en-Cotentin - Négreville - Valognes 	Intermodalité ; déplacements utilitaires
<ul style="list-style-type: none"> Cherbourg-en-Cotentin - Teurthéville-Hague - Virandeville <i>(continuité éventuelle jusqu'à Les Pieux)</i> 	Déplacements utilitaires ; intermodalité
<ul style="list-style-type: none"> Cherbourg-en-Cotentin - Brix - Rocheville Saint-Sauveur-le-Vicomte - Portbail-sur-Mer Barneville-Carteret - Bricquebec-en-Cotentin Valognes - Quettehou - Saint-Vaast-la-Hougue 	<p><i>Ces liaisons sont des itinéraires de longue distance (>15 km), où un besoin d'usage immédiat n'a pas été constaté lors du diagnostic. Comme les liaisons précédentes, les enjeux peuvent porter sur différents sujets selon l'itinéraire. La création de ces liaisons répondra principalement à une logique de maillage.</i></p> <p>NOTA : bien que la mise en œuvre de ces itinéraires soit prévue à long terme, leur inscription dans le schéma directeur cyclable doit permettre de saisir des éventuelles opportunités d'aménagement du territoire (projets de renouvellement de voirie, projets d'infrastructure, etc.). Certaines séquences plus courtes pourraient donc être réalisées à court ou à moyen terme selon ces éventuelles opportunités.</p>

Réseau secondaire :



Nota : le réseau secondaire n'a pas fait l'objet d'une analyse approfondie permettant de mieux déterminer les itinéraires les plus adaptés aux besoins/usages. Ces liaisons devront donc être validées et expertisées avec les communes concernées afin d'écartier les liaisons moins adaptées et/ou avec un haut niveau de complexité de mise en œuvre.

Réseau touristique et de loisir

Le schéma directeur cyclable intègre le principal itinéraire cyclable touristique et de loisir du territoire, l'Eurovélo 4 (Vélomaritime). Le Département de la Manche étant porteur d'un projet de modification du tracé de cet itinéraire, la cartographie du schéma directeur cyclable du Cotentin inclut le tracé actuel de la EV4, ainsi que le nouveau tracé projeté. Ce dernier n'étant à ce stade qu'un schéma de principe, il pourrait être modifié par le département ultérieurement.

Les autres boucles sportifs et touristiques existant dans le territoire, soit par du jalonnement mis en place, soit par les pratiques des usagers locaux, ne figurent pas dans la hiérarchie du réseau cyclable proposé. Cependant, ces itinéraires ont été pris en compte dans la définition des itinéraires pour faciliter aux usagers d'y accéder à vélo depuis l'une des communes voisines.

Certains nouveaux itinéraires à caractère touristique et de loisir sont également proposés par le schéma directeur cyclable. Bien que ces itinéraires aient comme enjeu principal le tourisme ou

le loisir, ils ont été planifiés pour répondre également aux enjeux de mobilité du quotidien (tracés directs, aménagements en site propre ou sur des secteurs apaisés). À noter que la mise en œuvre de certains de ces itinéraires structurants (Saint-Vaast-la-Hougue <> Barfleur, ou Portbail-sur-Mer <> Barneville-Carteret, par exemple) devra être travaillée en coordination avec le Département de la Manche, qui s'occupe de développer les itinéraires cyclables touristiques, notamment à proximité du littoral.

Typologie des aménagements conseillés



Une dizaine d'itinéraires du réseau cyclable structurant ont fait l'objet d'une étude de pré-faisabilité. Cette étude de base a été réalisée sur les itinéraires considérés comme les plus pertinents à développer à court et moyen terme et a pris en compte le contexte traversé ainsi que certaines problématiques identifiées (emprises disponibles, volume et vitesses sur le réseau routier, chemins existants et potentiellement exploitables, etc.). À noter que les volets réglementaires et environnementaux n'ont pas été approfondis dans cette étude et ils devront être développés dans le cadre d'une phase ultérieure.

À l'issue de cette étude, certaines tendances en matière de typologies d'aménagements pour ces itinéraires ont pu être dégagées. La compréhension des besoins en termes de typologie d'aménagement a permis de réaliser un premier indice de faisabilité technique pour chaque itinéraire, ce qui a facilité la prévision d'une notion de coût de mise en œuvre. S'agissant à ce

stade uniquement des typologies conseillées, il existe la possibilité que certaines des propositions puissent évoluer (changement de typologie, voire définition de variantes) lors des études de faisabilité qui seront réalisées dans une phase ultérieure. Dans ce contexte, l'objectif de l'étude de préfaisabilité a été d'anticiper les interventions à réaliser sur chaque itinéraire.

Interventions	Typologie d'aménagement	Budget
Aménagements lourds	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements cyclables en site propre : piste cyclable (unidirectionnelle ou bidirectionnelle) ou voie verte ex-nihilo ; - Franchissement par ouvrage ; - Aménagement des intersections pour la résorption de discontinuités et de points noirs. 	<p>Fourchette de 200 à 300 k€ HT/km.</p> <p><i>Ce chiffre est susceptible d'être plus élevé sur de très courtes distances (ouvrages d'art, terrassements en grande masse, milieu urbain qualitatif et/ou avec usages denses, etc.)</i></p>
Aménagements légers	<ul style="list-style-type: none"> - Jalonnement et signalisation ; - Aménagements ponctuels d'apaisement ; - Reclassement de voirie en voie verte. 	Fourchette de 20 à 40 k€ HT/km
Aménagements intermédiaires	<ul style="list-style-type: none"> - Mixe de deux cas précédents mais dont la nécessaire continuité passe par une réalisation d'un seul tenant ; - Itinéraires qui connaissent, au moins sur certains tronçons, des traitements plus coûteux que la moyenne : <ul style="list-style-type: none"> - réalisation de revêtements sur des chemins (chasses) non revêtus ; - aménagement des intersections pour la résorption de discontinuités et de points noirs ; - mise en place de pistes unidirectionnelles en agglomération par la modification du stationnement existant, etc. 	Fourchette de 40 à 100 k€ HT/km

Le croisement des deux indices de faisabilité et coût aboutit à trois cas de figures simplifiés et bien tranchés :

- ☺☺☺☺☺ : aménagement pouvant être déployé très rapidement et à peu de frais ;
- ☺☺☺ : aménagement qui demande un « coup de pouce » politique afin d'être mené dans un délai raisonnable, permettant de maintenir la dynamique enclenchée par la première catégorie d'aménagements légers ;
- ☺ : aménagement qui demandera un investissement important et qui devra certainement être phasé sur un temps de plusieurs années ;



Synthèse de pré-faisabilité technique

Itinéraires	Voirie principalement envisageable	Principale typologie d'aménagement conseillée	Linéaire	Niveau de faisabilité	Coût / km	Combinaison faisabilité & coût	Phase
1							
1a	Les Pleux - Flamanville	RD4	piste cyclable	😊😊	€€€€	😊	2
1b	Les Pleux - Flamanville - Dielette	RD265 / RD23	apaisement	😊😊😊😊	€€€	😊😊😊😊	1
2							
2a	Valognes - Montebourg	RD974 / N13	piste cyclable	😊😊😊😊	€€€€	😊	1-2
2b	Valognes - Montebourg (séquence)	Chem. Charleoup	apaisement / voie verte	😊😊😊😊😊😊	€	😊😊😊😊😊😊	1
3							
3a	Saint-Vaast-la-Hougue - Barfleur	RD1 / RD10	apaisement / voie verte	😊😊😊😊😊😊	€€	😊	1
3b	Variante : Montfarville - Barfleur	RD415	apaisement	😊😊😊😊	€€€	😊😊😊😊	1
3c	Barfleur - Gateville-le-Phare	RD116	apaisement		sans analyse à ce stade		2
4							
4a	Beaumont-Hague - Usine Orano	RD901 / RD901E	piste cyclable / voie verte	😊😊😊😊	€€€	😊😊😊😊	1
4b	Usine Orano - Jobourg	sans analyse à ce stade			sans analyse à ce stade		2
5							
5a	Portbail-sur-Mer - Barneville-Carteret	Chem. de Carteret / RD50	mixte	😊😊😊😊	€€€	😊😊😊😊	1
6							
6a	Cherbourg-en-Cotentin - Urville-Nacqueville	RD45 / RD402	mixte	😊😊😊😊	€€€	😊😊😊😊	1-2
7							
7a	Cherbourg-en-Cotentin - Breteville	RD116	apaisement / voie verte	😊😊😊😊😊😊	€€	😊😊😊😊😊😊	1
7b	Cherbourg-en-Cotentin - Gonneville-le-Theil	Chem. des diligences	voie verte	😊😊😊😊	€€€	😊😊😊😊	2
8							
8a	Cherbourg-en-Cotentin (Gare SNCF) - Pont de Martinvast	RD650	piste cyclable	sans analyse à ce stade			1
8a	Pont de Martinvast (Cherbourg) - Martinvast	RD650 / RD900	piste cyclable	😊😊😊😊😊😊	€	😊	1
8a	Variante : Pont de Martinvast (Cherbourg) - Martinvast	ZA Le Pont	apaisement	😊😊😊😊	€€€	😊😊😊😊	1
9							
9a	Rocheville - Nègreville	RD167	apaisement / voie verte	😊😊😊😊😊😊	€€	😊😊😊😊😊😊	2
10							
10a	Martinvast - Teurthéville-Hague - Virandeville	RD122 / rue Bergère	apaisement	😊😊😊😊😊😊	€	😊😊😊😊😊😊	2
11							
11a	Octeville - Acqueville	RD64	piste cyclable		sans analyse à ce stade		2
Linéaire préliminaire des phases 1 et 2 (avec variantes)			109,500 m				

Programmation de mise en œuvre



Le phasage de mise en œuvre des itinéraires faisant partie du réseau structurant est divisée en trois grandes périodes :

- Phase 1 : réalisation à courte terme (2024-2026) d'environ **57 Km**
- Phase 2 : réalisation à moyen terme (2027-2030) d'environ **54 Km**
- Phase 3* : réalisation à long terme (au-delà de 2030) d'environ **125 Km**

**La précision des tracés de principe et la pertinence des itinéraires devront être évaluées ultérieurement.*

La priorisation de mise en œuvre de chaque itinéraire se base sur le croisement de leurs indices de faisabilité et coût, tout en tenant compte de l'impact de leur réalisation sur l'atteinte des objectifs territoriaux en matière de développement du vélo. Ces impacts attendus sont :

- la création d'un itinéraire « phare » qui permettrait de faire émerger une dynamique territoriale en termes du développement de la mobilité cyclable ;
- l'impact sur la mobilité du quotidien (notamment sur un bassin de vie) ;
- l'impact sur l'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacements (facilitant les déplacements entre pôles de proximité) ;
- le développement du maillage territorial par la création d'une continuité et/ou par l'amélioration de la qualité d'un itinéraire cyclable existant.

Les éventuelles contraintes liées aux interfaces avec les itinéraires dont la maîtrise d'ouvrage est portée par une autre instance territoriale (Département de la Manche, Cherbourg-en-Cotentin) sont également prises en compte. Trois périodes de réalisation sont donc proposés :

Phase 1 : (2024-2026)

Liaison	Indice faisabilité / coût	Impact sur l'atteinte des objectifs
<ul style="list-style-type: none"> Les Pieux - Flamanville - Dielette <p>((1B) principalement sur de la voirie partagée)</p>	+++	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur la mobilité du quotidien par le dynamisme et la motivation des deux communes : potentiel de créer un itinéraire "phare" du SDC Trajet domicile/travail vers la Centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) à fort potentiel pour la mobilité cyclable Demande constatée des usagers Impact sur les trajets touristiques et de loisir (desserte de la gare maritime)
<ul style="list-style-type: none"> Valognes - Montebourg <p>((2B) principalement sur de la voirie partagée)</p>	+++++	<ul style="list-style-type: none"> Impact important sur l'intermodalité (gare SNCF à Valognes) Trajet de moyen distance (< 8 km) et possibilité d'utilisation d'un linéaire routier à faible trafic
<ul style="list-style-type: none"> Saint-Vaast-la-Hougue - Barfleur <p>(typologies mixtes mais principalement sur voirie partagée)</p>	++	<ul style="list-style-type: none"> Préfiguration des nouveaux standards de qualité pour les futurs aménagements touristiques sur voirie partagée Développement du maillage cyclable territorial par une desserte vers la commune de Barfleur (liaison depuis la vélomaritime)
<ul style="list-style-type: none"> Beaumont-Hague - Usine Orano <p>(principalement sur site propre)</p>	+++	<ul style="list-style-type: none"> Commune fortement motivée pour développer le vélo du quotidien Trajet domicile/travail court (< 3 km) à fort potentiel pour la mobilité cyclable : potentiel de créer un itinéraire "phare" du SDC
<ul style="list-style-type: none"> Portbail-sur-Mer - Barneville-Carteret <p>(principalement sur de la voirie partagée)</p>	+++	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur la mobilité du quotidien par une liaison clé (10 km environ) entre deux centralités d'un pôle de proximité (Côte des Isles). Continuité d'un itinéraire touristique et de loisir (voie verte de Portbail-sur-Mer) Interface et coordination avec d'autres acteurs : une séquence de cet itinéraire est prévue à court terme par le Département de la Manche
<ul style="list-style-type: none"> Cherbourg-en-Cotentin - Urville-Nacqueville <p>(principalement sur site propre)</p>	+++	<ul style="list-style-type: none"> Développement du maillage cyclable par une greffe à l'itinéraire CV1 de Cherbourg-en-Cotentin Préfiguration des nouveaux standards de qualité pour des aménagements en site propre

		<ul style="list-style-type: none"> - Demande constatée des usagers pour un trajet domicile/travail court (< 5 km) - Coordination des actions avec d'autres acteurs : projet de réalisation à court terme par le Département de la Manche - Impact potentiel sur l'intermodalité (interfaces avec les transports en commun à Cherbourg-en-Cotentin)
<ul style="list-style-type: none"> • Cherbourg-en-Cotentin - Bretteville <p><i>(typologies mixtes mais principalement sur site propre)</i></p>	+++++	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du maillage cyclable par une greffe à l'itinéraire CV1 de Cherbourg-en-Cotentin - Impact sur la mobilité du quotidien, notamment sur les trajets domicile/travail (< 8 km) - Impact potentiel sur l'intermodalité (interfaces avec les transports en commun à Cherbourg-en-Cotentin)
<ul style="list-style-type: none"> • Cherbourg-en-Cotentin - Martinvast <p><i>(typologies mixtes + passage sur ouvrage : pont sur La Divette)</i></p>	++	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du maillage cyclable par la réalisation de la future CV6 de Cherbourg-en-Cotentin - Impact important sur la mobilité du quotidien

Phase 2 : (2027-2030)

<ul style="list-style-type: none"> • Martinvast - Teurthéville-Hague - Virandeville <p><i>(principalement sur de la voirie partagée)</i></p>	+++++	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du maillage cyclable par une greffe à la future CV6 de Cherbourg-en-Cotentin - Impact potentiel sur l'intermodalité (interfaces avec les transports en commun à Cherbourg-en-Cotentin et future station intermodale à Martinvast) - Impact potentiel sur la mobilité du quotidien
<ul style="list-style-type: none"> • Urville-Nacqueville - Beaumont-Hague <p><i>(principalement sur de la voirie partagée)</i></p>	+++	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du maillage cyclable par une liaison entre les itinéraires : Orano - Beaumont-Hague et Urville-Nacqueville - Cherbourg-en-Cotentin - Itinéraire ayant un potentiel d'impact sur la mobilité du quotidien - Impact potentiel sur les trajets touristiques et de loisir
<ul style="list-style-type: none"> • Rocheville - Négreville <p><i>(typologies mixtes mais principalement sur voirie partagée)</i></p>	+++++	<ul style="list-style-type: none"> - La réalisation d'une séquence de l'itinéraire entre Bricquebec-en-Cotentin et Valognes contribue à l'intermodalité (station intermodale, gare SNCF à Valognes) - Impact potentiel sur les trajets touristiques et de loisir par la création d'un accès sécurisé à la voie verte (vélomaritime)

<ul style="list-style-type: none"> Les Pieux - Flamanville <p>((1A) principalement sur site propre)</p>	+	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration des conditions (tracé plus directe et davantage sécuritaire) de l'itinéraire sur voirie partagé réalisé lors de la phase 1. <p><i>Itinéraire à réaliser suite à un constat des usages et de la demande sur le premier itinéraire (1B).</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Cherbourg-en-Cotentin - Gonneville-le-Theil <p>(principalement sur site propre, ou sur voie verte avec trafic motorisé de desserte)</p>	+++	<ul style="list-style-type: none"> Impact potentiel sur l'intermodalité (aire de covoiturage) Développement du maillage cyclable par une greffe à la future CV2 de Cherbourg-en-Cotentin <p><i>NOTA: La traversée de la RD901 peut nécessiter la réalisation d'un ouvrage, ce qui pourrait avoir un impact sur l'indice de faisabilité et sur la phase de programmation.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Orano - Jobourg 	Sans analyse à ce stade	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur la mobilité du quotidien par une liaison clé (< 5 km) Développement du maillage cyclable > continuité de l'itinéraire entre Beaumont-Hague et Orano
<ul style="list-style-type: none"> Octeville - Acqueville 	Sans analyse à ce stade	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur la mobilité du quotidien par une liaison clé (7 km environ) Impact potentiel sur l'intermodalité (2 aires de covoiturage) Développement du maillage cyclable par une greffe au SDC de Cherbourg-en-Cotentin
<ul style="list-style-type: none"> Barfleur - Gatteville-le-Phare 	Sans analyse à ce stade	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur les trajets touristiques et de loisir Développement du maillage cyclable par une continuité de l'itinéraire entre Saint-Vaast-la-Hougue et Barfleur
<ul style="list-style-type: none"> Quettehou - Saint-Vaast-la-Hougue 	Sans analyse à ce stade	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur la mobilité du quotidien par une liaison clé (< 5 km) entre deux centralités Développement du maillage cyclable par une continuité de l'itinéraire entre Saint-Vaast-la-Hougue et Barfleur Impact sur la qualité des aménagements existants (besoin de reprise des aménagements)

Phase 3 : (au-delà de 2030)

<ul style="list-style-type: none"> Martinvast - Couville <p>(potentiellement sur de la voirie partagée)</p>	nd	<ul style="list-style-type: none"> Impact potentiel sur l'intermodalité (station intermodale à Martinvast) Développement de la mobilité du quotidien sur un bassin de vie Développement du maillage cyclable par une continuité de l'itinéraire entre Cherbourg-en-Cotentin - Martinvast
--	----	---

<ul style="list-style-type: none"> ● Rocheville - Brix - Cherbourg-en-Cotentin <p><i>(potentiellement sur de la voirie partagée)</i></p>	<p><i>nd</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Développement de la mobilité du quotidien sur différents bassins de vie - Mise en place des nouveaux standards de qualité pour les aménagements touristiques sur voirie partagée - Création d'un itinéraire touristique alternatif (vélo maritime) incluant la commune de Tollevast
<ul style="list-style-type: none"> ● Saint-Sauveur-le-Vicomte - Portbail-sur-Mer 	<p><i>nd</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du maillage cyclable par une liaison entre Saint-Sauveur-le-Vicomte et la côte ouest du Cotentin - Impact potentiel sur les déplacements touristiques et de loisir
<ul style="list-style-type: none"> ● Bricquebec-en-Cotentin - Valognes <p><i>(sur site propre sur une longue distance)</i></p>	<p><i>+</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Impact potentiel sur l'intermodalité (stations intermodales dans les deux communes, gare SNCF à Valognes) - Impact potentiel sur les déplacements touristiques et de loisir par un accès à la voie verte (vélo maritime)
<ul style="list-style-type: none"> ● Valognes - Montebourg <p><i>((2A) sur site propre le long de la RN13)</i></p>	<p><i>+</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration des conditions (tracé plus directe et davantage sécuritaire) de l'itinéraire sur voirie partagée à réaliser lors de la phase 1. <p><i>Itinéraire à étudier et réaliser suite à un constat des usages et de la demande sur le premier itinéraire (2B).</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Barneville-Carteret - Bricquebec-en-Cotentin ● Barneville-Carteret - Les Pieux ● Les Pieux - Teurthéville-Hague ● Valognes - Quettehou - Saint-Vaast-la-Hougue ● Montebourg - Saint-Marcouf ● Barfleur - Saint-Pierre-Église - Gonneville-le-Theil 	<p><i>nd</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Développement du maillage cyclable par des liaisons dont l'impact sur l'atteinte des objectifs du SDC devra être analysé ultérieurement. <p>NOTA : <i>bien que la mise en œuvre de ces itinéraires soit prévue à long terme (au-delà de 2030), leur inscription dans le schéma directeur cyclable doit permettre de saisir des éventuelles opportunités d'aménagement du territoire (projets de renouvellement de voirie, projets d'infrastructure, etc.). Certaines séquences plus courtes pourraient donc être réalisées à court ou à moyen terme selon ces éventuelles opportunités.</i></p>