

Webinaire France Mobilités Politiques Cyclables

Mardi 18 Mai 2021

Retour d'expérience – Témoignage de la Commune de Vire Normandie



La mise en œuvre d'une stratégie d'aménagements cyclables - Schéma Directeur Vélo

- Fait suite au Plan Vélo dévoilé par le gouvernement en septembre 2018
- Appel à Projet « Vélos et Territoires » de l'ADEME – candidature en décembre 2018 et lauréat en avril 2019 (70% d'aides sur 50 000 €)
- Lancement d'un marché en juin 2019 visant le recrutement d'un AMO et démarrage de l'étude en septembre 2019

→ L'objectif est de favoriser la pratique du vélo sur notre territoire en privilégiant les trajets domicile – travail (traitement des discontinuités, sécurisation des voies destinées aux cyclistes, développement d'infrastructures associées, ...).

Le constat – d'où part Vire Normandie

- Des aménagements cyclables existants uniquement sur la commune déléguée de Vire (31 km), pas sur les 7 autres communes déléguées
- Des aménagements non continus, ne desservant pas finement les pôles générateurs de mobilité
- Une mobilité quotidienne principalement motorisée, avec un fort potentiel pour le vélo puisque la part des déplacements inférieurs à 7 km est de 65% sur notre territoire

→ Quelques freins à la pratique : territoire vallonné mais émergence du VAE, flux de poids lourds importants entraînant un sentiment d'insécurité.

Comment a-t-on procédé ?

Phase 1

Analyse du territoire et des pratiques

1. **Analyse des données existantes**
2. **Visite terrain**
3. **Échanges avec les parties prenantes**
4. **Elaboration du diagnostic**
5. **Synthèse et enjeux**

Phase 2 **Scénarios**

1. **Définition des scénarios**
2. **Ateliers avec les parties prenantes**
3. **Evaluation des scénarios**
4. **Vote en ligne**
5. **Choix du scénario cible**

Phase 3

Définition du projet opérationnel

1. **Approfondissement du scénario cible**
2. **Définition des services connexes**
3. **Programmation**
4. **Plan de communication**

Détail de la Phase n°1

- Synthèse des données et de la documentation existante sur le territoire en lien avec la politique cyclable
- Analyse territoriale permettant de bien appréhender la dynamique du territoire (données INSEE)
- Evaluation de la qualité des aménagements existants à partir de la visite terrain (confort, sécurité, rapidité)
- Synthèse de la concertation des parties prenantes (ADEME, Région, Département, DDTM, CEREMA, association de cyclistes et habitants)
- Présentation des résultats des questionnaires et sondages auprès des habitants du territoire
- conclusion identifiant les forces, faiblesses, opportunités et menaces en intégrant un schéma d'intention pour la suite de l'étude.

Phase n°1 : conclusion du diagnostic

Forces

- › Une véritable volonté de se doter d'une stratégie
- › Une étude qui s'inscrit dans la stratégie globale du territoire
- › Des aménagements existants pour amorcer la stratégie
- › Toutes les parties prenantes mobilisées
- › Les richesses touristiques qui favorisent la pratique

Opportunités

- › L'émergence des VAE
- › La création d'une maison des mobilités, voire d'une maison du vélo
- › Le fort potentiel pour la pratique du vélo compte tenu des distances
- › De nombreux dispositifs d'aides
- › La finalisation du contournement à long-terme

Faiblesses

- › Un flux important de poids lourds et des déplacements dominés par la VP
- › Les conditions de circulation et de sécurité
- › Les aménagements non continus et non réglementaires créant des conflits d'usage
- › Un manque de stationnement, de jalonnement et de service
- › Le relief

Menaces

- › Le recul du dynamisme démographique et du centre-ville
- › Risque d'isolement social des captifs

Phase n°1 : schéma d'intention Vire Normandie

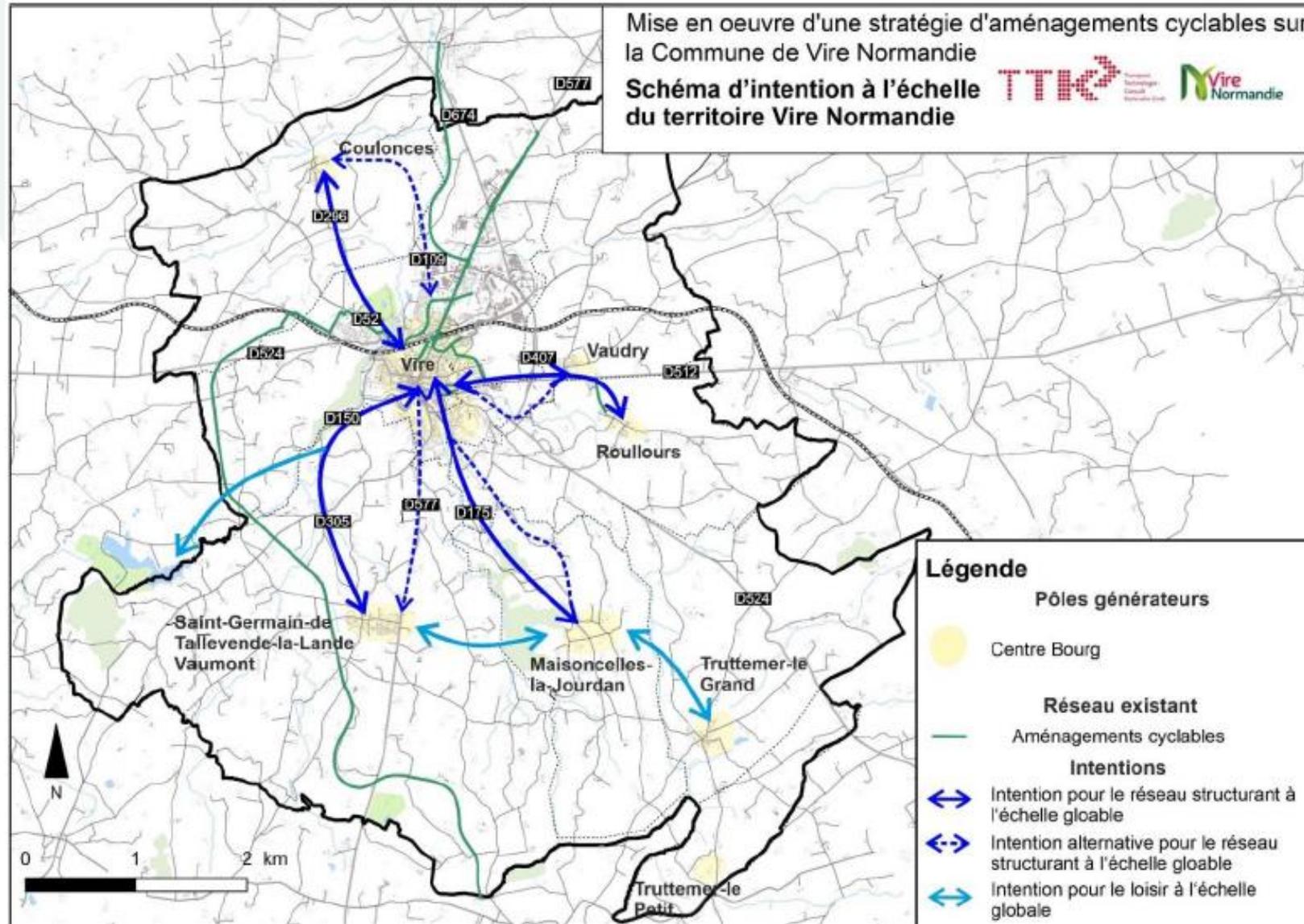


Figure 64 : Schéma d'intention à l'échelle du territoire de Vire Normandie

Phase n°1 : schéma d'intention Vire déléguée

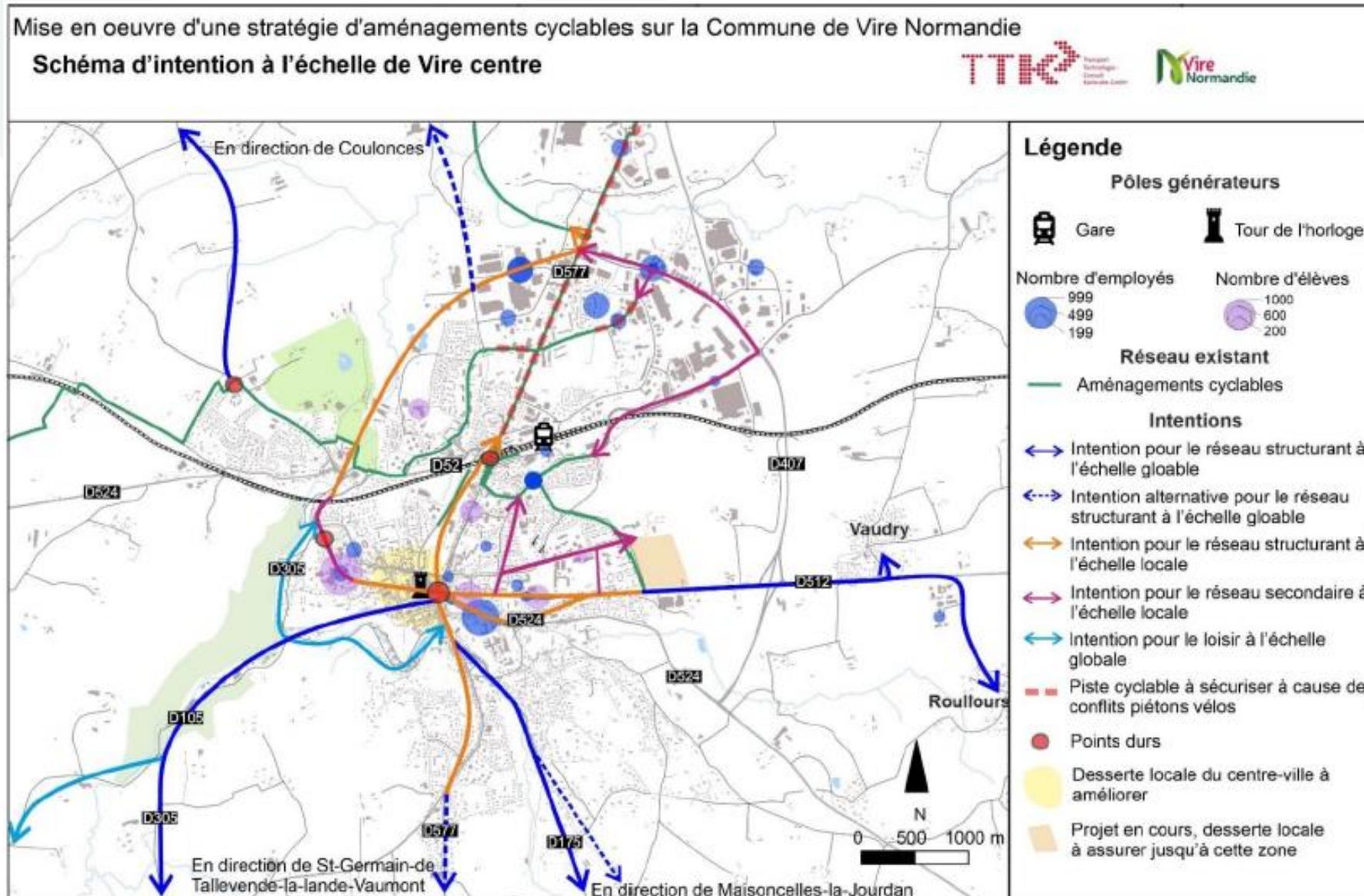


Figure 65 : Schéma d'intention à l'échelle de Vire

Détail de la Phase n°2

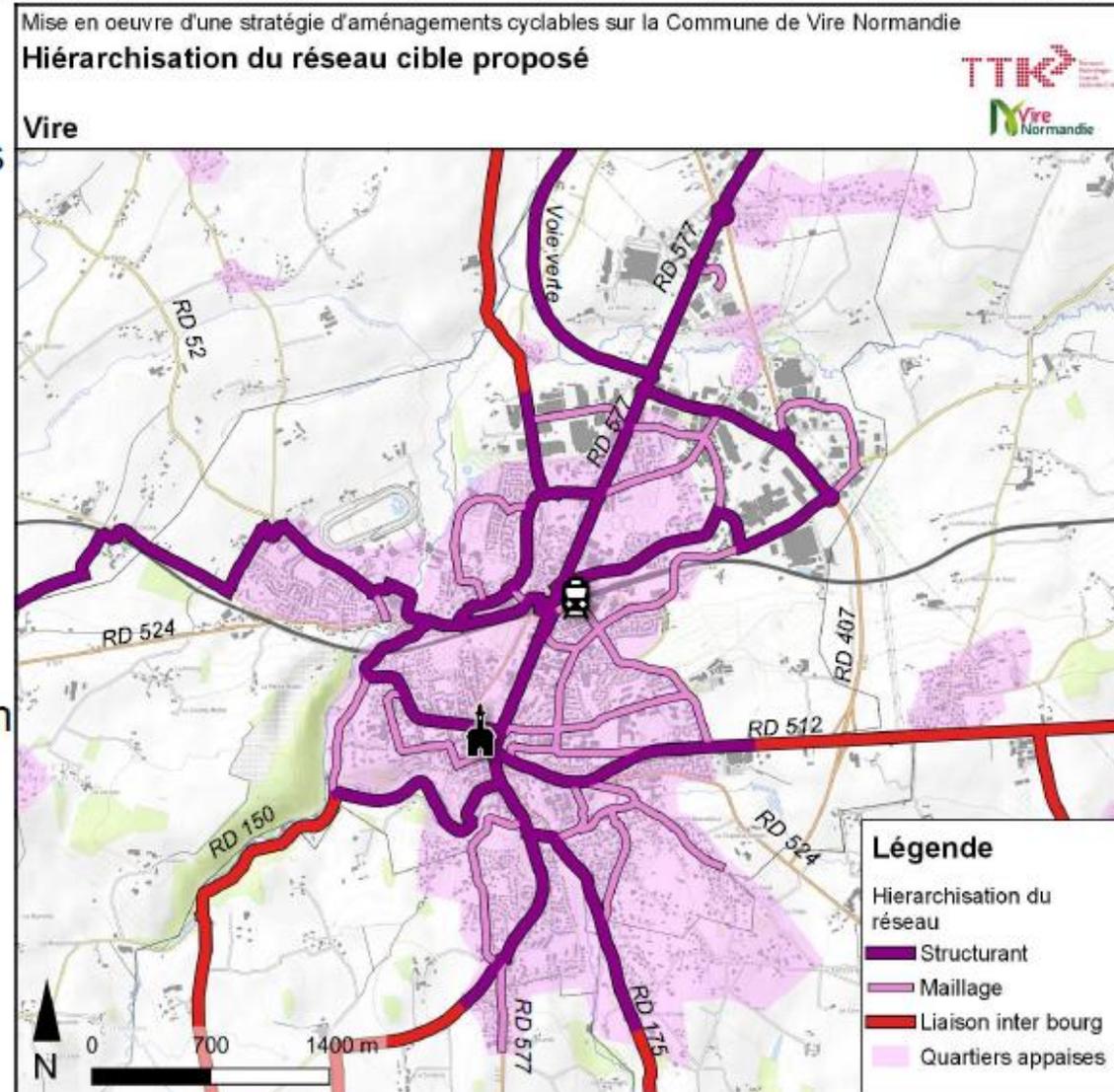
- Présentation des propositions de dessertes du Bureau d'études TTK et échanges sur les alternatives
- Travail sur cartographie vierge avec les habitants pour déterminer les liaisons et stationnement
- Discussion autour des services favorisant la pratique du vélo : retour d'expérience, bonne pratique, point de vigilance
- Vote en ligne pour solliciter l'avis d'une part plus importante de la population sur les propositions issues des ateliers



Phase n°2 : hiérarchisation

➤ Aménagements : hiérarchisation du réseau

- Un réseau structurant reliant les quartiers majeurs au sein de Vire
- Complété par un maillage pour rejoindre les pôles principaux et irriguer les quartiers
- et des communes déléguées reliées au réseau structurant par des liaisons interbourg
- le reste de la voirie au sein des quartiers devant être apaisée



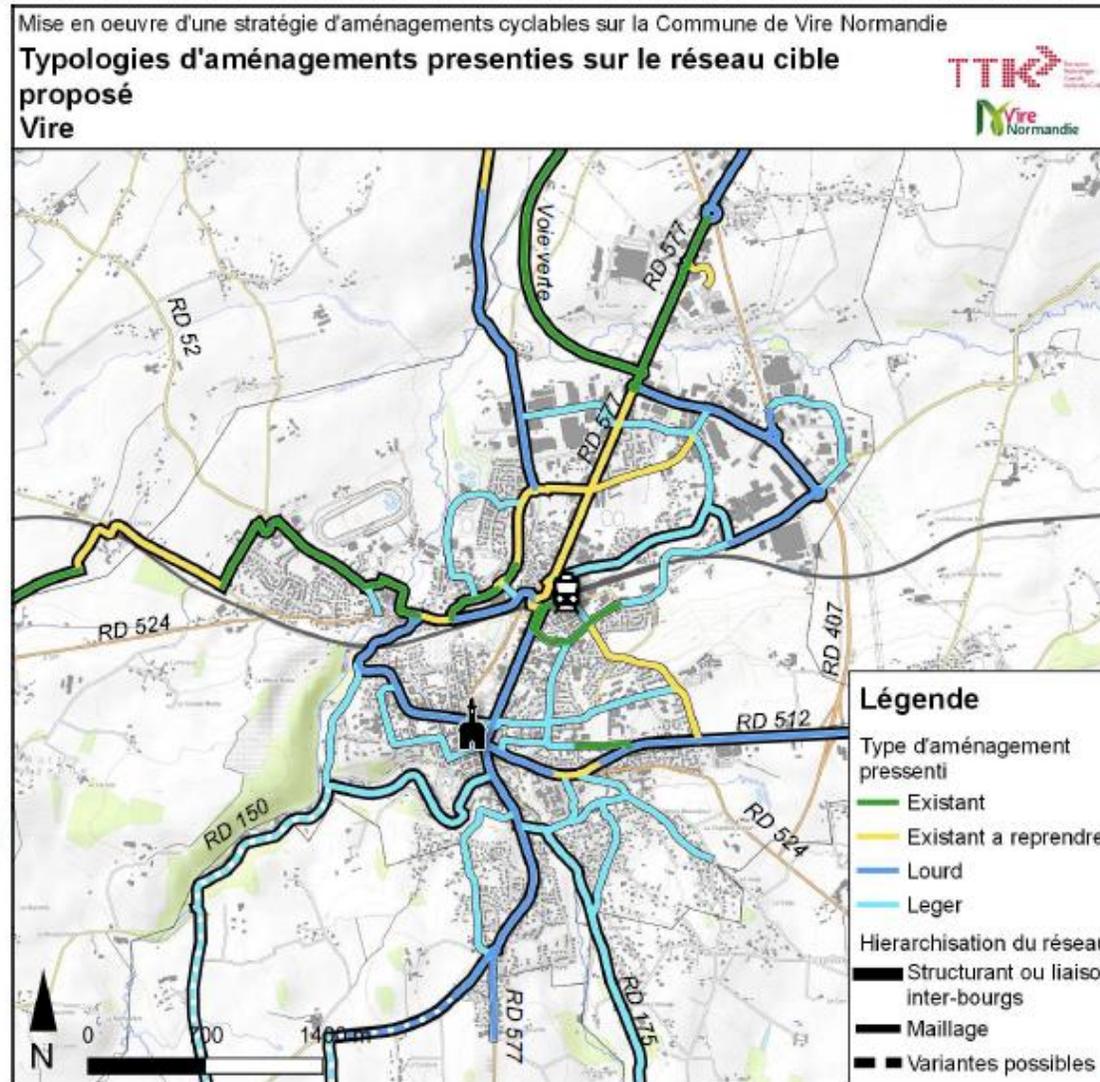
Phase n°2 : Typologie

➤ Aménagements : typologie d'aménagements

➤ Quatre typologies d'aménagement pressentis :

- **Existant de bonne qualité** : rien à faire sauf du jalonnement
- **Existant à reprendre** : travaux à effectuer pour mettre aux normes les aménagements
- **Léger** : des aménagements plutôt sans travaux lourds (peintures, dispositifs de ralentissement, etc.)
- **Lourd** : des aménagements comportant des travaux lourds à effectuer

➤ Une classification à affiner en phase 3



Phase n°3 : fin de l'étude prévue pour juin 2021

➤ Phase 3 (Février -> Juin 2021) :

- Ajustement suivant les retours
- Affinage de la programmation et des coûts
- Focus spécifique sur certains aménagements
- Rédaction du schéma directeur :
 - Aménagement et programmation
 - Approfondissement des services complémentaires, présentation sous forme de fiche action
 - Guide de bonnes pratiques pour les aménagements
- Comité technique et comité de pilotage

Phase n°3 : Typologie

› Hypothèses de coût par type d'aménagement :

› Existant de bonne qualité : jalonnement – 1,5 € / ml



› Existant à reprendre – 50 € / ml



› Léger – 50 € / ml



› Lourd – 350 € / ml



› Des coûts unitaires à affiner en phase 3 en fonction du type d'aménagement

Bilan de l'étude

- Un travail très abouti, impliquant l'ensemble des parties prenantes
- Une connaissance fine de nos infrastructures existantes et des potentiels de développement
- Une aide précieuse pour la détermination des budgets et le phasage des opérations
- L'apport d'AVELO a été bénéfique, notamment la mise en relation avec toutes les collectivités lauréates via la framaliste, et bien évidemment l'aide financière versée pour cette étude.
- Le transfert de la compétence Mobilité de la Commune à l'Intercommunalité nécessitera probablement une étude complémentaire

MERCI DE VOTRE ATTENTION
AVEZ-VOUS DES QUESTIONS ?