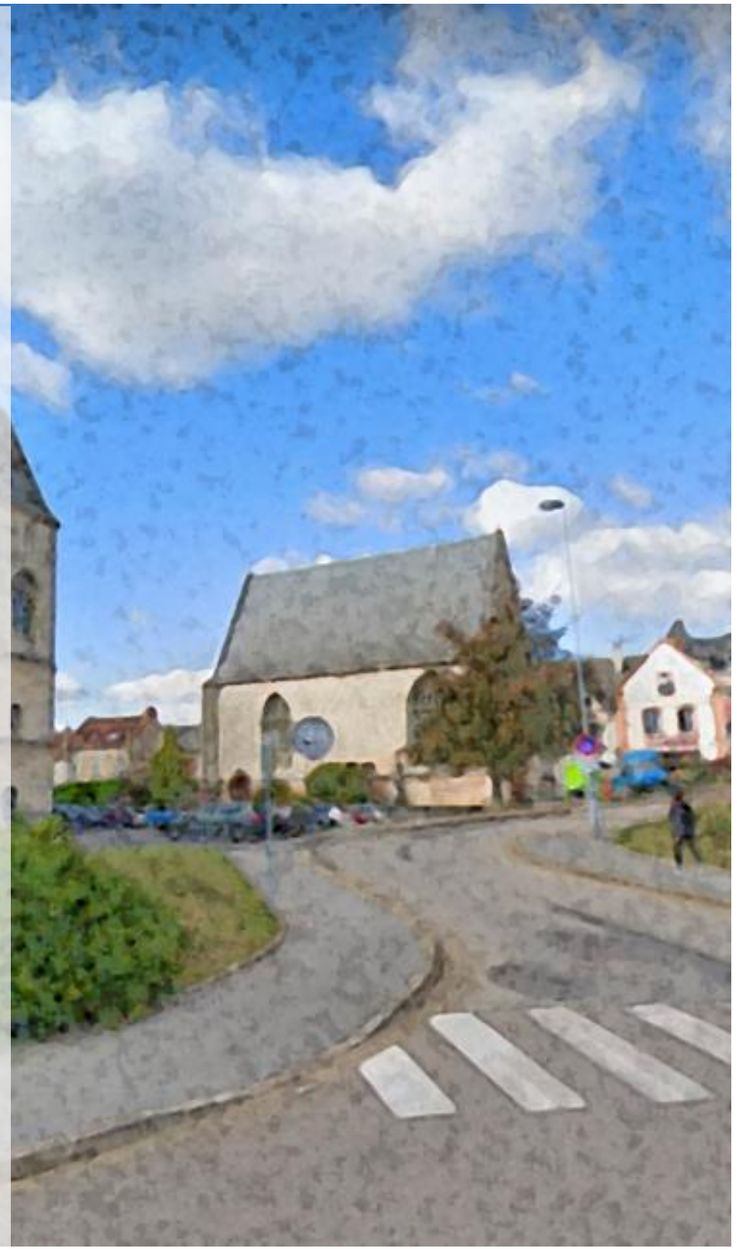
SCHEMA DIRECTEUR VELO DU PAYS D'ARGENTAN D'AUGE ET D'OUCHE

DIAGNOSTIC



4 novembre 2020

Réf : 2019.1084-E01 B

Rédigé par : Alice COGNEZ
Vérifié par : Alexandre LAIGNEL

Vizea marque commerciale de LesEnR, SARL au capital de 56 000 euros - 492 275 631 RCS de Nanterre
59 avenue Augustin Dumont – 92 240 Malakoff - Tel : 01 57 19 50 06 - contact@vizea.fr – www.vizea.fr

SOMMAIRE

Table des matières

Partie 1 Synthèse des actions engagées 5

Partie 2 La démarche du schéma directeur vélo 7

1 Objectifs du schéma directeur vélo 8

1.1 Un document de portée programmatique 8

1.2 Les attentes spécifiques du P2AO 8

1.3 La méthodologie déployée 8

2 Une approche du schéma directeur vélo par polarités 9

Partie 3 Articulation avec les documents cadres 10

1 Les orientations de mobilité du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche (PADD) 11

2 Les orientations de mobilité du schéma directeur des itinéraires cyclables de la Communauté de communes du Pays d'Argentan (2009) 12

1.1 Le schéma de principe 12

1.2 La programmation : la politique vélo 12

3 Les orientations du schéma directeur cyclable de la communauté de communes du Pays de l'Aigle et de la Marche (2015) 13

3.1 Le schéma de principe 13

3.2 La programmation 13

4 Autres documents cadres de planifications 14

4.1 La prise en compte des projets urbains : vision prospective du territoire du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche 15

Partie 4 Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité 17

1 Une approche multi-scalaire nécessaire à l'appréhension du territoire 18

2 Un territoire peu dense et ponctuellement vallonné : un défi à relever pour l'usage du vélo 19

2.1 Territoire à dominante rurale peu dense 19

2.2 L'effet de coupure modéré du relief 20

3 Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciée : le vélo comme levier de déplacement ? 21

3.1 Les jeunes, une composante structurante de la mobilité du territoire 21

3.2 Les 30-59 ans, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins 21

3.3 Les personnes âgées, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale 21

3.4 Les catégories cibles d'usagers du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche 22

Partie 5 Les besoins de mobilité et identifier les potentiels de développement du vélo qui y sont liés 25

1 Les principales polarités 26

1.1 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers l'Aigle 26

1.2 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Argentan 31

1.3 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Vimoutiers 34

1.4 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Gacé 37

2 Les polarités secondaires 39

2.1 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Le Merlerault 39

2.2 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers La Ferté-en-Ouche 40

2.3 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe 41

2.4 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Sap-en-Auge 42

2.5 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Trun 43

2.6 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Ecouchés-les-Vallées 44

2.7 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Rânes 45

2.8 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Moulins-la-Marche 46

Partie 6 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier 47

1 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier 48

1.1 Définition d'une démarche de hiérarchisation du réseau routier local 48

1.2 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche 49

1.3 Analyse du trafic routier : les comptages routiers du département de l'Orne (2016) 51

1.4 Le cas du centre-ville d'Argentan : les flux de véhicules motorisés et les flux de piétons – Etude de fréquentation (Mytraffic, février-mars 2020) 52

Partie 7 Analyse de la performance du système vélo 53

1 Le système vélo 54

1.1 Définition 54

1.2 Les aménagements cyclables existants, en projet et en réflexion 55

1.3 Réseau cyclable projeté à l'échelle du territoire 70

1.4 Aménagements de type « jalonnement » 73

1.5 Apaisement du réseau routier 74

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

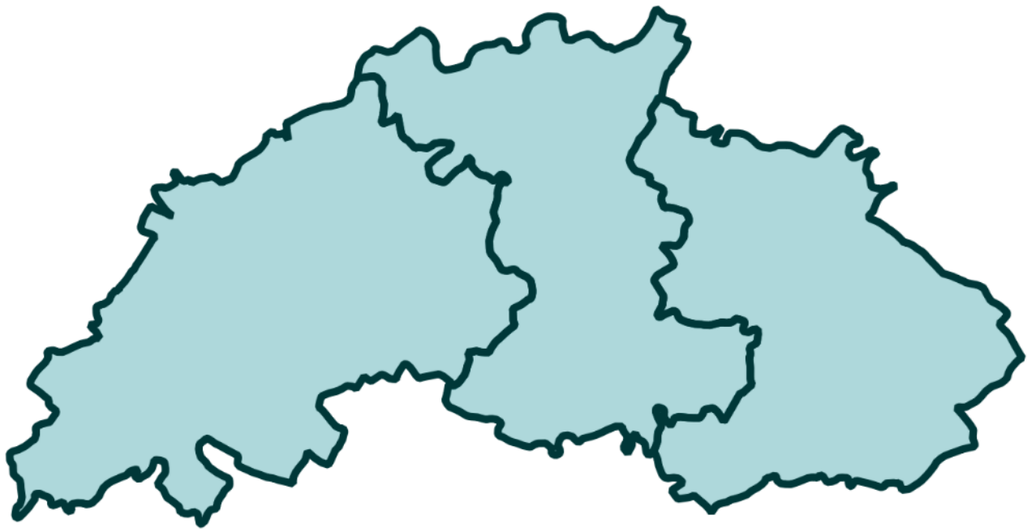
1.6 Stationnement vélo sur les polarités du P2AO 79
1.7 Services vélo 83
1.8 Les enjeux liés au déconfinement 91
Partie 8 Organisation de l'intermodalité 93
1 Les potentiels d'intermodalité liés à l'utilisation des transports ferroviaires et des aires de covoiturage 94
2 Les potentiels d'intermodalité liés à l'utilisation des transports urbains et interurbains 96
Partie 9 Orientations stratégiques 97
1 Premières orientations stratégiques 98
2 Atouts et contraintes du territoire 99
Partie 10 ..... Annexes 100
1 Quelques définitions 101
1.1 La « mobilité durable » 101
1.2 Les « distances de confort » par mode de déplacements 102
1.3 L'intermodalité 102
2 Les outils réglementaires et financiers 104
2.1 Le partage de la voirie 104
2.2 Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) 104
2.3 Les aides aux déplacements domicile-travail 105
2.4 Autres réglementations régissant l'usage des modes actifs 105
2.5 Les financements et subventions 106

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Projet de complexe culturel et de la voie verte de la Risle, étude pré-opérationnelle d'urbanisme, La Fabrique urbaine, 2020 15
Figure 2 : Projet de la sécurisation de la rue de Fordinbridge, Vimoutiers, Ingénierie 61, 2020 16
Figure 3 - Recensement de la population par tranche d'âge. Source : INSEE 2016 21
Figure 4 : Accessibilité cyclable identifiée autour de l'hôpital de l'Aigle, Empreinte, 2015 28
Figure 5 : Perception des jeunes du centre-ville de L'Aigle, La Fabrique urbaine, 2019 30
Figure 6 - Le système vélo. Source : Vizea, 2019 54
Figure 7 - Les types services vélos. Source : Vizea, 2019 54
Figure 8 : Présence d'un vélo face au lycée Mézeray, juin 2020, Vizea 55
Figure 9 : Qualédioscope de la voie verte de la Risle, La Fabrique urbaine, 2020 62
Figure 12 : Exemple de Panneau de position avec indication de distance, P2AO, 2020 73
Figure 12 : Exemple de Panneau de pré-signalisation, Vizea, 2020 73
Figure 12 Exemple de Panneau de position avec indication de distance, P2AO, 2020 73
Figure 13 - Services vélo. Source : Vizea, 2019 83
Figure 14 : Location vélo à assistance électrique à Vimoutiers, Vizea, 2020 84
Figure 15 : Modèle de vélo à assitance électrique mis en location par l'office du tourisme d'Argentan 87
Figure 16 : La stratégie cyclotouristique de l'Orne et le guide général des itinéraires 90
Figure 17 : Campagne gouvernementale présentant le vélo comme un geste barrière 91
Figure 18 : Mesures en vue d'un potentiel aménagement de la velorue Henri IV, Vizea 2020 91
Figure 19 : Illustration prospective de la vélorue Henri IV, Vizea 2020 92
Figure 20 - Superblock model. Source : Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018 101
Figure 21 - Schéma Ecomobilité (Vizea) 102
Figure 22 – Modes de déplacements et distances optimales - https://15marches.fr/non-classe/manifeste-pour-les-micromobilites 102
Figure 23 - Caricature (Alexis Nouailhat) 107

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

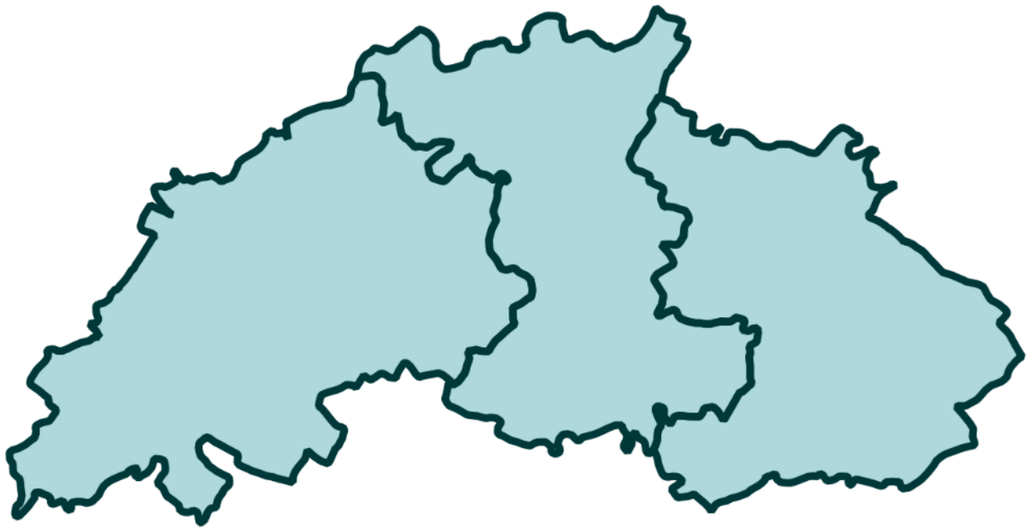


Synthèse des actions engagées

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Apaisement du réseau routier	• Des actions inégales d'une commune à l'autre générant une mauvaise lisibilité des dispositifs.
Aménagements dédiés sur voirie	• Un réseau en voie d'édification à Argentan et à L'Aigle. Une présence importante d'itinéraires sur trottoir à l'origine de conflits d'usages.
Aménagements dédiés hors voirie	• Une offre partiellement structurée autour des axes vélotouristiques et absentes des grands itinéraires nationaux (liaison vers le nord), • des pôles majeurs non reliés (Camembert).
Jalonnement	• Un jalonnement émergeant mais insuffisant des itinéraires vélotouristiques, • le jalonnement interne aux communes est absent pour les déplacements du quotidien.
Stationnement	• Une offre inégalement répartie à structurer dans une politique cohérente • les écoles et équipements publics peu équipées • Une offre de stationnement existante en gare d'Argentan mais peu valorisée, et inexistante en gare de L'Aigle,
Services	• Des offres de location de VAE essentiellement tournées vers les touristes peu adaptées aux usagers du quotidien, • des services globalement peu présents pour les jeunes, • un réseau de réparateurs vélo peu développé voire absent sur certaines communes, • une offre privée de vente de vélos à L'Aigle et à Argentan.
Information et communication	• Un potentiel de diffusion d'informations lié à certaines structures (Argentan Mobilité), • des actions engagées par les communes (information relative au Covid19 sur les arceaux de stationnement à Argentan), • des actions demeurant peu présentes.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



La démarche du schéma directeur vélo

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1 Objectifs du schéma directeur vélo

1.1 Un document de portée programmatique

Document cadre de la politique de mobilité à l'échelle du P2AO pour les 6 ans à venir, le schéma directeur vélo constitue une feuille de route et une boite à outils pour porter le développement de l'usage du vélo sur le territoire. Concrétisé par un programme pluriannuel d'investissements cyclables, il définit un maillage d'itinéraires cyclables à l'échelle du P2AO et de ses 12 polarités, complété par un ensemble d'actions complémentaires portant sur l'ensemble du système vélo.

1.2 Les attentes spécifiques du P2AO

Les attentes spécifiques du schéma directeur sont les suivantes :

- Travailler à l'échelle des petits bassins de vie afin d'améliorer les déplacements quotidiens de courte distance,
- Développer des services vélos innovants, notamment en étudiant le levier du vélo à assistance électrique,
- Accompagner et conseiller les communes techniquement tout au long de l'étude afin de développer une infrastructure et des services réfléchis et cohérents,
- Réintégrer les objectifs opérationnels identifiés dans les schémas directeur cyclables des villes pôles afin de favoriser une mise en cohérence et une continuité des actions engagées,
- S'articuler et favoriser une vision transverse des enjeux du territoire et de mobilité formulée au SCoT,

Pour développer l'usage du vélo sur le territoire, plusieurs rayons d'actions sont spécifiés :

- Travailler à l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo, notamment dans le cas des déplacements utilitaires,
- Favoriser les pratiques du tourisme et de loisirs en valorisant les projets de voies vertes du territoire et en développant et en harmonisant le jalonnement,
- Travailler à la mobilité des publics cibles identifiés les jeunes, les actifs précaires et les seniors,
- Développer des actions et aménagements cyclables réalisables à court terme,
- Proposer une charte des aménagements cyclables comme référentiel partagé des pratiques de réalisation des itinéraires et des équipements pour l'ensemble des communes,
- Proposer des actions de sensibilisation et de communication à la population, et ce en partenariat avec des associations locales (comme la Maison du Vélo de Caen par exemple),
- Établir une feuille de route opérationnelle à disposition des communes concernant les financements et subventions mobilisables ainsi qu'un accompagnement sur les questions réglementaires,

1.3 La méthodologie déployée

1.3.1 Concertation

Une approche large de concertation a été privilégiée lors de l'analyse et du diagnostic du territoire dans le but d'associer les acteurs du territoire à la démarche d'élaboration du schéma directeur vélo.

Pour cela des ateliers de concertation à l'échelle des polarités ont été déclinés afin d'approcher le territoire et sentir les besoins spécifiques des différentes catégories d'usages sur chacun d'entre-elle. Trois secteurs ont été identifiés pour la réalisation de ces ateliers, il s'agit des polarités urbaines majeures et d'équilibre centrales et des 3 intercommunalités présentes sur le territoire :

- Communauté de communes d'Argentan Intercom
- Communauté de communes des Pays de l'Aigle
- Communauté de communes des Vallées d'Auge et du Merlerault

De plus afin d'affiner ces démarches, la diffusion d'une enquête en ligne auprès des usagers, permettant le recueillement de leurs perceptions des freins et potentiels à l'usage du vélo, ainsi que la mise en place d'une cartographie participative en lien avec les techniciens et élus locaux ont favorisé la co-construction de ce diagnostic. La réalisation de la journée « Le schéma directeur en modes actifs » a quant à elle renforcé la dimension concrète et de terrain du diagnostic.

Ces moments de concertation ont permis d'apporter une vision territoriale et locale à l'étude. Cela a également été l'occasion d'échanger sur les besoins de mobilité des différents usagers du PA2O. Ces ateliers ont été d'une grande richesse pour contribuer et confirmer le recensement des aménagements cyclables et services vélo sur l'ensemble du PETR.

La restitution des différents ateliers figure dans les annexes.

1.3.2 Relevés de terrain

Des relevés terrain sont réalisés tout au long de l'étude, afin d'évaluer la faisabilité des aménagements préconisés et de les dimensionner.

1.3.3 Entretiens avec les acteurs du territoire

Plusieurs entretiens ont été réalisés auprès des acteurs du territoire :

- Le conseil départemental de l'Orne,
- La Maison du Vélo de Caen.

La restitution des différents entretiens figure dans les annexes.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2 Une approche du schéma directeur vélo par polarités

Le schéma directeur vélo ayant vocation à répondre aux besoins utilitaires et de loisirs de mobilité, et compte-tenu de l'étendue du territoire, se déclinera à deux échelles :

- **A l'échelle territoriale**, échelle globale du P2AO, mais aussi celle des intercommunalités, destinée à travailler sur le réseau intercommunal, à assurer la desserte des pôles générateurs de flux identifiés comme « d'intérêt communautaire » mais aussi à inscrire le territoire au cœur des itinéraires touristiques ou de loisirs. A cette échelle les questions de connexion avec les territoires voisins sont intégrées ainsi que les enjeux d'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo, afin de mieux connecter les principales polarités entre elles.

- **A l'échelle des polarités stratégiques définies au SCoT,** constituées de 12 polarités mais que nous regroupons dans un ensemble de 4 secteurs géographiques. Avec celles-ci, est réalisé un travail étroit avec les acteurs locaux, notamment les communes, dans le cadre d'une approche basée sur l'accessibilité cyclable des pôles générateurs de flux locaux de chaque secteur par isochrones de 20 minutes à vélo ou 6 kilomètres. Pour chacune de ces polarités sont mis en adéquation les pôles générateurs de déplacements, et le maillage cyclable actuel ou inexistants à constituer. Les 4 secteurs géographiques identifiés sont les suivantes :

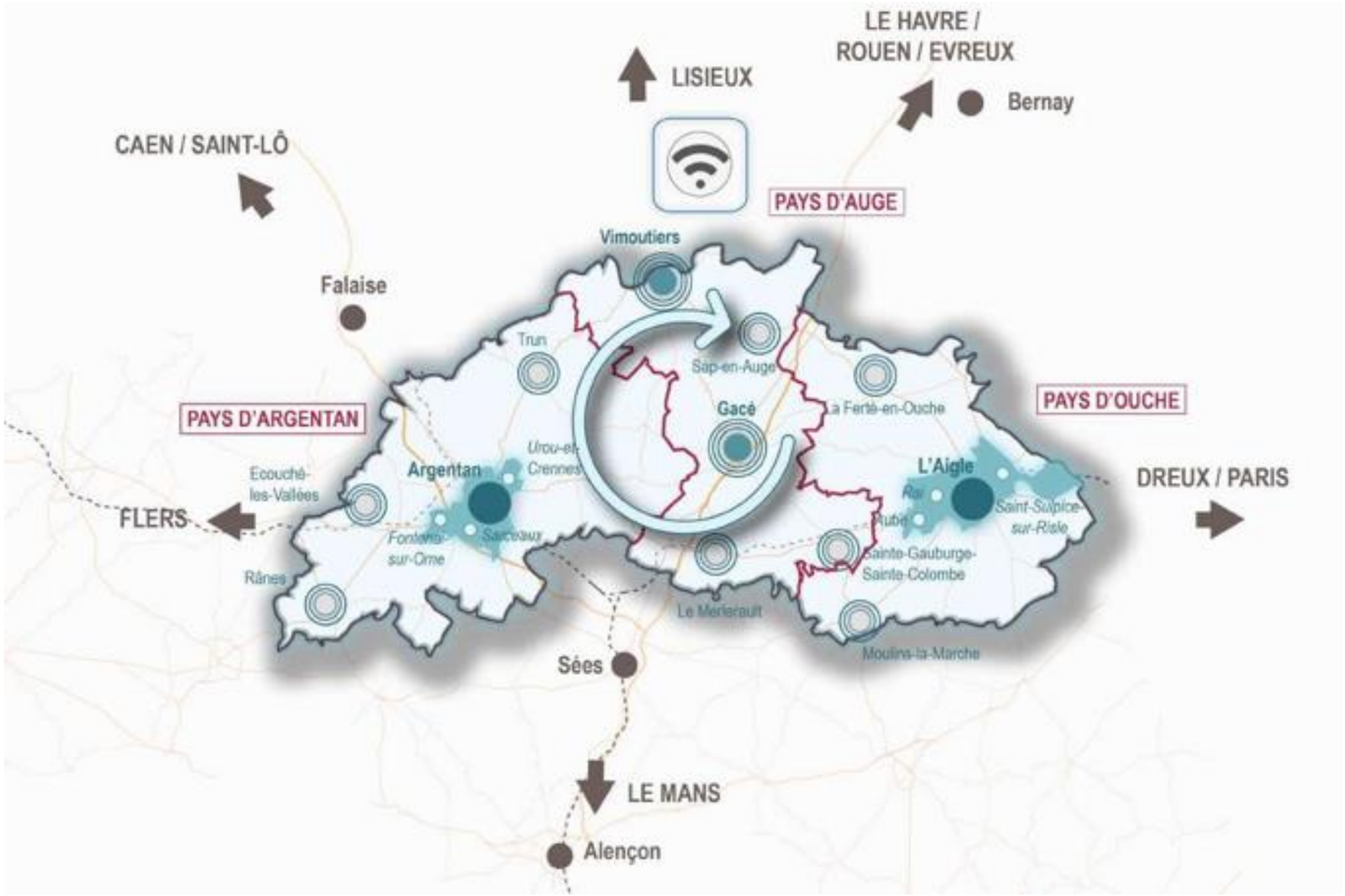
  - Les polarités urbaines majeures : Argentan et l'Aigle
  - Les polarités d'équilibres centrales : Vimoutiers et Gacé

Dans le but de prendre en compte l'ensemble du territoire dans cette étude, les polarités d'irrigations rurales sont également étudiées à une échelle fine, il s'agit de :

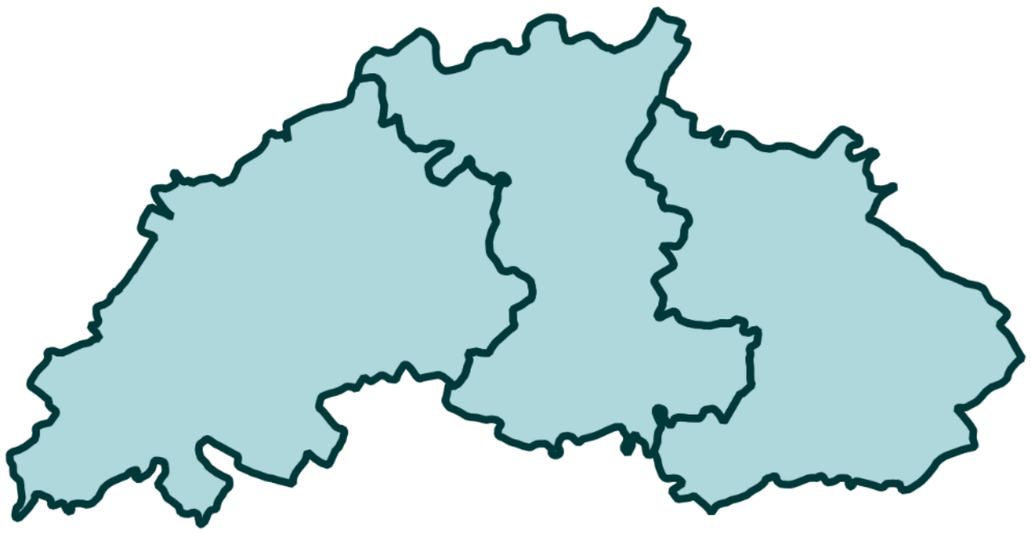
- Rânes,
- Ecouché-les-Vallées,
- Trun,
- Sap-en-Auge,
- la Ferté-en-Ouche,
- le Merlerault,
- Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe,
- Moulins-la-Marche.

Leurs accessibilités cyclables aux principaux pôles générateurs de flux sont notamment des questions importantes à intégrer.

La hiérarchisation des pôles à desservir réalisée en phase 2 permettra, aux différentes échelles, de hiérarchiser les priorités d'aménagements, de pouvoir définir le niveau de qualité des liaisons cyclables à réaliser, ainsi que de développer un système vélo efficace répondant aux besoins des usagers.



Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

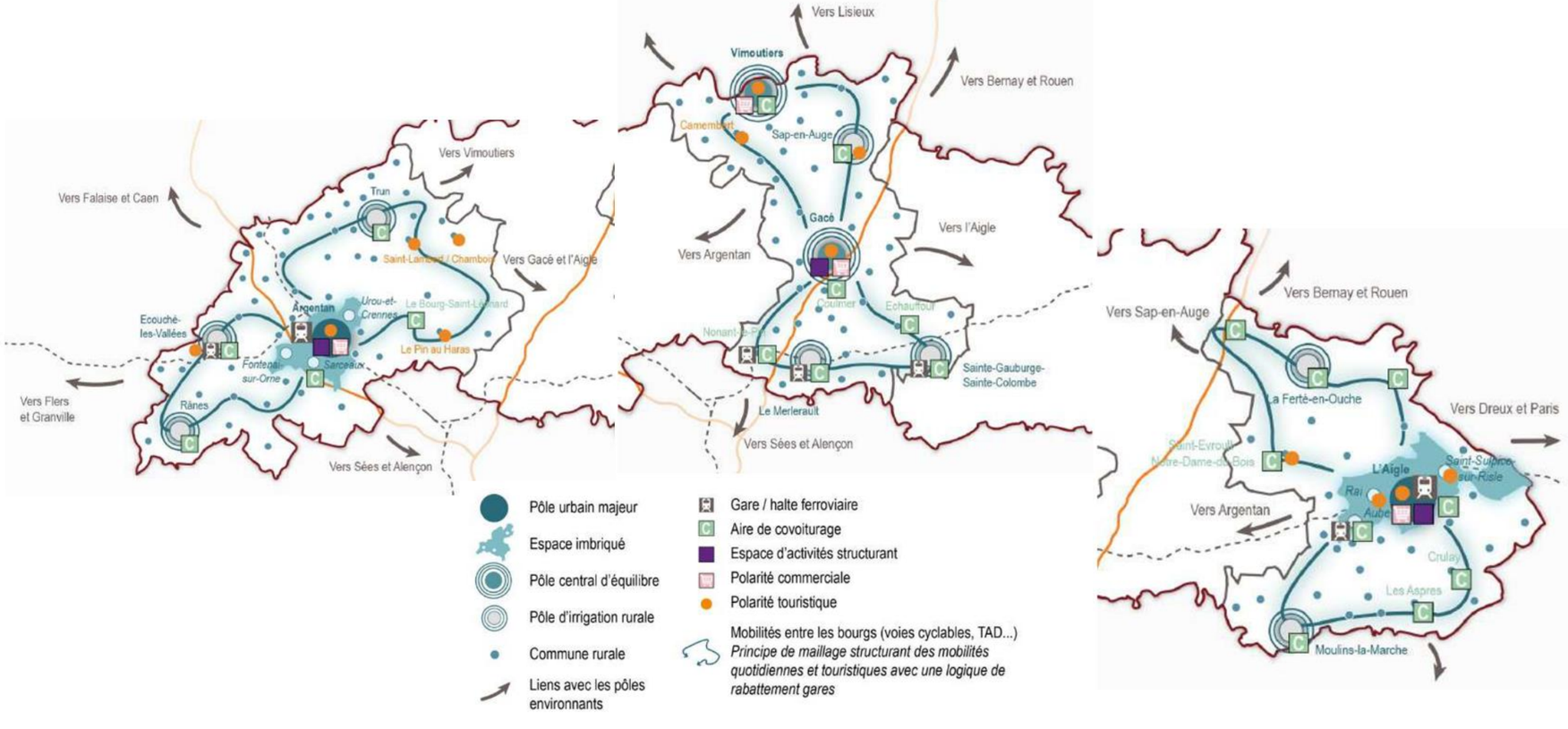


Articulation avec les documents cadres

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1 Les orientations de mobilité du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche (PADD)

Orientations du SCoT et prescriptions	Prescriptions et actions à déployer dans le cadre du schéma directeur vélo du P2AO
Orientation A : Renforcer les connexions avec l'extérieur et déployer des mobilités durables en interne	
Objectif 1.A.1 : Maintenir et améliorer les connexions vers l'extérieur reliant le territoire au Grand Ouest et à l'Axe Seine *(p19)*	→ Organiser l'**intermodalité** et le **rabattement vers les gares et principales aires de covoiturage** du territoire en développant des aménagements sécurisés, favorisant l'accès aux gares en modes actifs, et en prévoyant du stationnement vélo, → Favoriser la connexion aux **grands itinéraires touristiques** départementaux et régionaux,
Objectif 1.1.2 : Développer des solutions de déplacements durables au sein du Pays pour réduire les temps de déplacement et diminuer les rejets atmosphériques *(p20)*	→ Intensifier les liaisons douces entre micro-bassins de vie : favoriser le développement des trajets à vélo de courte distance notamment utilitaires : développer les itinéraires cyclables à l'échelle des bassins de vie (polarités identifiées), mailler les itinéraires entre eux, adapter la voierie de manière différenciée en fonction des contraintes spatiales et des enjeux de sécurité, → **Affirmer la place du vélo classique et à assistance électrique** pour les petites distances et en accroches des itinéraires touristiques, → Favoriser l'intermodalité avec les transports collectifs (urbains, TAD), ferrés et collaboratifs.
Objectif 1.1.3 : Accompagner le développement et le déploiement des infrastructures numériques *(p21)*	→ Encourager le **développement du télétravail**, levier du développement économique et résidentiel,

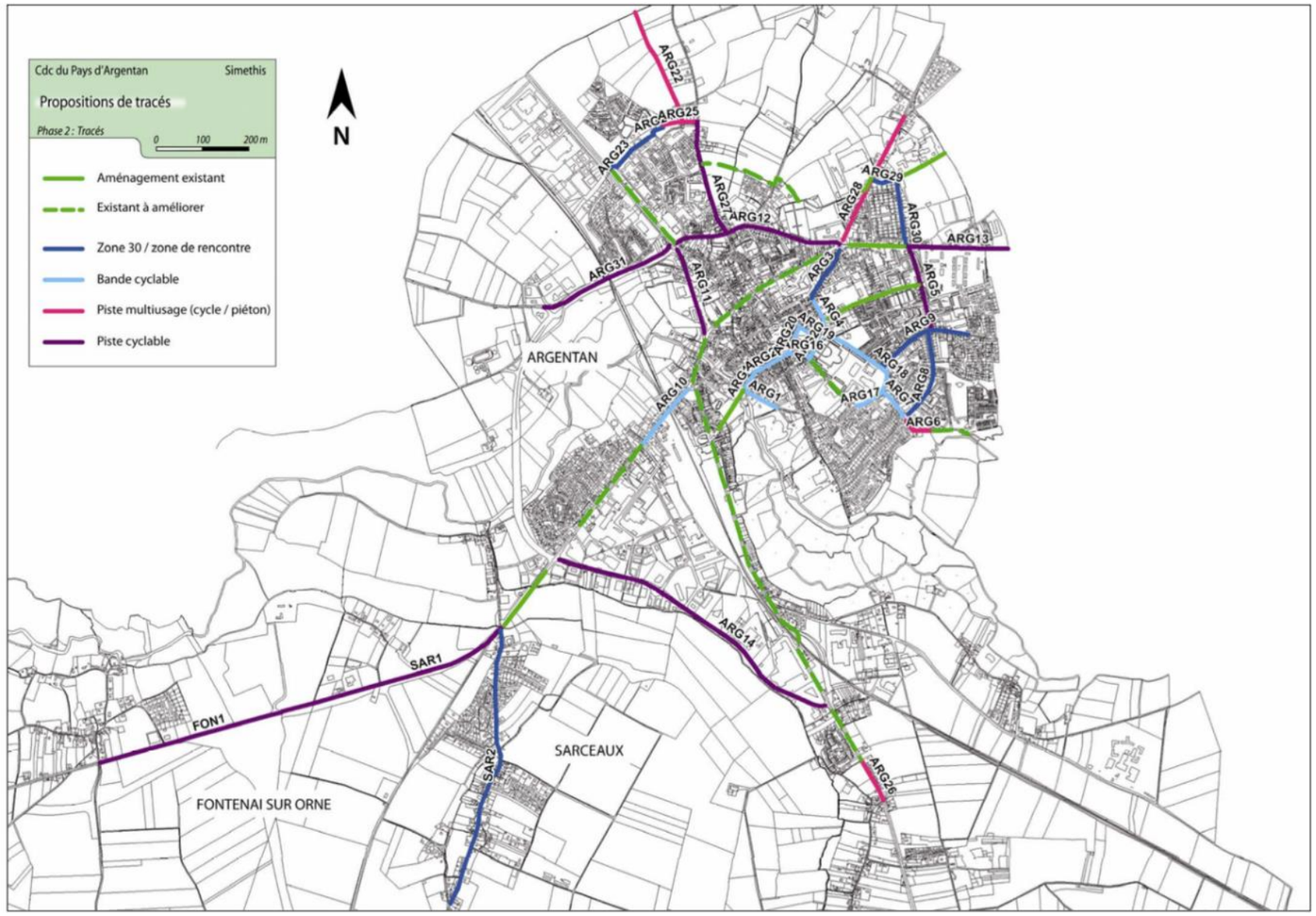


Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2 Les orientations de mobilité du schéma directeur des itinéraires cyclables de la Communauté de communes du Pays d'Argentan (2009)

1.1 Le schéma de principe

Le schéma directeur des itinéraires cyclables de la communauté de communes du Pays d'Argentan a été réalisé en 2009. N'ayant pas eu de réel portage politique, le schéma n'a pas été appliqué dans sa globalité. Toutefois, son contenu technique est pertinent et permet d'identifier les axes prioritaires à déployer (ou déjà déployés) dans le nouveau schéma directeur vélo du PA2O.
Ainsi, un travail de recollement des aménagements cyclables dans la proposition de tracés ci-contre a été réalisé dans cette phase de diagnostic.
Certains de ces itinéraires ont déjà été réalisé, le schéma directeur vélo en cours prendra en compte ces actualisations et poursuivra les intentions formulées.



1.2 La programmation : la politique vélo

Le schéma directeur propose également un programme d'action visant au développement cyclable harmonisé et durable sur le territoire en communiquant, informant et favorisant la promotion du vélo. Les actions prévues par le schéma sont les suivantes :

- **Établir des partenariats** : avec le Club des Villes et Territoires Cyclables, avec les associations d'usagers. Cela pourrait être appliqué aujourd'hui et aller plus loin en pensant le déploiement d'un partenariat avec la Maison du vélo de Caen.

- **Faire, et faire savoir :** en communiquant sur les bienfaits de l'implantation du schéma directeur (environnement ; sécurité, bonnes pratiques). Communiquer via des brochures, le site internet.
  D'un point de vue touristique (Office du Tourisme) **:** réaliser un plan guide (circuits, attraits touristiques, distances, localisation de services etc.) Développer le « tourisme nature ».

- **Encourager et initier les actions citoyennes** : créer des lignes vélo-bus, proposer des journées de formations sécurité routière, faire intervenir des associations locales.

- **Opérations et manifestations autour du vélo :** organiser une fête du vélo, réaliser une opération tatouage contre le vol de vélo, participer à la semaine européenne de la mobilité, mener des actions autour de la semaine du Développement Durable etc.

A l'heure de penser un programme d'action permettant de déployer des services vélo complets et cohérents sur le territoire, les actions proposées par le schéma directeur des itinéraires cyclables seront à mobiliser et à actualiser afin de favoriser une continuité avec celui-ci.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

3 Les orientations du schéma directeur cyclable de la communauté de communes du Pays de l'Aigle et de la Marche (2015)

3.1 Le schéma de principe

Le schéma directeur cyclable de la communauté de communes du Pays de l'Aigle et de la Marche a été réalisé en 2015.

Ce document contient de nombreux éléments de diagnostic, de préconisations d'actions et de cartes, mais n'a pas été validé par la suite. Son contenu technique demeure pertinent. Il permet d'identifier les axes prioritaires à déployer (ou déjà déployés) dans le nouveau schéma directeur vélo du PA2O pour l'actuelle communauté de communes des Pays de l'Aigle.

Ainsi, un travail de recollement des aménagements du projet de tracés ci-contre a été réalisé dans cette phase de diagnostic. Il permet d'identifier des priorités d'actions :

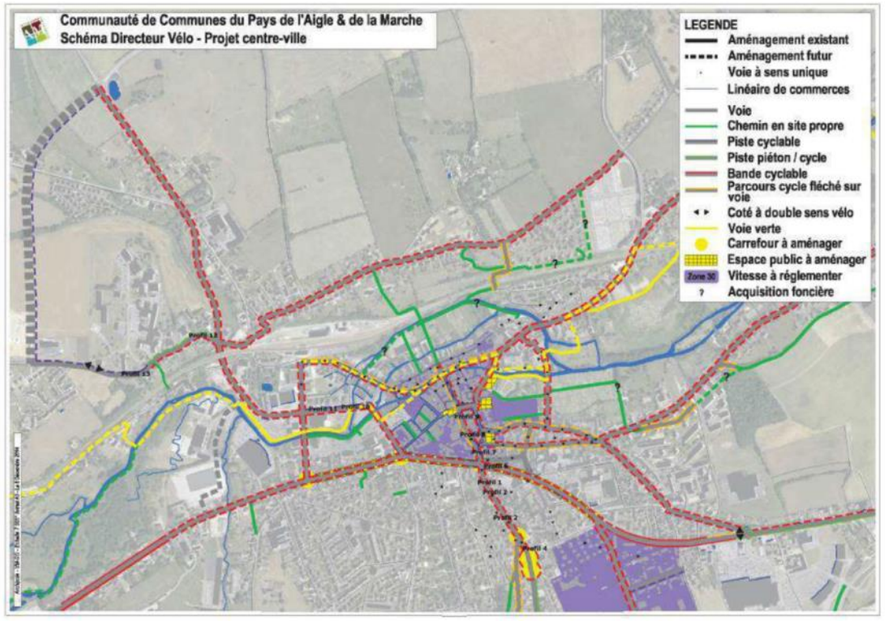
L'axe prioritaire Nord-Sud raccordant les pôles majeurs de l'agglomération,

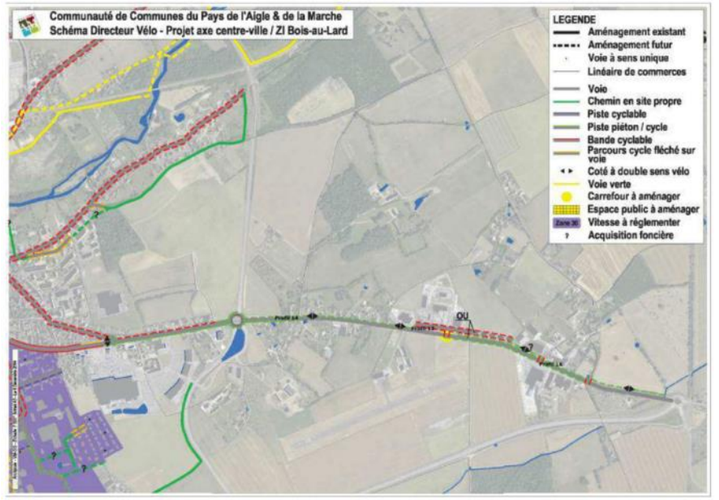
Les enjeux d'apaisement du centre-ville,

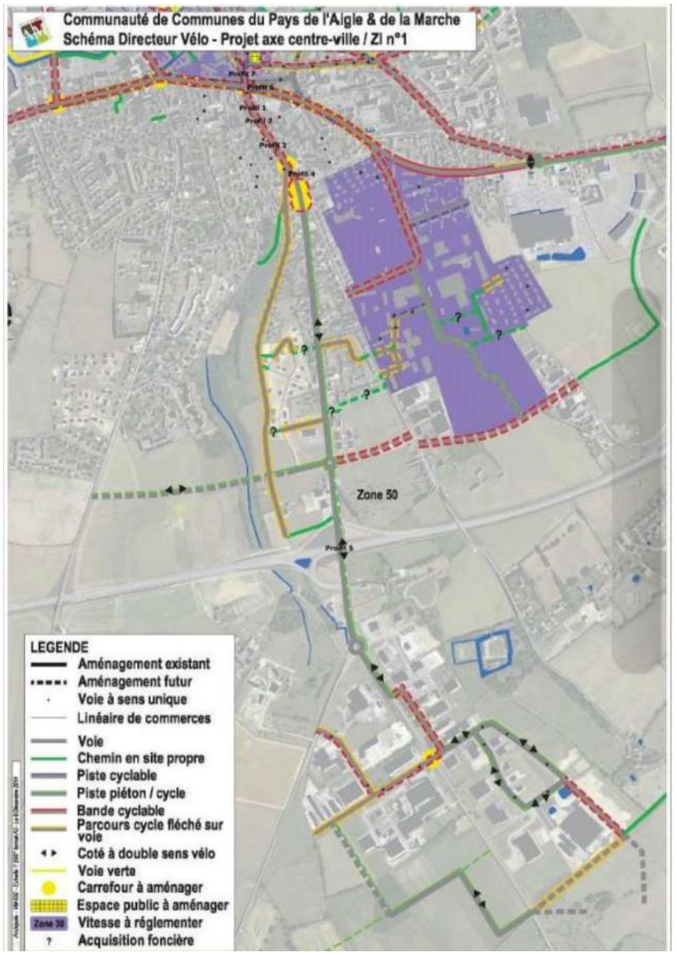
L'importance du projet de voie verte de la Risle,

Prévoir des liaisons douces inter-quartiers et vers les bourgs environnants,

Certains de ces itinéraires ont déjà été réalisé, le schéma directeur vélo en cours prendra en compte ces actualisations et poursuivra les intentions formulées.







3.2 La programmation

Le schéma prévoit des actions en termes d'aménagements ainsi que des actions visant à développer l'usage et la pratique du vélo en ville.

- Action 9 : Associer étroitement le SD Vélo avec les PLU/PAVE et créer une **charte des aménagements cyclables** – Cette question figure dans une des priorités identifiées par le P2AO.
- Action 10 : **Initier et expérimenter des services** pour développer l'usage et la pratique du vélo.
- Action 11 : Informer et sensibiliser les salariés et les habitants sur la pratique du vélo en ville et le partage de l'espace public
- Action 12 : Évaluer et mesurer les actions engagées

L'ensemble de ces actions identifiées font partie du diagnostic établi à l'heure actuelle permettant une première hiérarchisation de priorités en termes de services vélo, d'animation et de communication.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

4 Autres documents cadres de planifications

Documents de planifications / acteur	Potentiel d'actions à déployer
SRADDET de la région Normandie	Adopté en 2019, il a été approuvé par le préfet de région le 2 juillet 2020. Le document fixe des objectifs de moyen terme et long terme en matière d'intermodalité et de développement des transports. Le schéma directeur vélo devra s'articuler autour des objectifs formulés en termes de mobilité par le SRADDET.
Plan Climat Énergie Territorial de l'Orne (2014-2020) Objectif : Favoriser une mobilité durable pour les ornais (p11)	Le schéma directeur vélo devra s'articuler autour des objectifs formulés en termes de mobilité par les PCET de l'Orne.
Région Normandie - Schéma Régional des vélo routes et voies vertes de Normandie Elle accompagne le développement des voies vertes, et de l'intermodalité	Aucun trajet identifié par le Schéma régional des vélos routes et voies vertes ne passe par le P2AO. Toutefois, des potentiels peuvent être développés afin de favoriser une connexion aux itinéraires régionaux existants, comme par exemple la prolongation de la vélo route et voie verte de la Risle ou de la vélo route et voie verte du Calvados à Vimoutiers.
Stratégie cyclo touristique vélo Orne 61 Le département de l'Orne propose un nouveau schéma de vélo routes traversant le P2AO d'est en ouest (l'Aigle – Gacé – Argentan) et du nord au sud (Vimoutiers – Gacé, et Mortagne-au-Perche – l'Aigle). Les itinéraires sont situés au niveau des routes départementales et seront jalonnés en 2020-2021.	L'action du département se concentre sur cette stratégie. Afin de permettre une mise en cohérence des actions du PETR avec celle du département, favoriser les itinéraires conseillés sur ces trajets et proposer une mise en valeur du jalonnement apparait pertinent.
PLUi d'Argentan Intercom (approuvé en 2015)	Le schéma directeur vélo s'articulera avec le PLUi.
PLUi du Pays du Camembert (approuvé en février 2020)	Le schéma directeur vélo s'articulera avec le PLUi.
PLUi CDC VAM (en cours d'élaboration)	Le PLUi en cours d'élaboration prendront les mesures du schéma directeur vélo.
PLUi Pays de l'Aigle (en cours d'élaboration)	Le PLUi en cours d'élaboration prendront les mesures du schéma directeur vélo.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

4.1 La prise en compte des projets urbains : vision prospective du territoire du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche

4.1.1 L'Aigle

- **L'accord cadre unique de maitrise d'œuvre pour la requalification d'espaces publics à L'Aigle (La Compagnie du Paysage, SHEMA, ADEPE, INGERIF, AGENCE ON)**

La ville de L'Aigle s'est engagée dans un accord cadre unique pour une durée de 7 ans.
Les lieux d'exécution des prestations sont les suivants :

- Les **abords du futur complexe culturel (Place de Verdun)** avec les aménagements du parking « pont des alliés » et la création d'une passerelle sur la Risle,
- Les **axes structurants longeant la Plaine de la Risle** (Avenue Comtesse de Ségur et Avenue Kennedy),
- La **voie verte** (itinéraire allant de la commune de Rai jusqu'à St Sulpice en traversant le centre-ville de L'Aigle),
- **L'artère principale traversant la ville de L'Aigle et comprenant le Boulevard Vaugeois, la rue du Docteur Rouyer et la rue Louis Pasteur.**

L'objectif est d'amorcer, à travers cet accord-cadre une réflexion globale d'aménagement sur la ville de L'Aigle, afin de favoriser une cohérence, une continuité et une qualité architecturale et paysagère dans les aménagements futurs de la ville. Ce projet vise à la restructuration des différents espaces de prestation de manière cohérente, ces derniers convergeant vers les mêmes polarités, notamment le centre-ville de L'Aigle et le futur complexe culturel.
En effet, le projet de complexe culturel en bord de Risle constitue un enjeu spécifique. Ce projet de nouvelle salle de spectacle à L'Aigle est très attendu, l'ancrage du projet dans son environnement, les conditions d'accessibilité la qualité architecturale sont particulièrement importantes.

- **L'éude pré-opérationnelle d'urbanisme pour le repérage des facteurs d'attractivité du centre-ville de L'Aigle (La Fabrique urbaine)**

L'étude analyse l'ensemble des composantes pouvant potentiellement renforcer l'attractivité de la ville : habitat et bâti, mobilité, vacance (commerces et logements), paysage, rayonnement, animation tourisme et loisirs.
Les résultats de cette étude sont à intégrer dans les démarches des futurs aménagements cyclables, d'apaisement, de services vélo ainsi que d'information et de communication. Tout au long de ce diagnostic, les éléments d'analyse de cette étude ont nourri les réflexions sur les besoins en mobilité de la ville de L'Aigle, plus particulièrement les enjeux liés à l'aménagement de la Risle et au projet de voie verte augmentée.

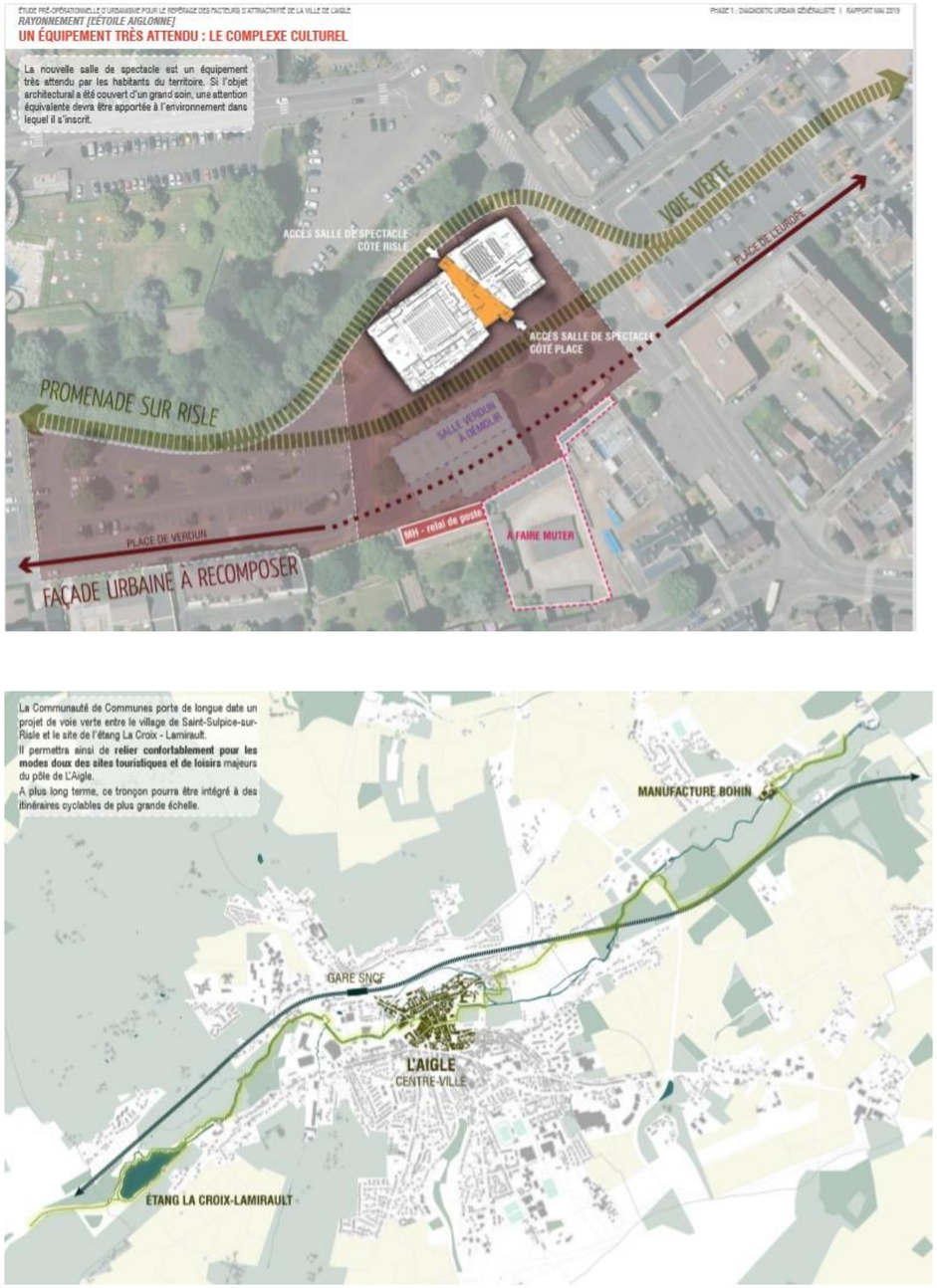


Figure 1 : Projet de complexe culturel et de la voie verte de la Risle, étude pré-opérationnelle d'urbanisme, La Fabrique urbaine, 2020

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

4.1.2 Vimoutiers : Sécurisation de la rue Fordinbridge (RD 16) et aménagements piétonniers

Une étude sur les potentiels de **sécurisation de la RD16 à Vimoutiers** est en cours (Ingénierie 61). Les objectifs sont les suivants :

- **Réduire les vitesses pratiquées par les automobilistes** sur la rue de Fordinbridge,
- Créer un **cheminement piéton sécurisé** reliant le centre-ville et l'itinéraire de promenade vers la vallée de la Vie.

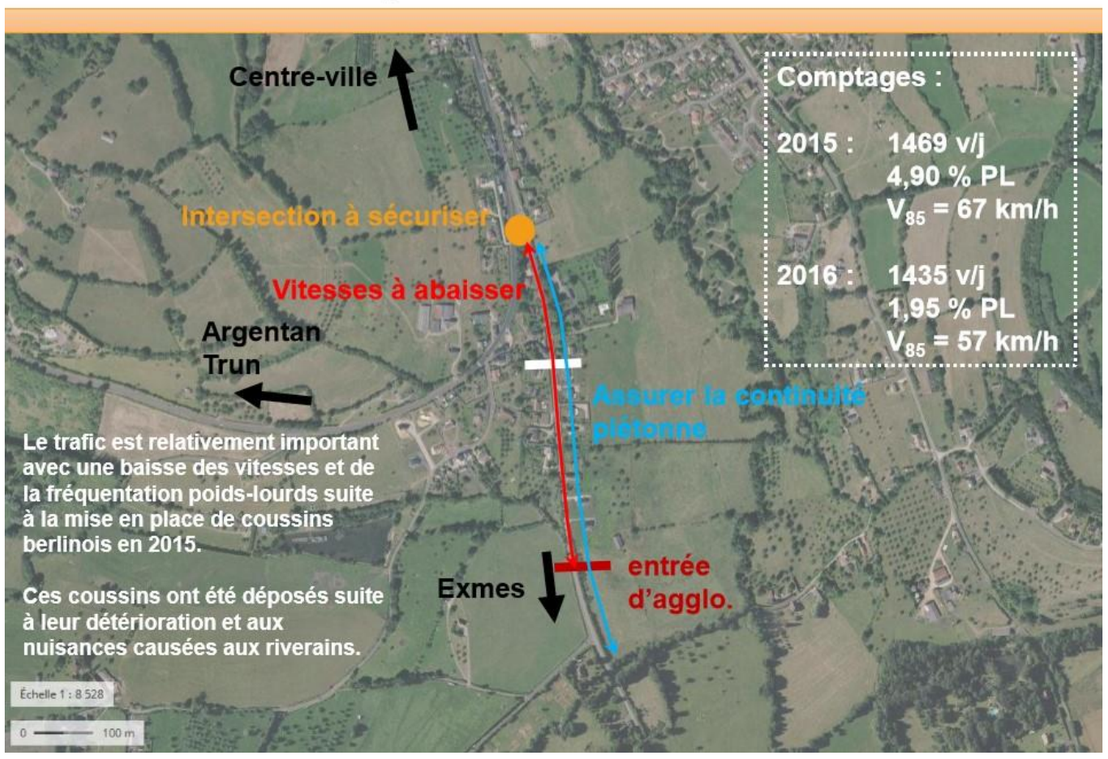


Figure 2 : Projet de la sécurisation de la rue de Fordinbridge, Vimoutiers, Ingénierie 61, 2020

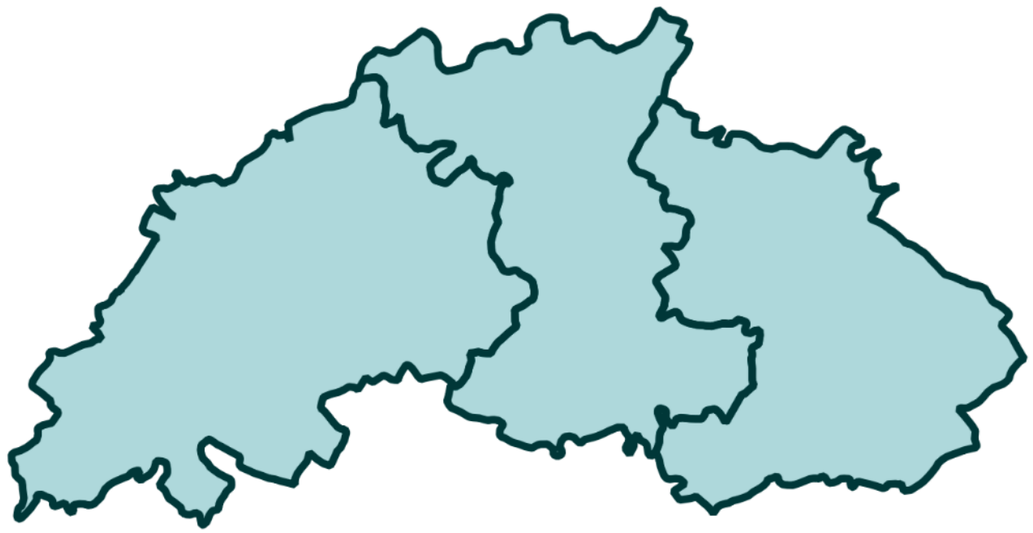
4.1.3 Argentan : la participation au programme « action cœur de ville »

La ville d'Argentan participe au programme gouvernemental « action cœur de ville » (programme proposé à l'échelle nationale à 222 villes moyennes). Il vise à favoriser la redynamisation du centre-ville d'Argentan. Plus particulièrement, il s'articule autour de 5 grands objectifs :

- Agir sur le logement en fidélisant et en amenant de nouveaux habitants en centre-ville,
- Relancer l'offre de commerces,
- **Développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions,**
- Mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine,
- Fournir l'accès aux équipements et services publics.

Les objectifs et résultats de cette étude sont intégrés aux réflexions liées au développement d'un système vélo (aménagements cyclables, services vélo, information et communication, stationnement vélo) sur la ville d'Argentan.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

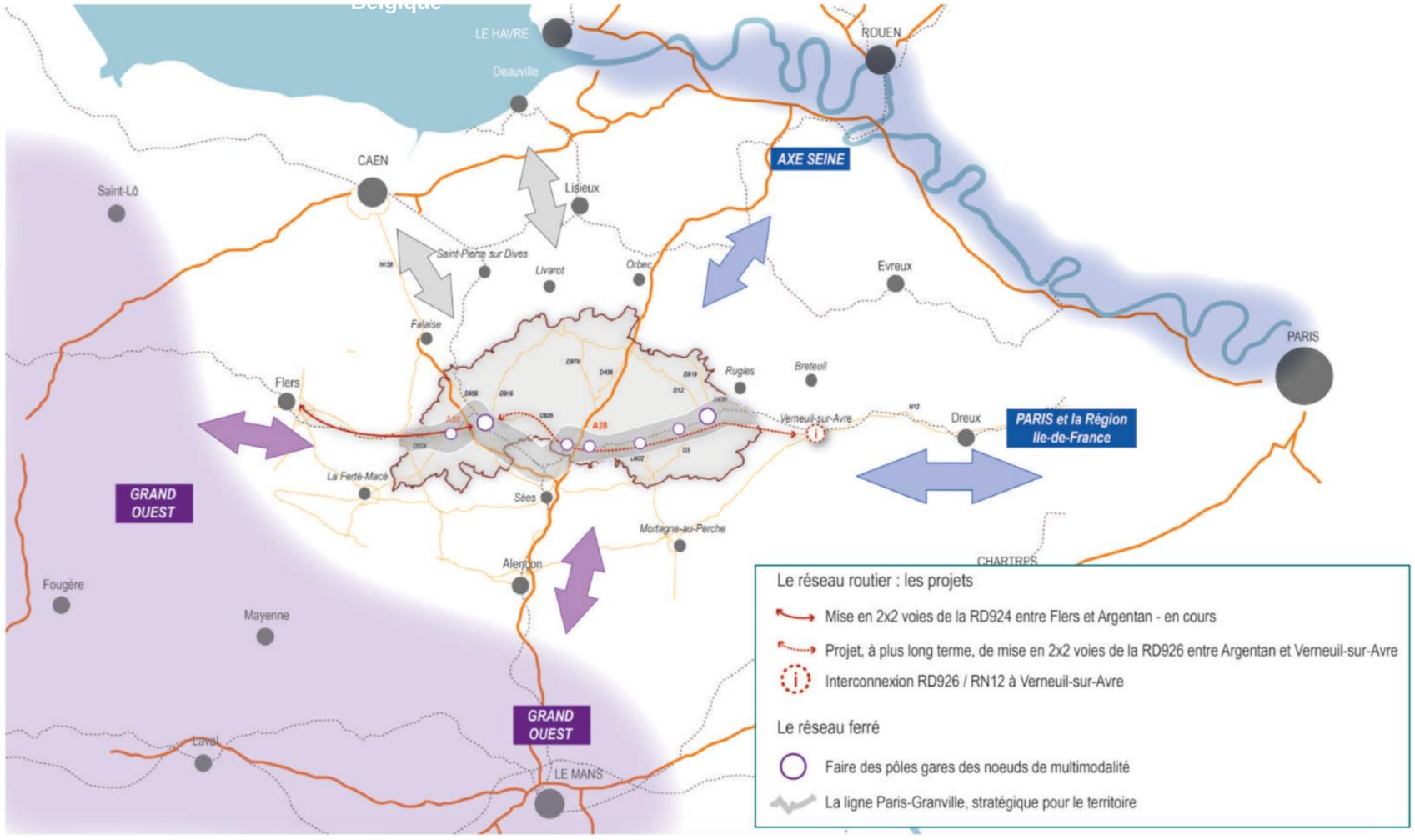
1 Une approche multi-scalaire nécessaire à l'appréhension du territoire

Le Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche se situe dans le département de l'Orne, au sud de la nouvelle région Normandie. Il se situe au cœur du triangle Caen-Rouen-Le Mans.
Ce territoire à dominante rurale compte 75 168 habitants répartis sur 3 intercommunalités :

- La communauté de communes d'Argentan Intercom (34 078 habitants)
- La communauté de communes des Vallées d'Auge et du Merlerault (14 973 habitants)
- La communauté de communes des Pays de l'Aigle (26 117 habitants)

Le territoire est traversé par l'axe ferroviaire Paris-Granville, et prédispose ainsi des enjeux d'intermodalité autour des gares du territoire.
De plus la connexion avec les polarités principales proches du territoire est importante : Flers, Caen, Lisieux, Alençon, Le Mans, Evreux, Dreux – pouvant potentiellement capter une part des déplacements quotidiens, notamment des actifs pendulaires.

Par ailleurs les potentiels en termes de cyclotourisme sont conséquents sur le territoire, le déploiement et la continuité de projets de vélo routes et voies verte en son sein permettrait de relier les itinéraires régionaux proposés dans le Schéma des vélo routes et voies vertes de la Région Normandie, le positionnement ainsi comme territoire attractif dans la région.



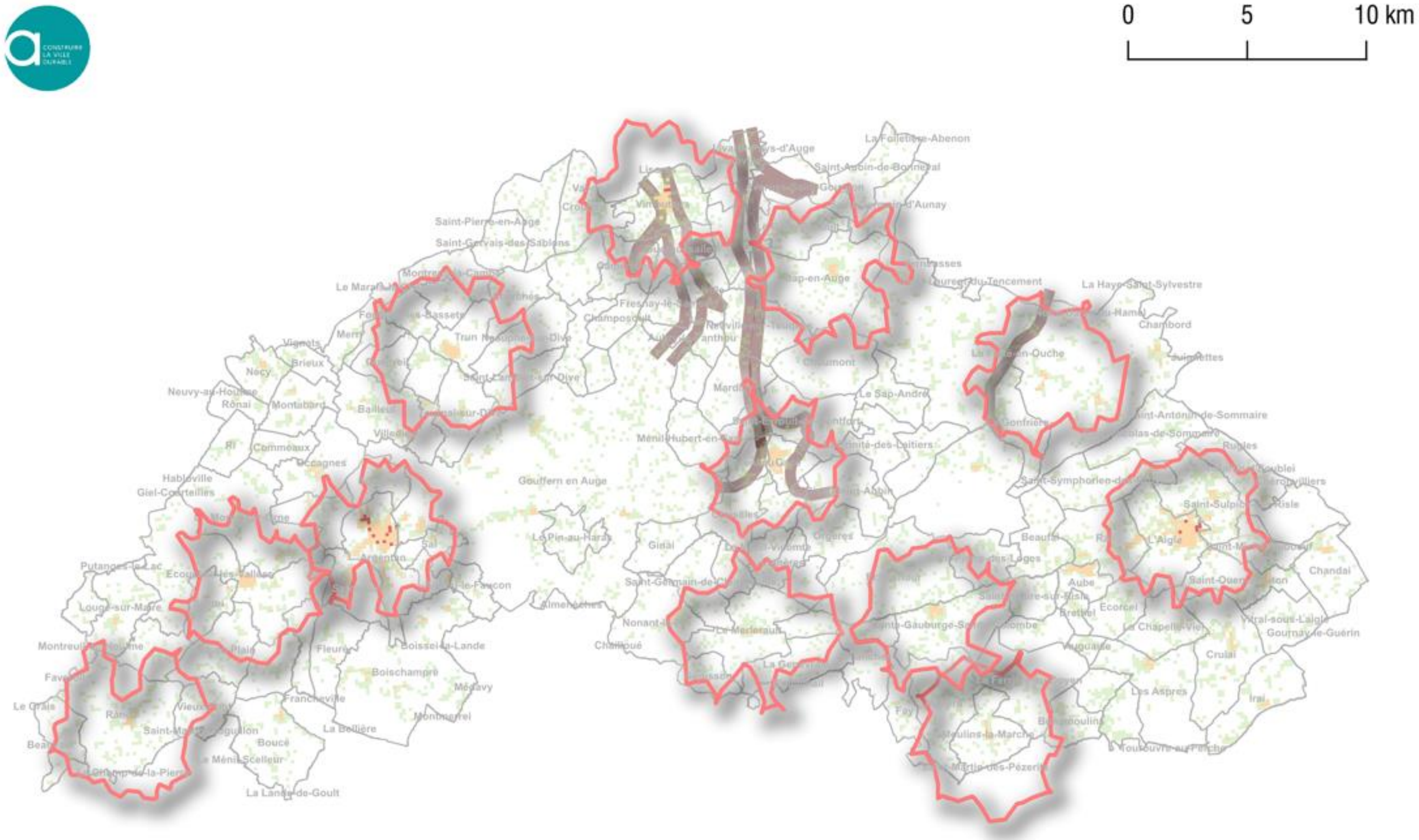
Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2 Un territoire peu dense et ponctuellement vallonné : un défi à relever pour l'usage du vélo

2.1 Territoire à dominante rurale peu dense

Le Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche est caractérisé par son caractère rural, sa faible densité et son étendue.
Il représente un tiers du département de l'Orne et un tiers de sa population, sa densité moyenne est de 42 habitants par kilomètres carré, légèrement inférieure à la moyenne du département (47 habitants au kilomètre carré). L'évolution démographique est en baisse, liée à une évolution négative sur le solde migratoire et à un solde naturel nul.

Les populations se concentrent autour des polarités principales comme on peut l'observer sur la carte ci-contre. Cette concentration autour des 12 polarités identifiées au SCoT et comme échelle pertinente d'étude pour ce diagnostic confirme l'intérêt de penser des potentiels de développement d'itinéraires cyclables à cette échelle. De plus, 65 % des habitants du territoire vivent à moins de 20 minutes d'une polarité à vélo. Cette proportion correspond au potentiel d'usage du vélo sur la base d'une pratique modérée.



65 % des habitants vivent à moins de 20 minutes à vélo d'une polarité (INSEE, 2016 - Vizea, 2020)

- Accessibilité vélo 20 minutes
- Coupures

Densités de population
- 1 à 20 habitants
- 20 à 200 habitants
- 200 à 500 habitants
- Plus de 500 habitants

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

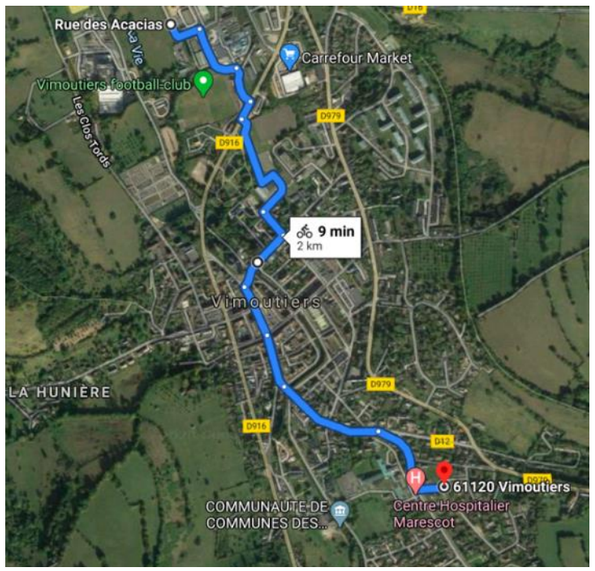
2.2 L'effet de coupure modéré du relief

Un plus grand développement des déplacements à vélo sur le Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche devra prendre en compte les enjeux liés aux coupures anthropiques et naturelles du territoire.

Dans un premier temps on peut identifier les coupures anthropiques suivantes :

- Le réseau ferroviaire
- Les coupures routières : l'autoroute A28 et A88.

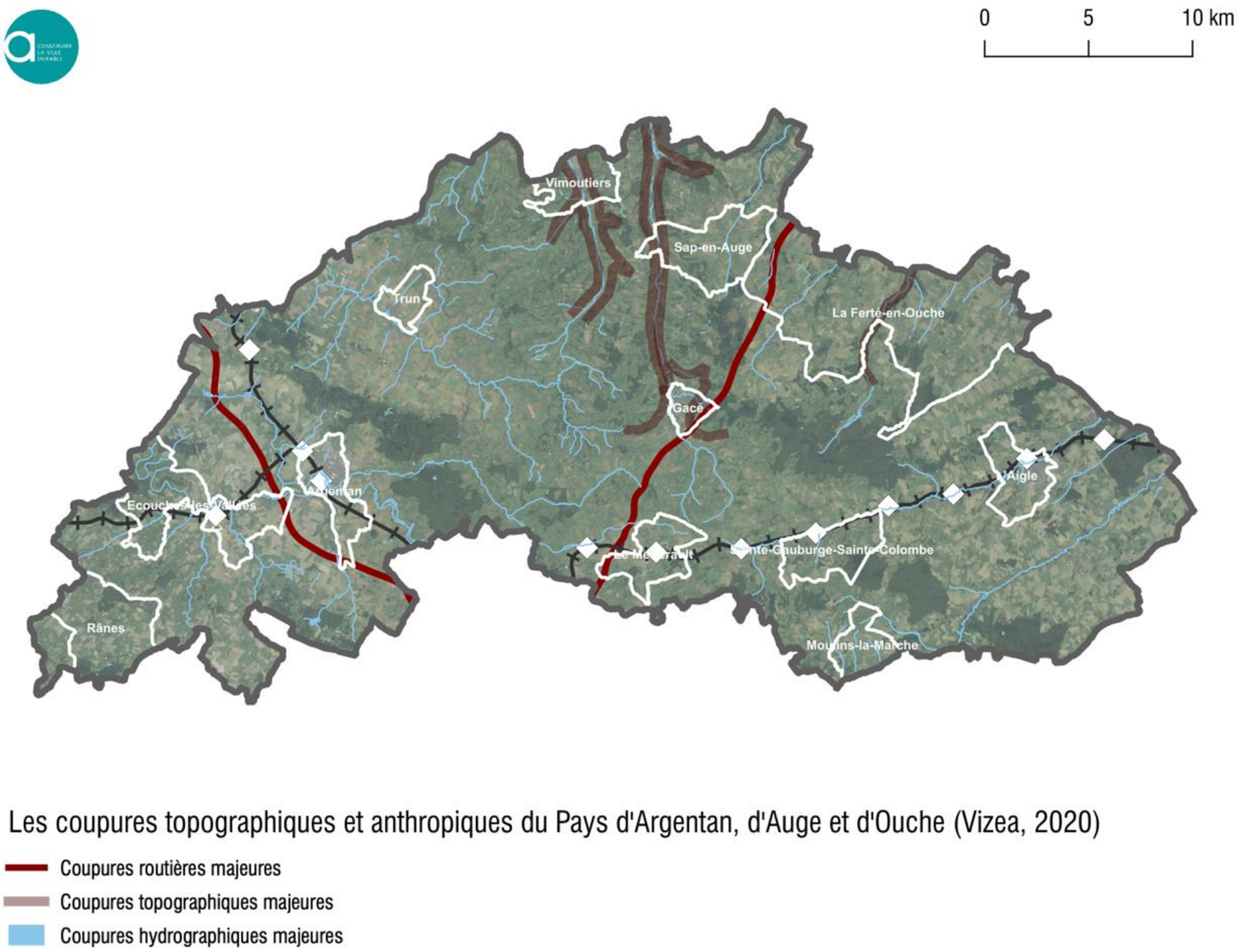
Les effets de ces coupures sont relatifs sur le potentiel déploiement d'itinéraires cyclables. La topographie du territoire, et notamment le dénivelé sur la communauté de communes des Vallées d'Auge et du Merlerault est à prendre en compte.
De plus l'étendue du territoire pose des questions en termes de distances à parcourir. Ces obstacles relatifs pourront être contournés par un développement du vélo à assistance électrique.



↑ 30 m · ↓ 5 m

Exemple d'impact de la topographie sur un trajet à vélo en milieu urbain à Vimoutiers

Source : Google Maps, consulté en mars 2020



Les coupures topographiques et anthropiques du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche (Vizea, 2020)

- Coupures routières majeures
- Coupures topographiques majeures
- Coupures hydrographiques majeures

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

3 Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciée : le vélo comme levier de déplacement ?

3.1 Les jeunes, une composante structurante de la mobilité du territoire

A l'échelle du P2AO les jeunes de 0 à 29 ans représentent 30 % de la population, correspondant à la moyenne du département de l'Orne. Ils représentent 24 000 individus. Les populations jeunes sont davantage présentes au sein des couronnes péri-urbaines de l'Aigle et d'Argentan.
La mobilité des jeunes (crèche, des écoles maternelle et élémentaire, collège, lycée puis jeunes actifs), constitue ainsi une part majeure des déplacements.
La mobilité générée par les établissements d'enseignements du territoire ou vers les employeurs importants pour des jeunes apprentis est structurante. Pour les plus jeunes, jusqu'à la majorité la mobilité est très locale ou très dépendante des adultes, notamment pour les déplacements liés au loisir. Ainsi, le vélo peut présenter un levier d'indépendance (face aux contraintes d'indépendance, contraintes économiques) mais également favoriser une autonomisation de la mobilité.

Au sein de la catégorie des jeunes il est intéressant de se concentrer sur les **jeunes actifs**, catégorie-cible souvent caractérisée par une plus grande précarité liée à des ressources personnelles plus faibles et irrégulières, le manque de capital constitué pour faire face à des chocs ou à des « aléas » de la vie. Les dépenses incompressibles liées à l'utilisation d'une voiture individuelle (quand l'acquisition en est possible) dans les déplacements domicile-travail pèse sur cette catégorie de façon conséquente. Face à cela, l'augmentation des déplacements à vélo peut apparaitre comme un levier, permettant d'éviter une dépendance excessive à la voiture automobile.

3.2 Les 30-59 ans, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins

Les individus de 30 à 60 ans représentent plus de 28 000 habitants comptant pour une part importante des déplacements domicile-travail pendulaires.
Un point d'attention particulier peut être réalisé vers les femmes à la tête de familles monoparentales formant partie de cette catégorie. En effet, leurs besoins de mobilité sont complexes puisqu'ils conjuguent des temps professionnels à ceux consacrés aux enfants.

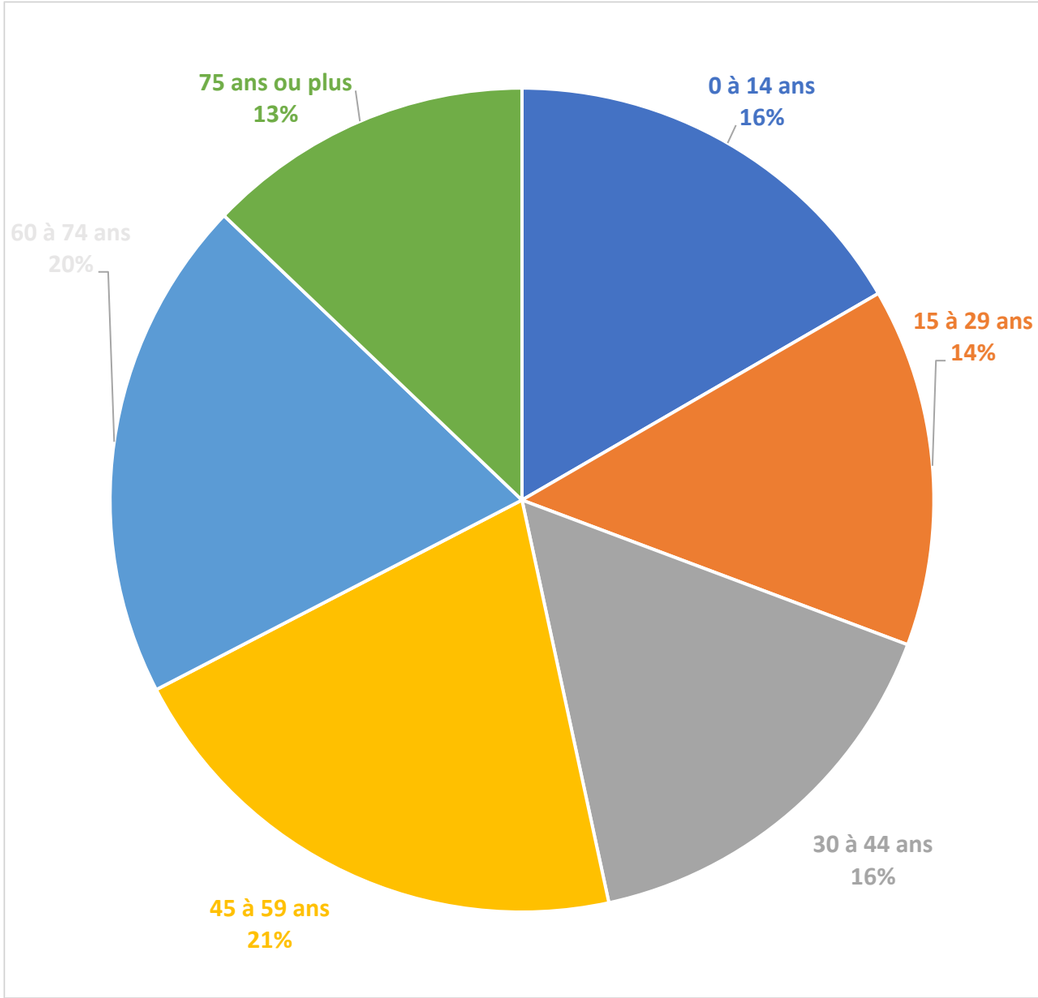


Figure 3 - Recensement de la population par tranche d'âge. Source : INSEE 2016

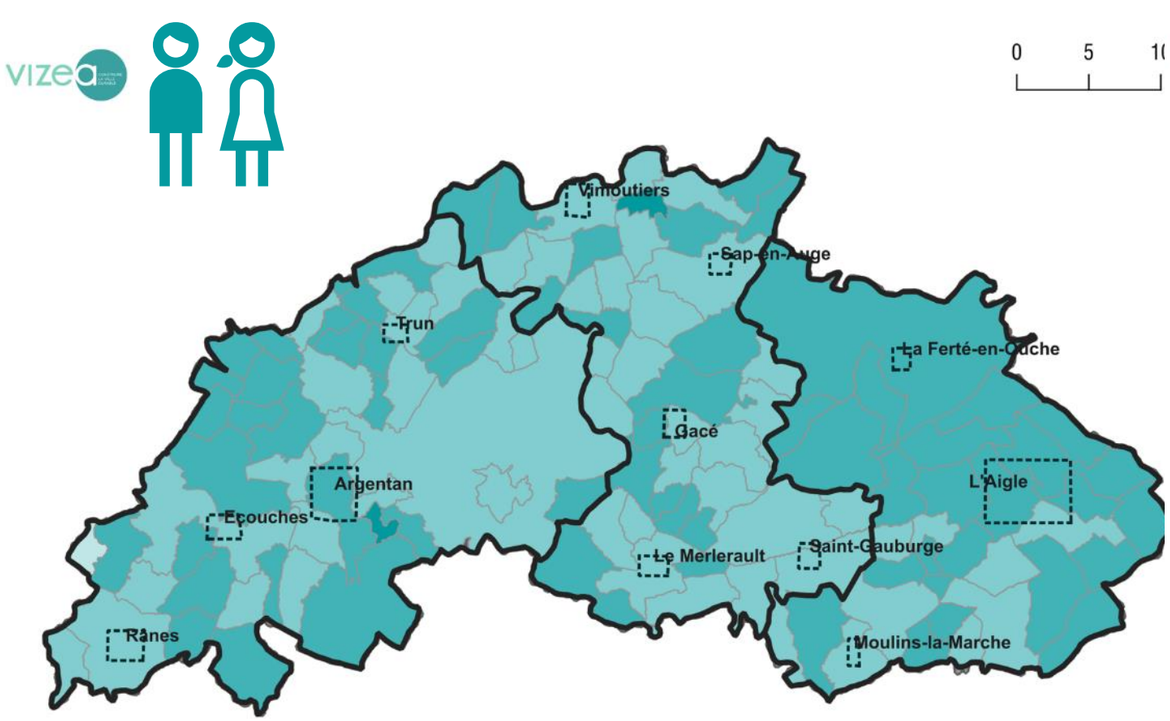
3.3 Les personnes âgées, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale

Les personnes de plus de 60 ans représentent plus de 24 000 habitants soit 33 % de la population totale. Cette part tend à augmenter.
Leurs pratiques apparaissent davantage ancrées à l'échelle de la commune. Les personnes âgées privilégient la marche à pied pour se rendre faire leurs courses.
De manière générale, elles disposent de moins de marge de manœuvre dans leurs déplacements (perte d'autonomie, difficultés financières accrues etc.), d'autant plus dans les zones peu denses.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

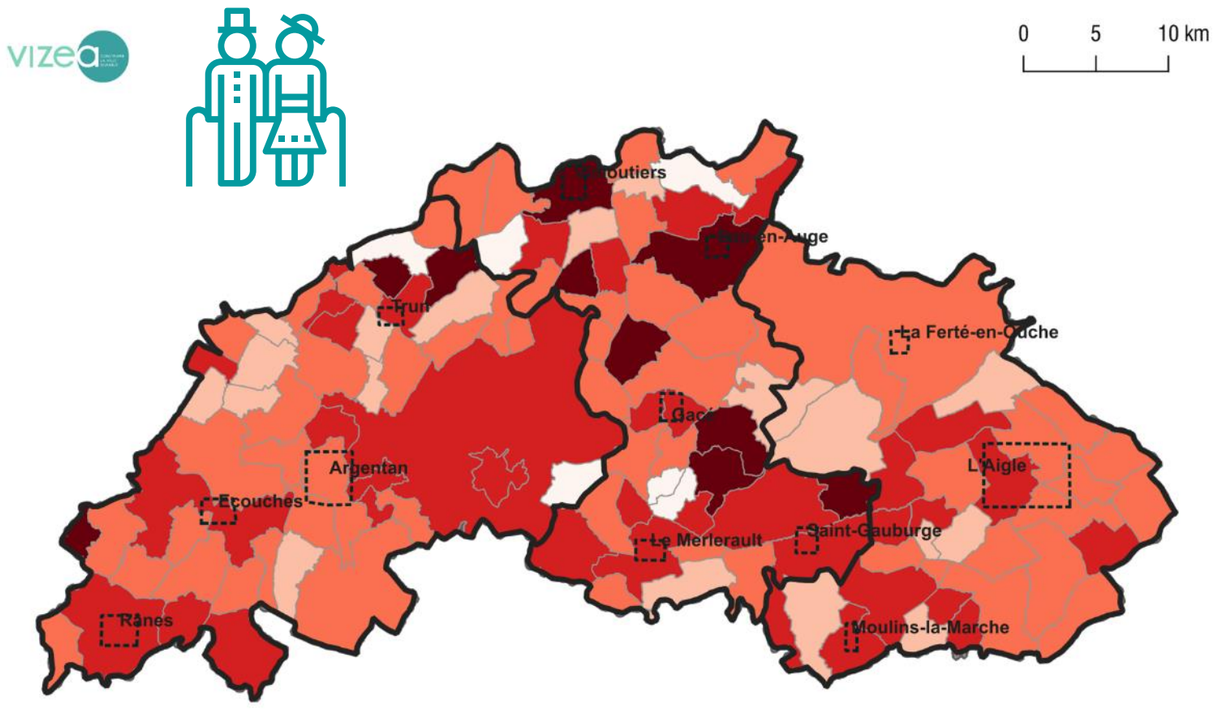
3.4 Les catégories cibles d'usagers du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Part des jeunes de 0 à 29 ans dans la population du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche (INSEE, 2016)

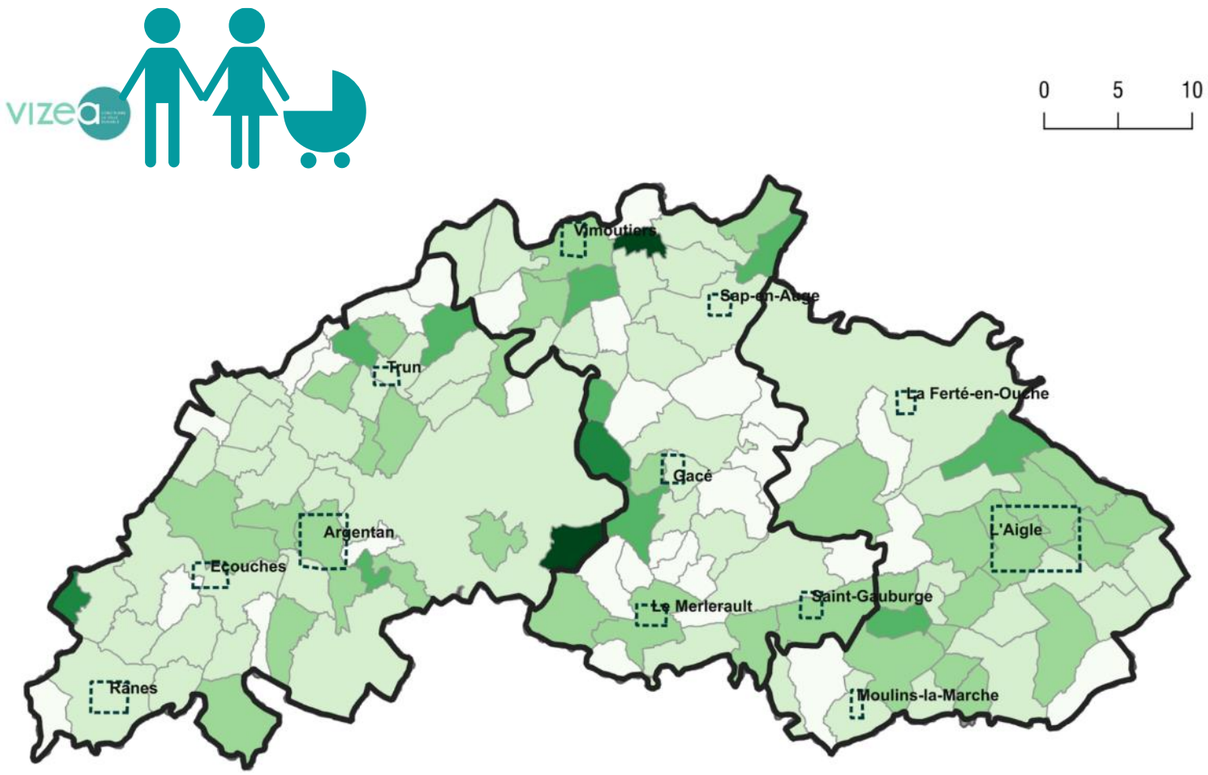
Les jeunes
0 - 10 %
10 % - 20 %
20 % - 30 %
30 % - 40 %
Plus de 40 %



Part des retraités de plus de 55 ans dans la population du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche (INSEE, 2016)

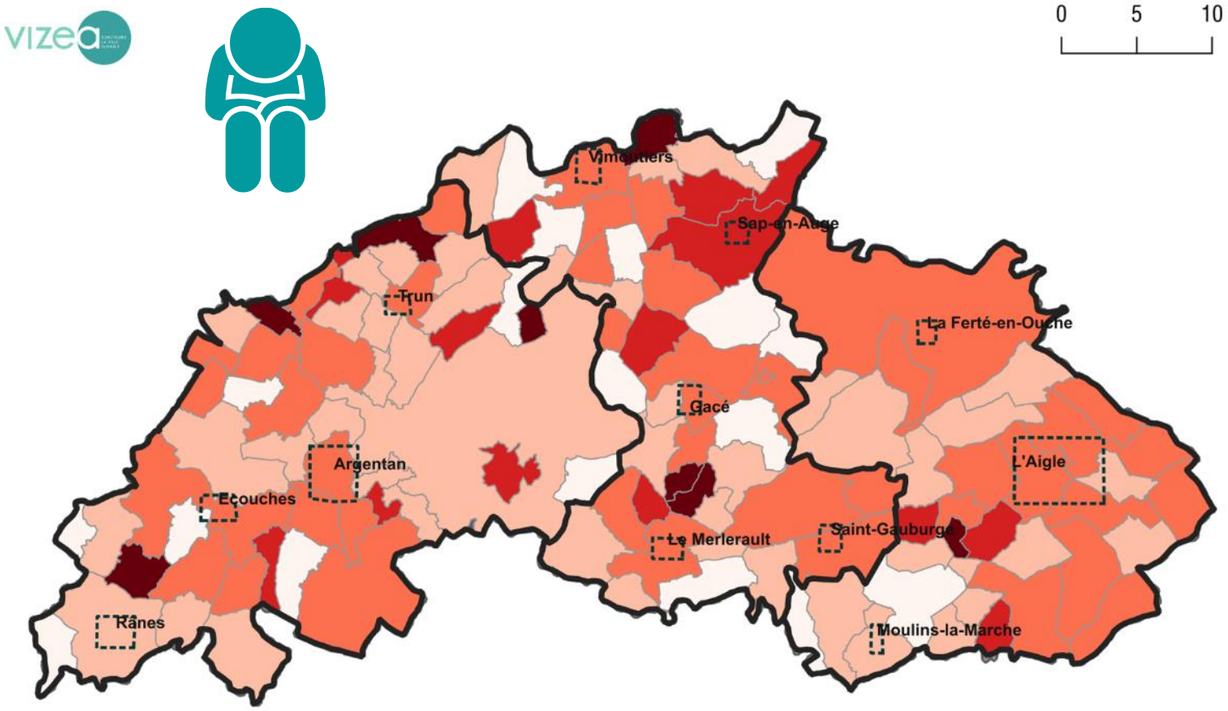
Retraités de plus de 55 ans
0 - 10 %
10 - 20 %
20 - 30 %
30 - 40 %
40 - 50 %

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Part des jeunes actifs dans la population du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche (INSEE, 2016)

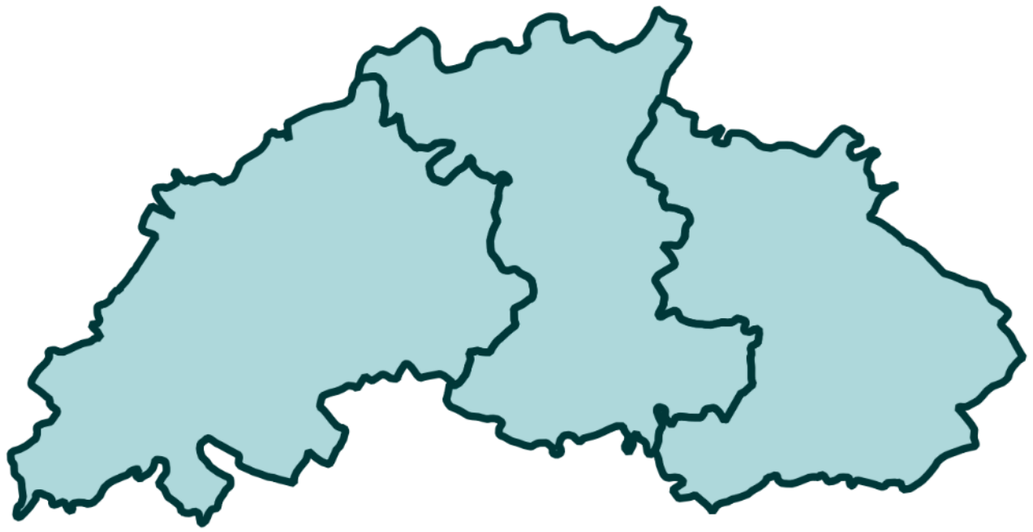
Jeunes actifs
- 0 - 5 %
- 5 - 10 %
- 10 - 15 %
- 15 - 20 %
- 20 - 25 %
- Plus de 25 %



Part des ouvriers de 25 à 54 ans dans la population active du Pays d'Argentan, d'Auge et d'Ouche (INSEE, 2016)

Part des ouvriers
- 0 - 10 %
- 10 - 20 %
- 20 - 30 %
- 30 - 40 %
- Plus de 40 %

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Les besoins de mobilité et identifier les potentiels de développement du vélo qui y sont liés

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1 Les principales polarités

1.1 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers l'Aigle

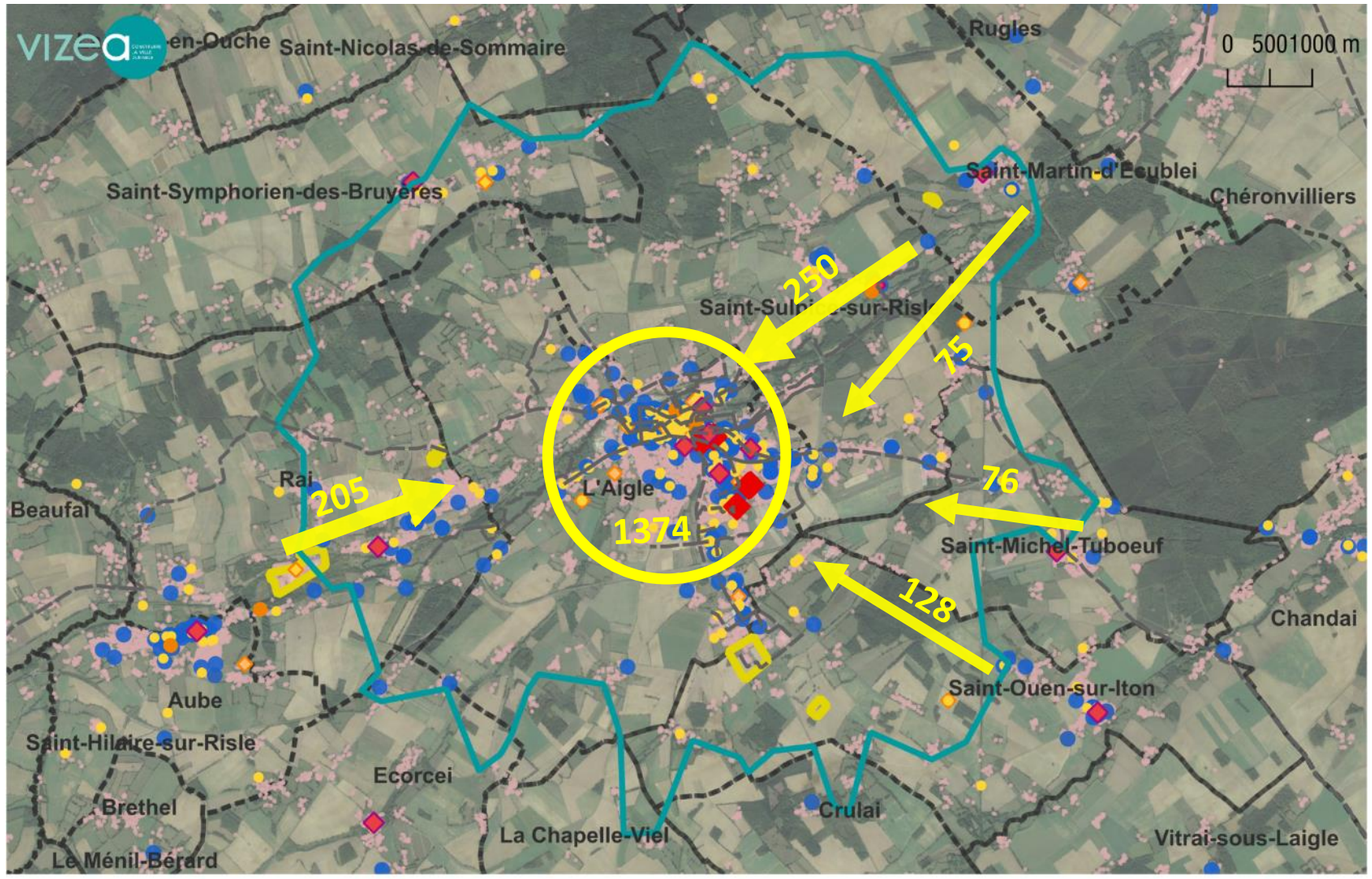
1.1.1 La concentration des déplacements d'actifs

Sont recensés à L'Aigle d'importants flux d'actifs lié à sa concentration d'entreprises, commerces et services. 3 606 actifs travaillant à L'Aigle y vivent où se déplacent d'une commune proche pour s'y rendre, parmi ces derniers, **2 108 actifs vivent dans le périmètre équivalent à 6 kilomètres identifié par l'isochrone**. La distance de 6 kilomètres à vélo soit 20 minutes représente la durée et distance acceptable réalisable à vélo de manière quotidienne pour se rentre au travail. Ainsi, ces **2 108 actifs** représentent un potentiel brut des déplacements domicile-travail pouvant être réalisés à vélo vers l'Aigle.

Commune d'origine des actifs entrants à moins de 6km	Effectif
L'Aigle	1374
Saint Sulpice-sur-Risle	250
Rai	205
Saint-Ouen-sur-Iton	128
Saint-Michel-Tuboeuf	76
Saint-Martin-d'Ecublei	75
Total	**2108**

Transport utilisé les actifs entrants	Effectif
Pas de transport	169
Marche à pied	374
Vélo et moto	75
Voiture	4292
Transports collectifs	70
Total des actifs entrants	**4980**

A l'heure actuelle, peu d'actifs se déplacent à vélo pour se rendre sur leur lieu de travail à L'Aigle. La marche à pied représente 7 % des déplacements des actifs.



Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

Zones bâties
Zone d'activité économique
Tourisme et loisirs
En projet
Entreprises
Etablissements d'enseignement
Commerces et services
Isochrone de 20 minutes
Moins de 50 salariés
Ecoles
Itinéraires cyclables
Déplacements des actifs
Plus de 50 salariés
Collèges et lycées
Existant

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.1.2 Les collèges et lycées générant des déplacements inter-communaux

Les déplacements liés à la présence de collèges (3) et lycées (2) à l'Aigle génèrent des déplacements intercommunaux. Pour les déplacements de moins de 6 kilomètres il existe un potentiel important de déplacements à vélo, en effet, à partir de 12 ans, les élèves se déplacent davantage à pied ou à vélo pour se rendre vers leur lieu d'enseignement. Pour les communes plus éloignées, le transport scolaire joue un rôle important, ainsi que les déplacements en voiture individuelle réalisés par les parents.

Commune d'origine des scolaires entrants à moins de 6km	Effectif
L'Aigle	1438
Saint Sulpice-sur-Risle	175
Rai	160
Saint-Ouen-sur-Iton	103
Saint-Michel-Tuboeuf	51
Saint-Symphorien-des-Bruyères	53
Saint-Martin-d'Ecublei	100
Total	**2080**

1.1.3 Des potentiels de déplacements à vélo pour des motifs de loisirs importants

La polarité est située à proximité de plusieurs itinéraires vélos identifiés comme d'intérêt majeurs - vers Center Parc et vers les Boucles de la Seine Normande. La connexion de ces itinéraires peut représenter un potentiel intéressant, notamment dans le cadre du projet de la vélo route et voie verte de la Risle.

1.1.4 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle inter-communale

- Face à la concentration de pôles générateurs de flux par la commune de l'Aigle, il apparait prioritaire de connecter les communes environnantes, pourvoyeuses de déplacements liées aux activités économiques, d'enseignement, de services et de loisirs vers l'Aigle, ville-centre.
- Les liaisons vers les territoires voisins, notamment des itinéraires de type loisirs / tourisme à travers le projet de voie verte de la Risle,

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

ZOOM : Analyse territoriale des domiciles des agents de l'hôpital de l'Aigle (Empreinte, avril 2015)

Cette étude concerne le CH de l'Aigle, le plus important employeur de la commune. Elle concerne 548 agents et 156 étudiants.
A partir d'une approche par zone d'accessibilité autour de l'hôpital (à vélo ou à pied) avec une distance acceptable de 5 kilomètres (15 minutes), les conclusions tirées de l'étude sont les suivantes :

- 68 agents sont domiciliés à moins d'1 km du site de l'hôpital (15 minutes au plus à pied et 5 min à vélo) soit 12,4 % de l'effectif
- 55 agents sont domiciliés entre 1 et 3 km du site de l'hôpital (entre 5 et 15 minutes à vélo) soit 10 % de l'effectif
- Au total près d'un quart des agents (22,4 %) sont concernés par les modes doux ou « actifs »
- Par ailleurs, 38 étudiants logent sur le site (24,3 % de l'effectif), 2 autres sont situés à moins d'1 km du site et 28 étudiants sont situés entre 1 et 3 km du site.

Le potentiel théorique d'usagers piétons et vélo (hors étudiants logés sur site) représente donc 1 personne sur 5 (soit 153 personnes et 20% des effectifs)

Compte-tenu des contraintes professionnelles (horaires décalés et de nuit) et de la localisation de l'hôpital au sein de la commune, l'étude considère que le potentiel de report modal principal à la voiture individuelle est lié au développement de l'usage du vélo. **En effet il s'agit du mode de transport le plus efficace et le moins coûteux pour favoriser le report modal.**

La part modale théorique potentielle pour les agents (548) est estimée à 10 % et celle des étudiants à 17,9%.

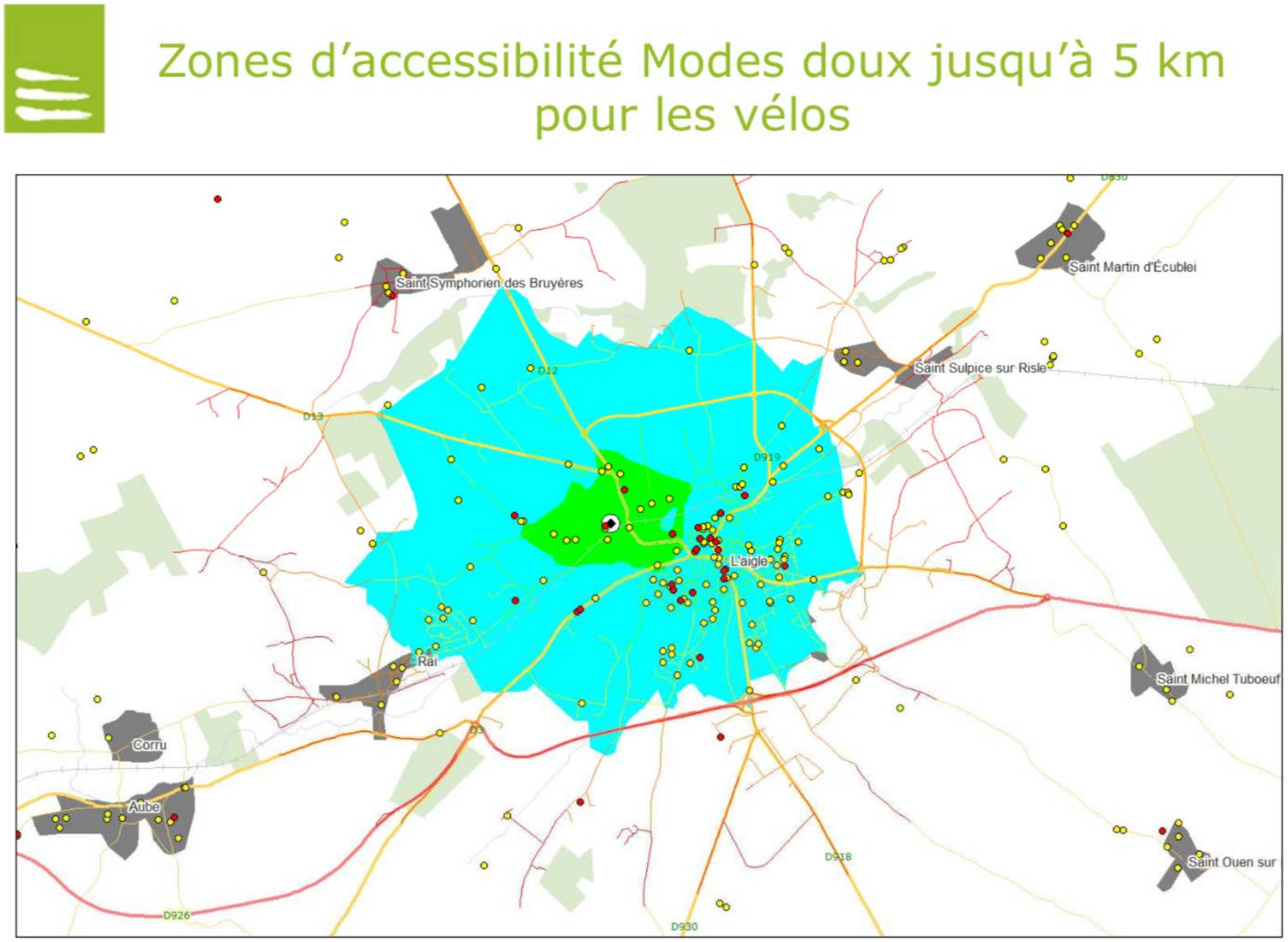


Figure 4 : Accessibilité cyclable identifiée autour de l'hôpital de l'Aigle, Empreinte, 2015

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

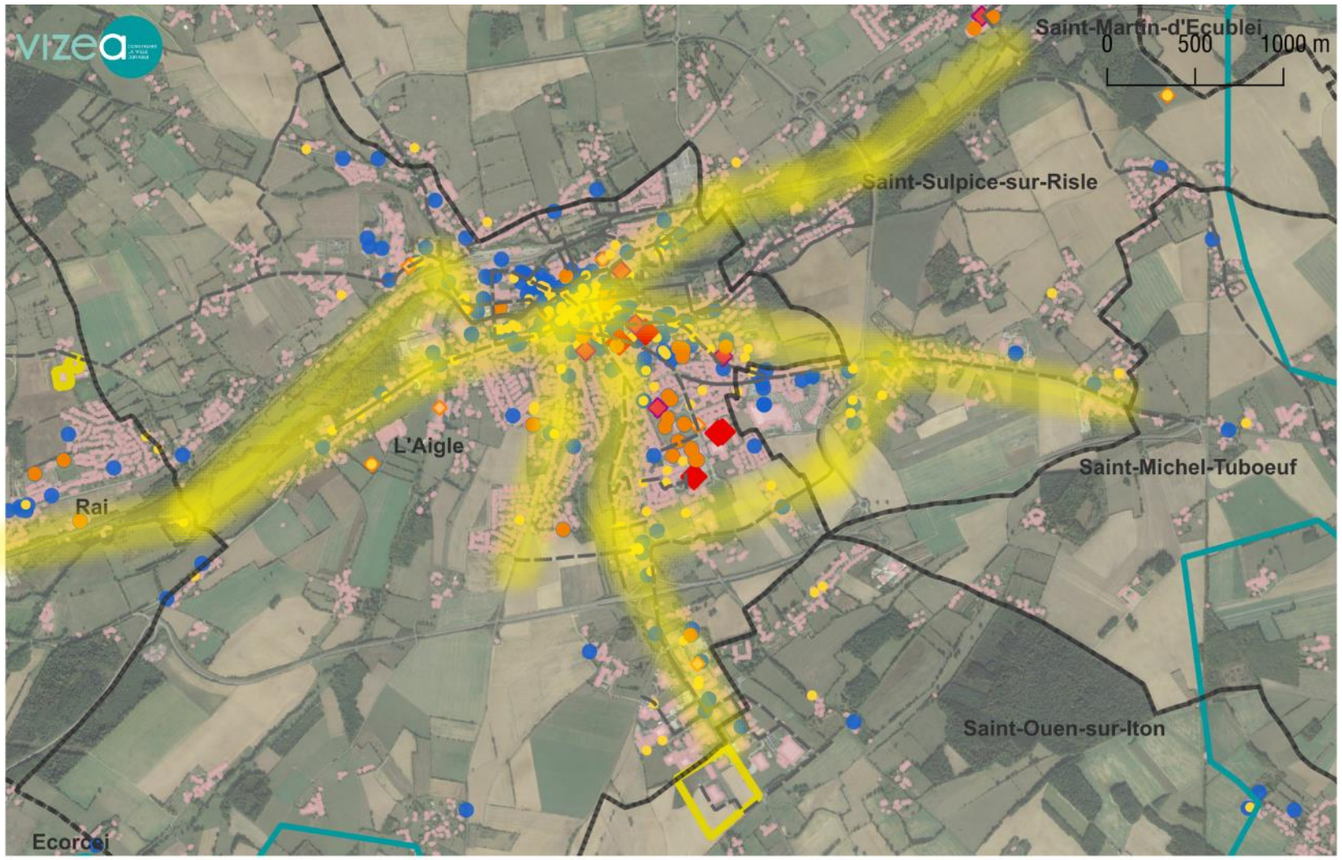
1.1.5 La concentration des aménités dans le centre-ville de l'Aigle

Le centre-ville de l'Aigle concentre une grande partie de nombreux commerces, services et entreprises. La ville dispose également d'un bon taux d'équipements (centre aquatique, maison des associations, espace culturel, office du tourisme, stade). Le projet en cours de construction d'un nouveau complexe culturel en bord de Risle représente un enjeu important pour la ville.

1.1.6 Des déplacements à pied et à vélo actuellement complexes

A l'heure actuelle la structure urbaine de la ville de L'Aigle n'est pas favorable aux déplacements actifs, tant vélo que piéton. Les déplacements à vélo sont perçus comme dangereux en raison du trafic, de la vitesse de circulation automobile et des faibles espaces dédiés au vélo. Cependant les déplacements domicile-travail pour les personnes vivant à moins de 6 kilomètres de leur lieu d'emploi à L'Aigle représentent un potentiel important, notamment vers L'hôpital, la ZI n°1.
Favoriser les modes actifs sur la ville de l'Aigle représente également une opportunité pour désenclaver certains quartiers. Les liaisons entre quartiers et vers les principales polarités sont fondamentales.

1.1.7 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle urbaine



Face à aux potentiels de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux de l'Aigle, il est possible d'identifier des itinéraires cyclables prioritaires : ils peuvent faire l'objet de divers types d'aménagements en fonction du potentiel de l'axe, des contraintes liées à la voierie, des enjeux de circulation sur la zone.
Le schéma directeur vélo des Pays de l'Aigle a pré-identifié des itinéraires cyclables potentiels, qui apparaissent pertinents pour favoriser le développement des modes actifs :

- Un axe reliant le Nord et le Sud de la ville, permettant de relier les principaux pôles générateurs de flux (Hôpital, services et commerces, entreprises collèges et lycées et la zone industrielle L'Aigle Saint-Ouen-sur-Iton),
- Le centre-ville de l'Aigle concentre de nombreuses aménités, la zone doit être priorisée pour favoriser des aménagements cyclables ou d'apaisement (comme c'est déjà le cas avec les zones 30),
- Un axe traversant d'Est en Ouest la ville, reliant Rai à Saint-Sulpice-de-Risle, tout en connectant l'étang de La Croix Lamirault, la ferme de Rai, autour du projet de voie verte de la Risle. La valorisation des cours d'eau au sein de la ville représente de réels potentiels, il s'agit d'un réel outil patrimonial et touristique – d'autant plus que le centre-ville est historiquement marqué par sa relation à l'exploitation de la Risle.
- Des axes de rabattement des bourgs environnants vers les principaux axes cyclables priorisés,
- Le développement d'itinéraires touristiques à vélo, permettant d'inscrire L'Aigle comme destination touristique régionale est identifié comme priorité. La connexion aux polarités principales (monuments historiques classés telles que l'Eglise Saint Martin, le Château, de monuments inscrits : telles que églises Saint-Barthélémy, Saint-Jean, Hôtel Colombel, Petit Hôtel Colombel, le relai de Poste, l'usine de Mérouvel), ainsi que la valorisation du patrimoine industriel (manufacture du Bohin, La Grosse forge) participeront à cette dynamique.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.1.8 Les déplacements des jeunes, une priorité

Une grande partie d'entre eux se déplace à pied dans le centre-ville, pour aller à l'école, sur les lieux de leurs activités de loisirs (piscine, école de musique). La sécurisation des itinéraires, l'apaisement du centre-ville peut permettre d'accroitre ces pratiques et de lever les freins psychologiques à l'utilisation du vélo (tant du côté des parents que des enfants) et ainsi favoriser l'autonomisation des déplacements des jeunes. Dans le cadre du diagnostic de la Fabrique urbaine, un atelier a été réalisé avec le conseil municipal des jeunes de la ville de l'Aigle. Des constats ont été faits par ces jeunes, identifiant le manque de possibilités de circuler à pied ou à vélo en sécurité vers les principales polarités de la ville (établissements d'enseignement, piscine, espace des Tanneurs, médiathèque, complexe sportif etc.). Des itinéraires sécurisés ainsi que du stationnement vélo sont donc nécessaires.

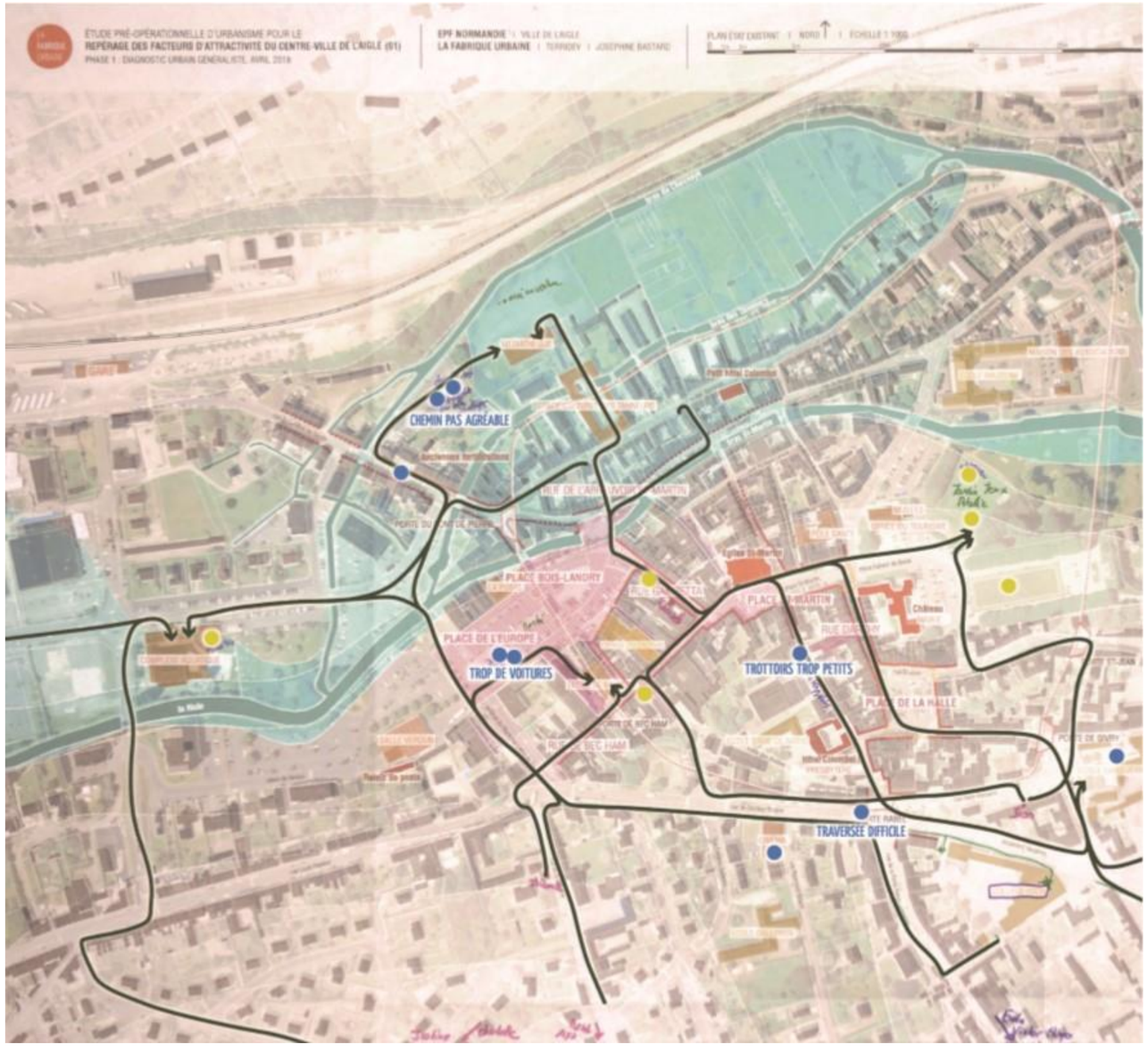


Figure 5 : Perception des jeunes du centre-ville de L'Aigle, La Fabrique urbaine, 2019

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

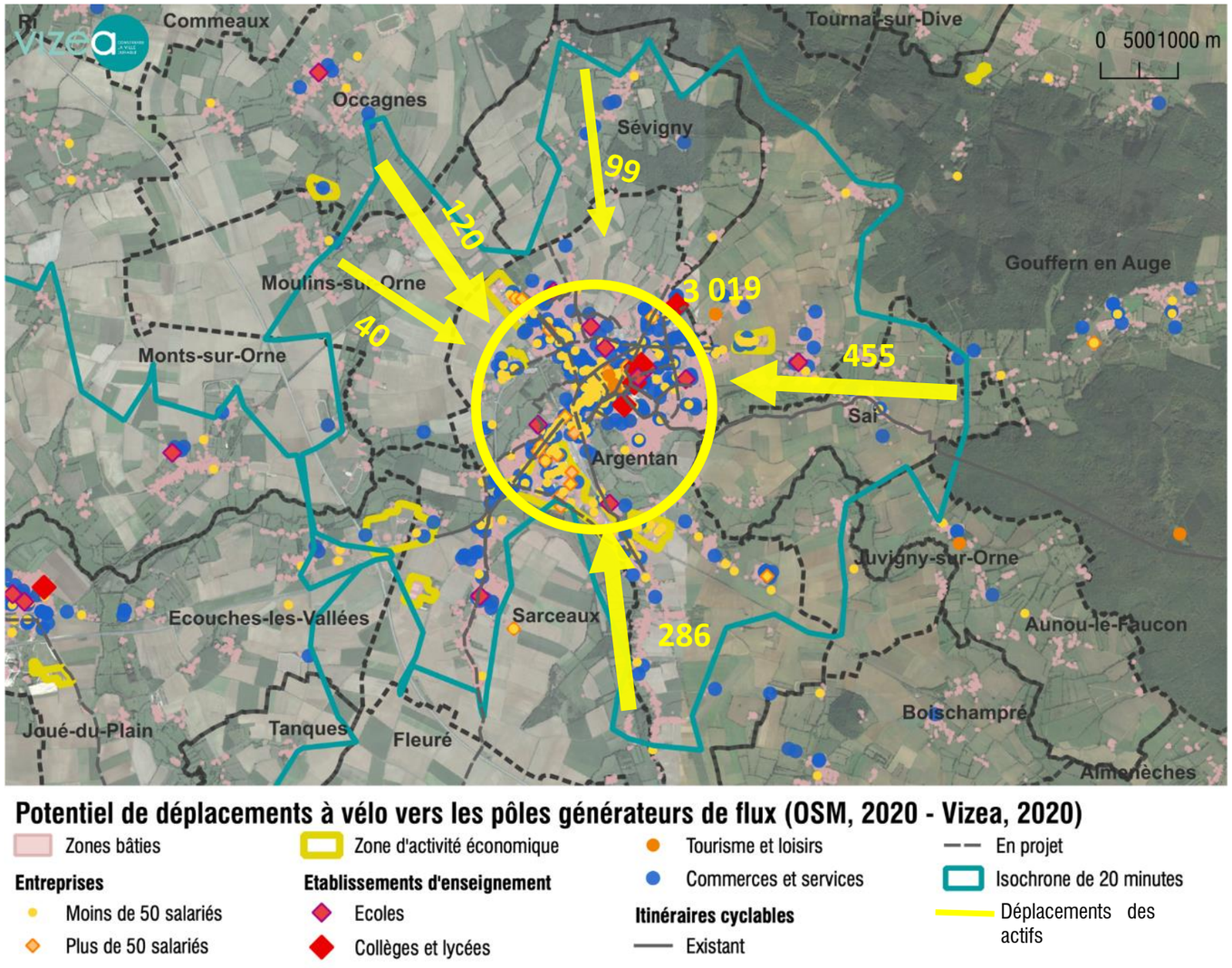
1.2 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Argentan

1.2.1 La concentration des déplacements d'actifs : le premier pôle d'emploi du territoire

Argentan et sa couronne péri-urbaine génèrent des déplacements domicile-travail importants 5 167 actifs y vivent où se déplacent d'une commune proche pour s'y rendre quotidiennement, parmi ces derniers, **4 115 actifs vivent dans le périmètre équivalent à 6 kilomètres identifié par l'isochrone,** soit le potentiel brut des déplacements domicile-travail pouvant être réalisés à vélo dans ou vers Argentan. Les déplacements domicile-travail constituent une cible prioritaire sur le territoire d'Argentan Intercom, notamment pour les personnes vivant et travaillant à Argentan, ainsi que dans les communes environnantes comprises dans un isochrone de 6 kilomètres (Sarceaux, Savigny).

Commune d'origine des actifs entrants à moins de 6km	Effectif
Argentan	3019
Sarceaux	286
Gouffern-en-Auge	455
Sai	20
Sévigny	99
Occagnes	120
Anou-le-Faucon	58
Juvigny-sur-Orne	18
Moulins-sur-Orne	40
Total	**4115**

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	329
Marche à pied	609
Vélo et moto	163
Voiture	6884
Transports collectifs	201
Total des actifs entrants	**8186**



A l'heure actuelle, peu d'actifs se déplacent à vélo pour se rendre sur leur lieu de travail à Argentan. La marche à pied représente 7 % de la part modale des actifs.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2.2 Les collèges et lycées générant des déplacements inter-communaux

La présence de collèges et lycées à Argentan génère des déplacements intercommunaux. Le transport scolaire représente une part importante de ces déplacements, mais le potentiel des trajets à vélo pour les jeunes habitants à moins de 6 kilomètres de leur établissement d'enseignement est important.

Commune d'origine des scolaires entrants à moins de 6km	Effectif
Argentan	2221
Sarceaux	114
Sévigny	46
Gouffern-en-Auge	44
Sai	25
Juvigny-sur-Orne	37
Moulins-sur-Orne	15
Total	**2502**

1.2.3 Des potentiels de déplacements à vélo pour des motifs de loisirs importants

Le développement de boucles touristiques pour rejoindre des lieux de loisirs ou de patrimoine est identifié comme un enjeu pour la communauté de communes d'Argentan Intercom, notamment vers le Haras-du-Pin, la forêt de la petite Gouffern, sur les bords de l'Orne ou encore autour de Chambois. L'Office du Tourisme de l'intercommunalité travaille sur ces thématiques. Il s'agit d'itinéraires conseillés (pour certains jalonnés ou en itinéraire mixte) présentant des potentiels de déplacements de loisirs à vélo importants.

1.2.4 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle inter-communale

- Face à la concentration de pôles générateurs de flux par la commune de l'Aigle, il apparait prioritaire de connecter les communes environnantes, pourvoyeuses de déplacements liés aux activités économiques, d'enseignement, de services et de loisirs vers Argentan, polarité principale. C'est notamment le cas des itinéraires identifiés par le schéma directeur des itinéraires cyclables d'Argentan Intercom (2010).
- La poursuite du travail réalisé sur les itinéraires de tourisme et de loisirs est également une composante importante à prendre en compte, en favorisant des itinéraires sécurisés, jalonnés, des aménagements adaptés à ces pratiques.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2.5 Une pratique du vélo, jusqu'alors peu ancrée sur la ville d'Argentan

Le développement d'une culture vélo, favorisant le changement des mentalités des habitants permettrait de valoriser l'image du vélo, et de diminuer l'usage de la voiture, prépondérante sur le territoire. Les réflexions quant aux changements de pratiques de mobilité des habitants sont à lier aux divers profils socio-économiques du territoire.

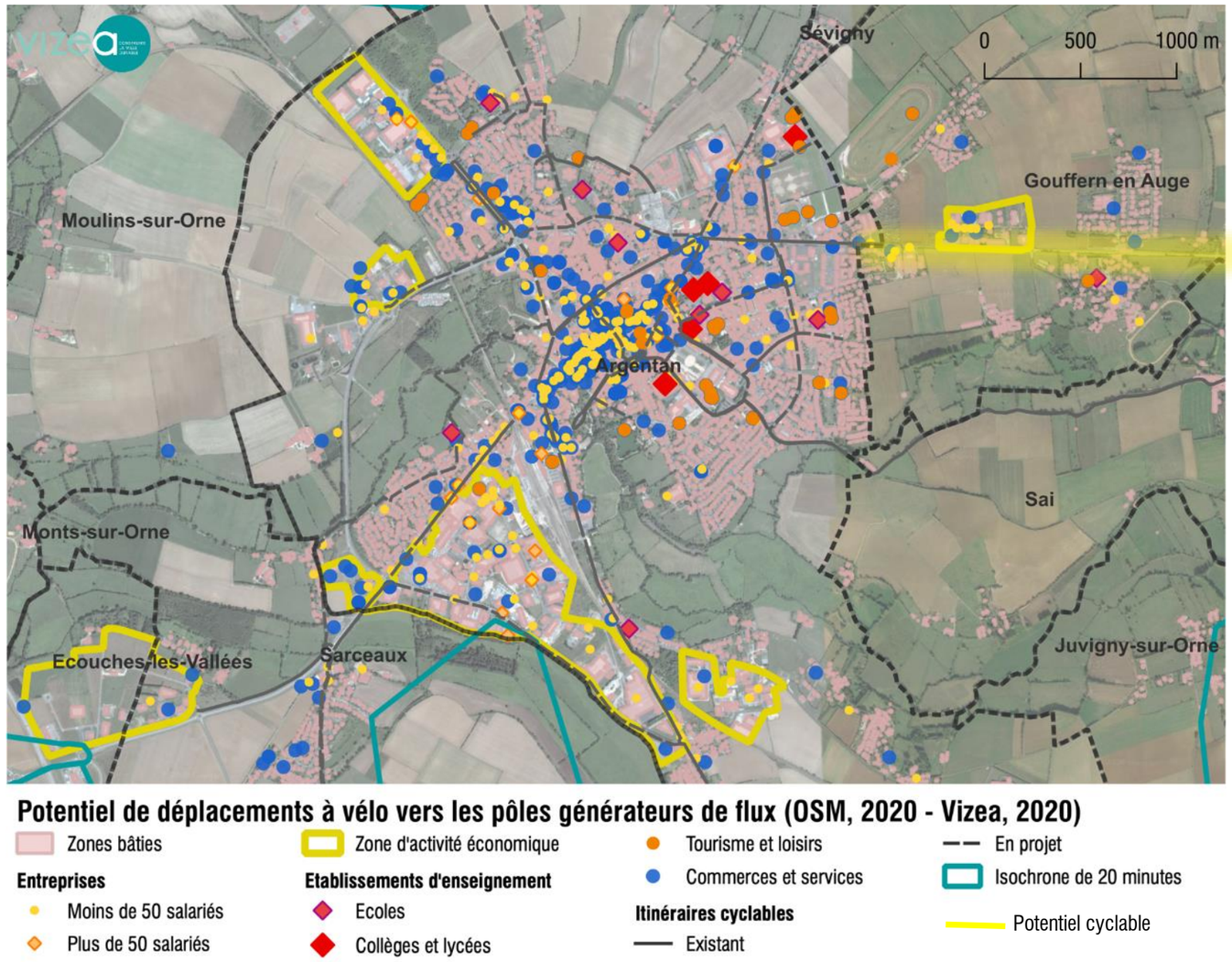
1.2.6 La concentration des aménités dans le centre-ville et au niveau des zones d'activités

Le centre-ville d'Argentan concentre une part importante des services, lieux d'enseignement, et entreprises. C'est également le cas des zones d'activités en périphérie du centre. Les déplacements depuis / vers ces aménités présentent un potentiel d'utilisation du vélo ou de la marche à pied.

1.2.7 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle urbaine

Des itinéraires cyclables potentiels peuvent être identifiés pour favoriser un plus grand nombre de déplacements à vélo. Le schéma directeur des itinéraires cyclables de la Communauté de communes des Pays d'Argentan a pré-identifié des itinéraires cyclables potentiels (réalisés ou en réflexion), tels que :

- L'axe traversant du Nord au Sud la ville : l'avenue de la 2ème Division de Blindée et rue de la République (réalisé) permettant de relier le Parc d'activités de l'Expansion au centre-ville,
- Au Nord un axe traversant d'Est en Ouest rue des Petits Fossés puis Avenue de Paris, reliant notamment le parc d'activités de Beaulieu au centre-ville (réalisé partiellement).
- Des aménagements cyclables permettant de sécuriser et d'apaiser le centre-ville ainsi que ses liaisons avec les quartiers adjacents, notamment pour les points durs identifiés : rue des Capucins, rue du Val d'Orne et du Maréchal Lyautey
- L'aménagement de la Place Henri IV et du Général Leclerc,



Par ailleurs pour compléter ces itinéraires en réflexion :

- Développer la continuité des itinéraires cyclables hors des limites communales d'Argentan quand cela n'a pas été identifié, c'est notamment le cas de l'axe vers la zone d'activité d'Urou et Crennes à l'Est, vers Moulins-sur-Orne, Mont-sur-Orne, Gouffern-en-Auge.
- Développer des itinéraires le long de l'Orne,

1.2.8 Les déplacements des jeunes, une priorité

Les jeunes sont également identifiés comme public-cible. En effet les modifications des pratiques de mobilité durant l'enfance / l'adolescence peuvent permettre d'ancrer des habitudes de mobilités. Lors des ateliers des concertation, des propositions ont été faites pour mettre en place d'un forfait transport scolaire / vélo. Cela pourrait être un projet en lien avec une ressourcerie / recyclerie de vélo – ou en lien avec le garage de la ville. Les scolaires représentent 7 à 8 % des recettes générées par les services de transports collectifs, la majeure partie des recettes étant générées par le versement mobilité. Il s'agit d'un point d'attention à développer lors de l'élaboration des scénarios.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.3 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Vimoutiers

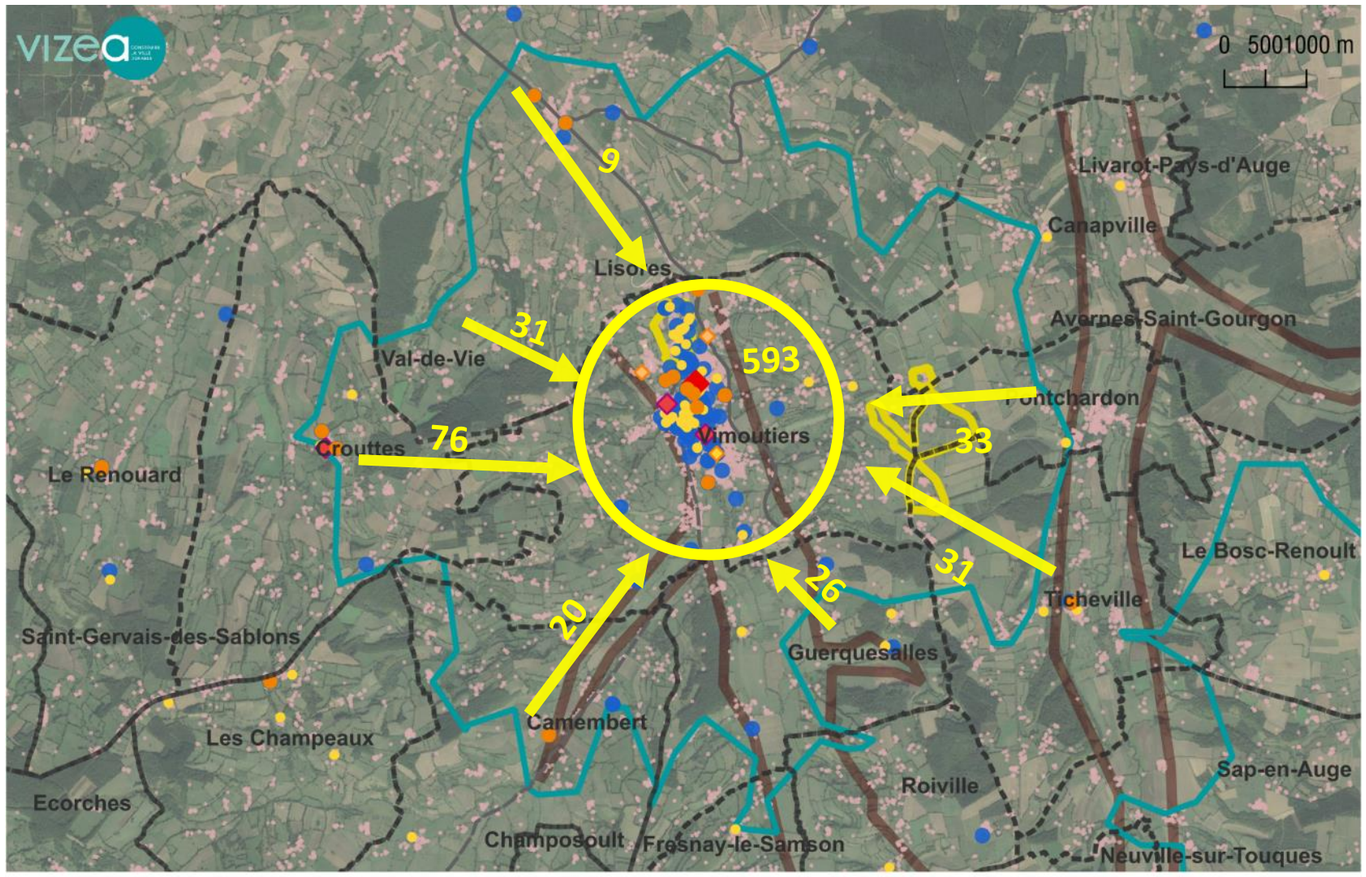
1.3.1 La concentration des déplacements d'actifs

Vimoutiers est le 3ème pôle d'emploi du territoire, **850 actifs vivent dans le périmètre équivalent à 6 kilomètres identifié par l'isochrone**. Ils représentent un potentiel brut des déplacements domicile-travail pouvant être réalisés à vélo vers Vimoutiers. Au-delà des frontières du PETR, Vimoutiers polarise 50 % des actifs de Saint-Germain-de-Montgoméry (Calvados).

Commune d'origine à moins de 6km	Effectif
Vimoutiers	593
Camembert	20
Guerquesalles	26
Ticheville	31
Canapville	31
Crouttes	76
Lisores	9
Val-de-vie	31
Pontchardon	33
Total	**850**

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	107
Marche à pied	217
Vélo et moto	25
Voiture	1042
Transports collectifs	21
Total des actifs entrants	**1412**

A l'heure actuelle, peu d'actifs se déplacent à vélo pour se rendre sur leur lieu de travail à Vimoutiers. La marche à pied représente une part considérable (15%) des moyens de déplacements des actifs.



Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

Zones bâties
Zone d'activité économique
Tourisme et loisirs
En projet
Entreprises
Etablissements d'enseignement
Commerces et services
Isochrone de 20 minutes
Moins de 50 salariés
Ecoles
Itinéraires cyclables
Déplacements des actifs
Plus de 50 salariés
Collèges et lycées
Existant

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.3.2 Les collèges et lycées générant des déplacements inter-communaux

Vimoutiers compte un collège et 2 écoles, ainsi la commune polarise les déplacements liés à l'enseignement dans la zone. Pour les déplacements de moins de 6 kilomètres, il existe un potentiel important de déplacements à vélo. Pour les communes plus éloignées, le transport scolaire joue un rôle important, ainsi que les déplacements en voiture individuelle réalisés par les parents.

Commune d'origine des scolaires entrants à moins de 6km	Effectif
Vimoutiers	352
Camembert	5
Guerquesalles	10
Ticheville	10
Canapville	25
Crouttes	35
Pontchardon	22
Total	**459**

1.3.3 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle inter-communale

- La connexion avec le département du Calvados et notamment la voie verte se terminant à Vimoutiers est intéressante pour les déplacements de loisirs et utilitaires. Le village de Camembert est une polarité touristique majeure de la communauté de communes. Sa connexion avec Vimoutiers ainsi que les communes limitrophes est un axe important (identifié dans la stratégie départementale de l'Orne à vélo),
- Des itinéraires cyclables vers les communes limitrophes telles que : Crouttes, Pontchardon.
- Les liaisons vers les communes de Sap-en-Auge et Gacé sont également prioritaires à une échelle plus élargie.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.3.4 Une pratique du vélo, peu ancrée sur le territoire

De manière générale le vélo est très peu utilisé sur la commune dans le cadre des déplacements domicile-travail. Cependant, comme le démontre les données de mobilité professionnelle, il constitue un réel enjeu tant dans le cadre des déplacements utilitaires que touristiques.

1.3.5 La concentration de services et d'activités de loisirs

Vimoutiers concentre de nombreux services, commerces et entreprises. Le Centre Hospitalier Marescot (au Sud) en fait notamment partie.

1.3.6 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle urbaine

A l'échelle de la commune de Vimoutiers des itinéraires potentiels peuvent être identifiés :

- Axe Nord-Sud traversant la commune et reliant la zone industrielle de Vimoutiers,
- La voie verte du Calvados s'arrêtant au Sud de la commune,
- Des axes vers les communes voisines peuvent être identifiés afin de mieux les relier à Vimoutiers,
- L'axe reliant la rue du Pont Vautier, rue Traversière, les quais des Augustines, la rue du Moulin et l'avenue du Général de Gaulle connectant le CH, diverses aménités et le collège,
- Les bords de La Vie,

Sur la commune, la contrainte du relief est toutefois une donnée à prendre en compte dans la réalisation des itinéraires cyclables.

Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

Zones bâties
Zone d'activité économique
Tourisme et loisirs
En projet
Entreprises
Etablissements d'enseignement
Commerces et services
Isochrone de 20 minutes
Moins de 50 salariés
Ecoles
Itinéraires cyclables
Potentiel cyclable
Plus de 50 salariés
Collèges et lycées
Existant

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.4 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Gacé

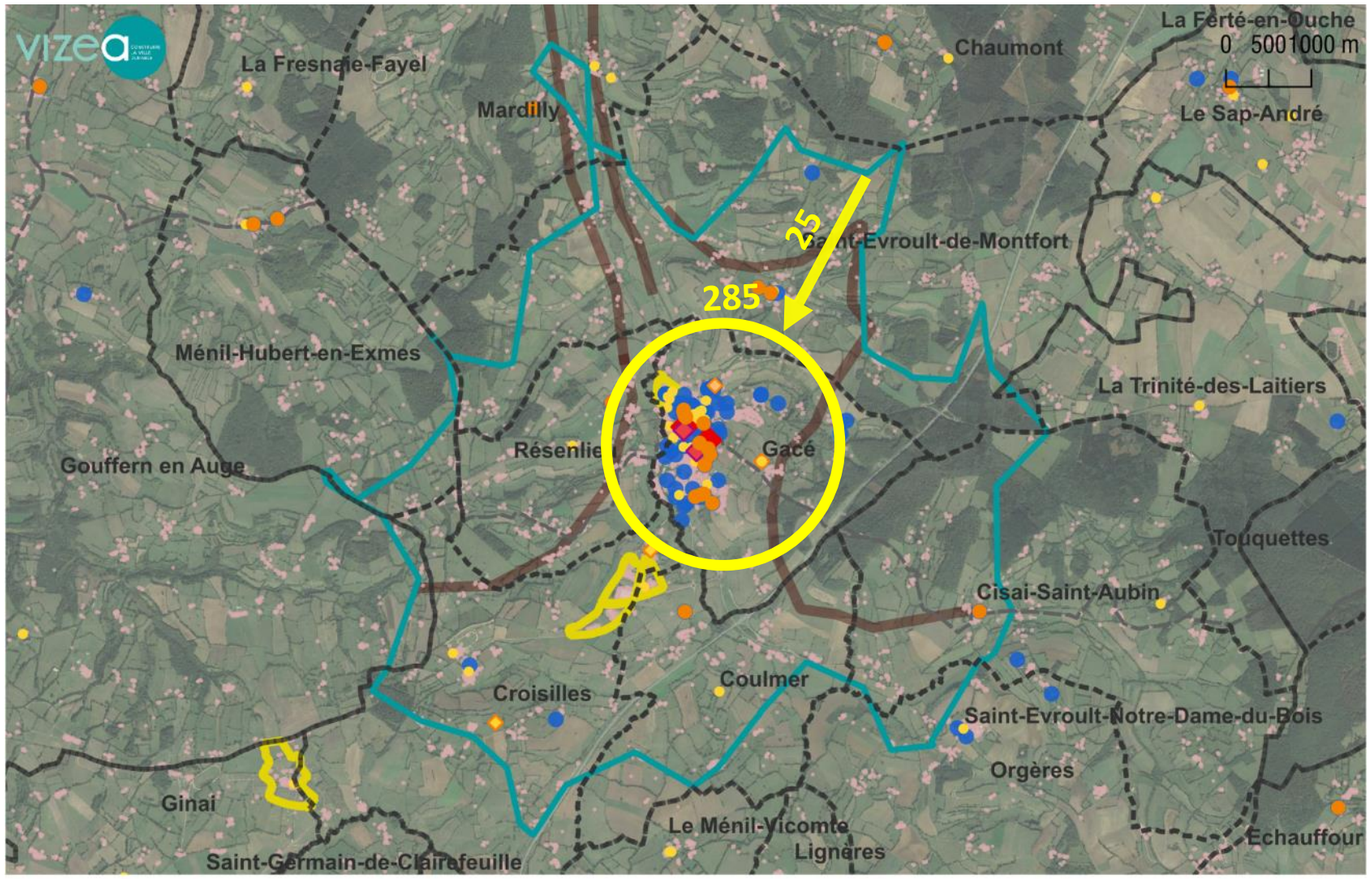
1.4.1 La concentration des déplacements d'actifs

Gacé constitue le 4ème pôle d'emplois du P2AO, mais les territoires qu'il polarise sont vastes, plus éloignés et peu localisés, rendant plus compliqué l'identification de zones prioritaires à relier dans un rayon de 6 kilomètres.

Commune d'origine à moins de 6km	Effectif
Gacé	285
Saint-Evroult-de-Montfort	25
Résenlieu	15
Cisai-Saint-Aubin	10
Croisilles	5
Total	**340**

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	44
Marche à pied	68
Vélo et moto	25
Voiture	891
Transports collectifs	0
Total des actifs entrants	**1028**

A l'heure actuelle, peu d'actifs se déplacent à vélo pour se rendre sur leur lieu de travail à Gacé. La marche à pied représente toutefois 6 % de la part modale des actifs.



Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

- Zones bâties
- Zone d'activité économique
- Tourisme et loisirs
- En projet
- **Entreprises**
  - Moins de 50 salariés
  - Plus de 50 salariés
- **Etablissements d'enseignement**
  - Ecoles
  - Collèges et lycées
- Commerces et services
- **Itinéraires cyclables**
  - Existant
- Isochrone de 20 minutes
- Déplacements des actifs

1.4.2 Le collège et les écoles générant des déplacements inter-communaux

La présence d'un collège à Gacé entraine des déplacements intercommunaux provenant des communes voisines. De plus de nombreuses communes voisines à Gacé ne sont pas équipées d'écoles (primaires ou maternelles). Concernant les jeunes habitants à moins de 6km de ces établissements, des déplacements à vélo sont envisageables si des itinéraires sécurisés sont développés.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Commune d'origine des scolaires entrant à moins de 6km	Effectif
Gacé	237
Saint-Evroult-de-Montfort	41
Cisai-Saint-Aubin	15
Croisilles	25
Total	**318**

1.4.3 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle inter-communale

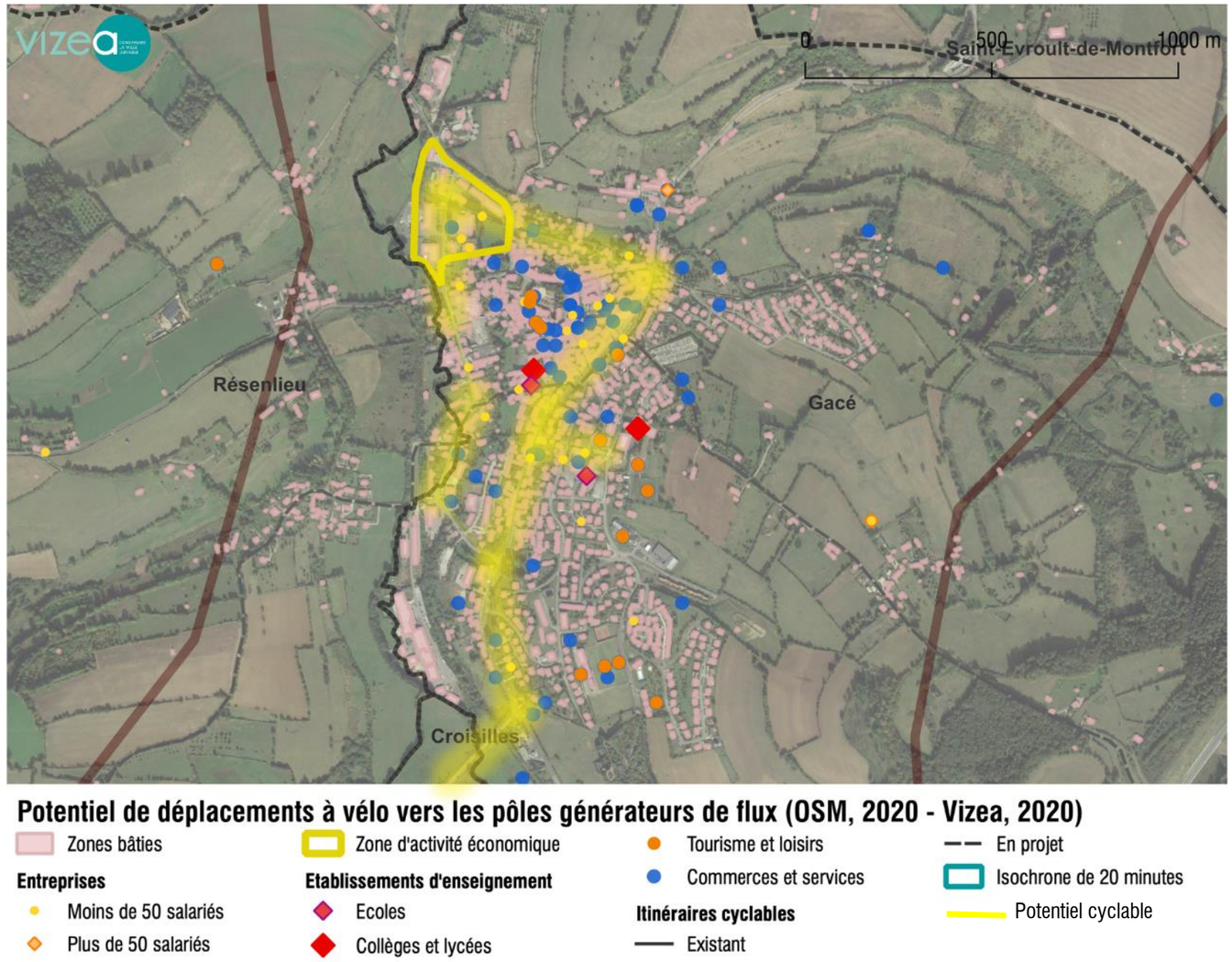
- La traversée, reliant Cisai-Saint-Aubin à Résenlieu est un axe identifié dans la stratégie départementale de l'Orne à vélo

1.4.4 La concentration de services et d'activités de loisirs

Gacé concentre des services, commerces, lieux de loisirs, écoles, collège, autant d'aménités entrainant de nombreux déplacements à l'échelle communale. De nombreux déplacements peuvent être imaginés à pied ou à vélo.

1.4.5 Les axes prioritaires identifiés à l'échelle urbaine

- Axe de la rue du Général Leclerc, traversant Gacé du Nord au Sud,
- La Rue de la Touques et l'avenue de la gare (reliant la zone industrielle du Croisilles et la zone d'activité de Gacé),
- La rue de Strasbourg,
- La rue de Rouen reliant la zone d'activité de Gacé d'Est en Ouest,
- La connexion de la zone d'Activité de Beaumont : de nouvelles entreprises vont s'y implanter prochainement,
- L'apaisement du centre bourg, notamment autour du collège, et pour limiter la traversée des poids lourds rendant la circulation des vélos et piétons complexe,



Tout comme pour Vimoutiers, le relief est identifié comme un défi à relever, notamment via le levier du vélo à assistance électrique.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2 Les polarités secondaires

2.1 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Le Merlerault

2.1.1 La concentration d'aménités à l'échelle de la polarité d'irrigation rurale

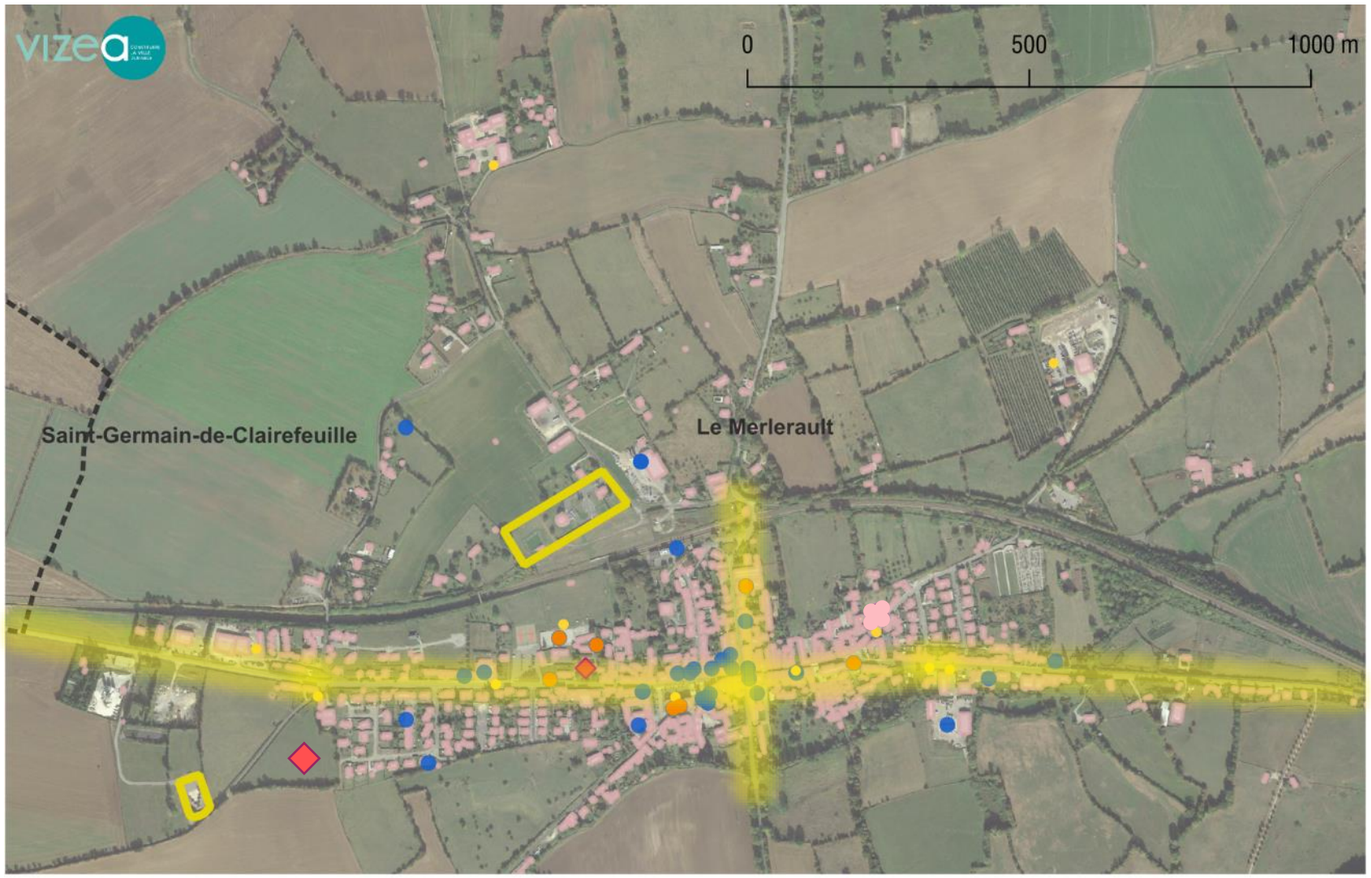
107 actifs travaillent et vivent dans leur commune de résidence, il s'agit d'un potentiel de déplacements en mode actifs brut. Par ailleurs 126 actifs viennent travailler chaque jour au Merlerault.

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	33
Marche à pied	15
Vélo et moto	0
Voiture	180
Transports collectifs	5
Total des actifs entrants et internes	**233**

2.1.2 Des déplacements inter-communaux et intra-communaux

La polarité, à son échelle, concentre les déplacements des communes voisines vers les services, les commerces, les lieux de loisirs ainsi que les 2 écoles.

Par ailleurs à l'échelle de la commune ces aménités génèrent des déplacements de courte distance, pouvant être réalisés à pied ou à vélo. La commune porte à l'heure actuelle un projet de pôle jeunesse (rassemblant écoles, modules extérieur), sa desserte en modes actifs représente un enjeu à l'échelle locale.



Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

- Zones bâties
- Zone d'activité économique
- Tourisme et loisirs
- En projet
- Commerces et services
- Isochrone de 20 minutes

Entreprises
- Moins de 50 salariés
- Plus de 50 salariés

Etablissements d'enseignement
- Ecoles
- Collèges et lycées
- Pôle jeunesse en projet

Itinéraires cyclables
- Existant
- Potentiel cyclable

2.1.3 Les potentiels de développement d'itinéraires cyclables

Plusieurs axes peuvent être identifiés :

- La Rue de la Gare reliant le centre-bourg à la Zone d'Activité du Moulin à Vent,
- La Route de Granville (D926), traversant la commune, dans son prolongement on peut imaginer des connexions avec les communes de Nonant-le-Pin, Saint-Germain-de-Clairefeuille et les Authieux-du-Puits.

Ces axes cyclables n'impliquent pas nécessairement des aménagements lourds mais peuvent également être imaginés sous forme de zone apaisée ou zone de rencontre.

Etant traversé par la départementale 926, Le Merlerault connait un trafic important, notamment de poids-lourds. Il s'agit d'un point de vigilance important à prendre en compte dans le développement de l'usage du vélo sur la commune.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2.2 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers La Ferté-en-Ouche

2.2.1 Caractériser les déplacements des actifs

445 actifs vivent et travaillent à la Ferté-en-Ouche tandis que 385 actifs viennent y travailler.

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	67
Marche à pied	45
Vélo et moto	19
Voiture	694
Transports collectifs	5
Total des actifs entrants et internes	**830**

2.2.2 L'importance des déplacements intra-communaux

La commune, à son échelle étant donné son étendue polarise les déplacements des bourgs environnants : elle concentre des services, des commerces, des lieux de loisirs ainsi qu'une école.

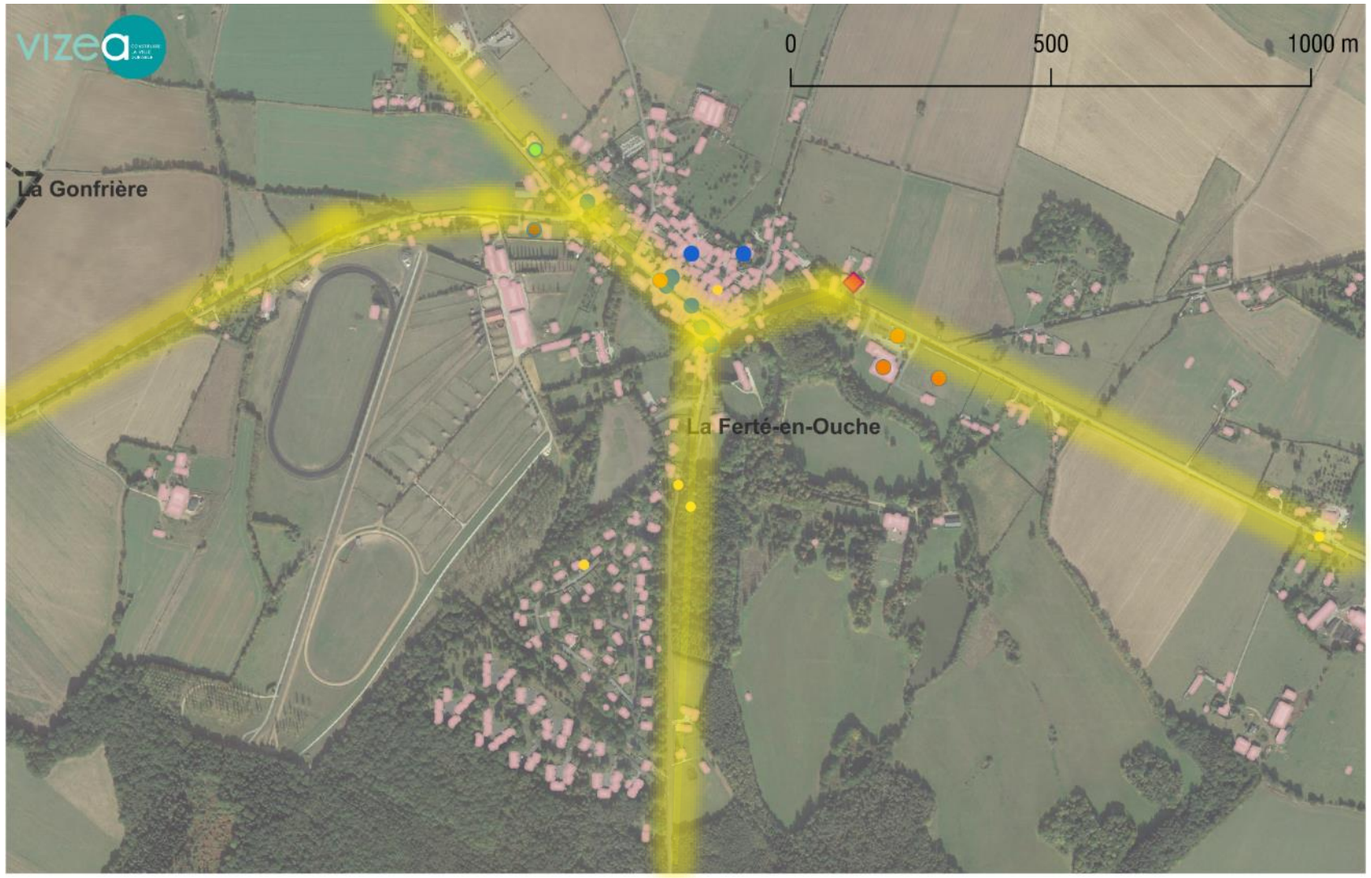
Par ailleurs à l'échelle du bourg ces aménités génèrent des déplacements de courte distance, pouvant être réalisés à pied ou à vélo.

2.2.3 Les potentiels de développement d'itinéraires cyclables

Plusieurs axes peuvent être identifiés :

- La rue de l'Aigle (D12), traversant le centre-bourg et permettant de relier Gauville,
- La rue de Villers-en-Ouche (D12), reliant la zone d'activité de Avanris,
- La Grande Rue (D12),
- Rue de Moulins-la-Marche (D252),
- Les connexions avec les bourgs de la commune apparaissent importantes compte-tenu de son étendue,

Ces axes cyclables n'impliquent pas nécessairement des aménagements lourds mais peuvent également être imaginés sous forme de zone apaisée ou zone de rencontre.



Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

Zones bâties
Zone d'activité économique
Tourisme et loisirs
En projet
Entreprises
Etablissements d'enseignement
Commerces et services
Isochrone de 20 minutes
Moins de 50 salariés
Ecoles
Itinéraires cyclables
Potentiel cyclable
Plus de 50 salariés
Collèges et lycées
Existant

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2.3 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe

2.3.1 Caractériser les déplacements des actifs

144 actifs vivent et travaillent à Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe, 244 s'y rendent quotidiennement pour travailler.

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	54
Marche à pied	20
Vélo et moto	5
Voiture	289
Transports collectifs	0
Total des actifs entrants et internes	**368**

2.3.2 L'importance des déplacements intra-communaux

La commune polarise les déplacements des bourgs environnants : elle concentre des services, des commerces, des lieux de loisirs ainsi qu'une école.

Par ailleurs à l'échelle du bourg ces aménités génèrent des déplacements de courte distance, pouvant être réalisés à pied ou à vélo.

2.3.3 Les potentiels de développement d'itinéraires cyclables

Plusieurs axes peuvent être identifiés :

- La Grande rue et la rue du Mont-Saint-Michel (D926),
- La rue du Perche (D932),
- Les connexions avec les communes voisines apparaissent importantes, notamment avec Echaffour,

Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

Zones bâties
Zone d'activité économique
Tourisme et loisirs
En projet
Entreprises
Etablissements d'enseignement
Commerces et services
Isochrone de 20 minutes
Moins de 50 salariés
Ecoles
Itinéraires cyclables
Potentiel cyclable
Plus de 50 salariés
Collèges et lycées
Existant

Ces axes cyclables n'impliquent pas nécessairement des aménagements lourds mais peuvent également être imaginés sous forme de zone apaisée ou zone de rencontre.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2.4 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Sap-en-Auge

2.4.1 Caractériser les déplacements des actifs

92 personnes vivent et travaillent à Sap-en-Auge, représentant un potentiel de déplacements en mode actifs. 206 personnes viennent y travailler quotidiennement.

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	22
Marche à pied	36
Vélo et moto	0
Voiture	235
Transports collectifs	5
Total des actifs entrants et internes	**298**

2.4.2 L'importance des déplacements inter et intra-communaux

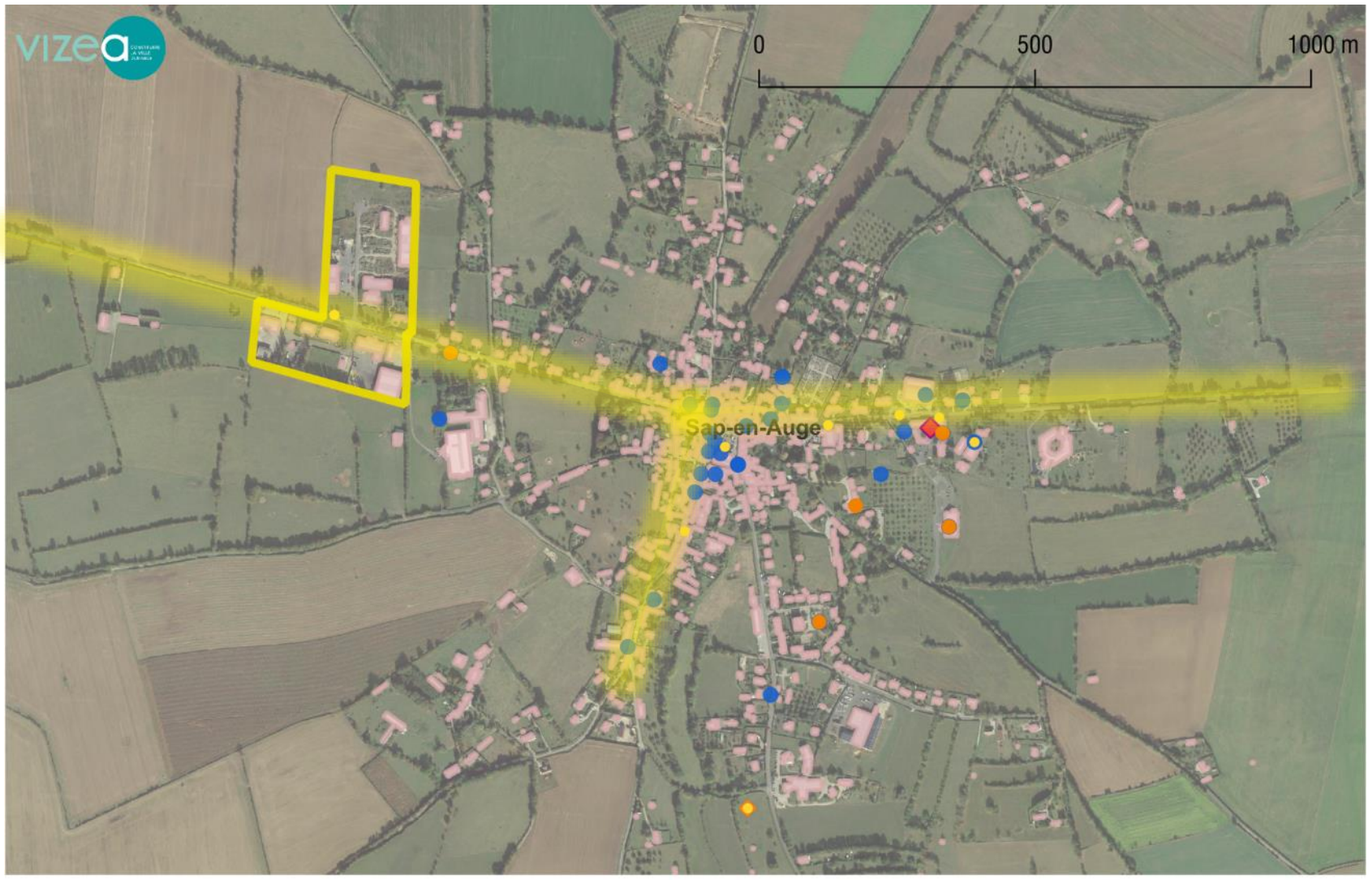
La commune polarise les déplacements des bourgs et communes environnantes : elle concentre des services, des commerces, des lieux de loisirs tels que l'Écomusée-du-Grand-jardin ainsi qu'une école.

Par ailleurs à l'échelle du bourg ces aménités génèrent des déplacements de courte distance, pouvant être réalisés à pied ou à vélo.

2.4.3 Les potentiels de développement d'itinéraires cyclables

Plusieurs axes peuvent être identifiés :

- La rue Nicolas Lesieurs et la rue Eugène Foulon reliant la zone d'activité des Terriers (D12),
- La rue du Bois Bénard (D253),
- La route du Grand Jardin (D663),
- Une connexion vers le bourg du Bosc-Renoult (D663),



Ces axes cyclables n'impliquent pas nécessairement des aménagements lourds mais peuvent également être imaginés sous forme de zone apaisée ou zone de rencontre.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2.5 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Trun

2.5.1 Caractériser les déplacements des actifs

127 actifs vivent et travaillent dans la commune, tandis que 308 s'y rendent quotidiennement pour travailler.

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	15
Marche à pied	31
Vélo et moto	21
Voiture	368
Transports collectifs	0
Total des actifs entrants et internes	**435**

2.5.2 L'importance des déplacements intra-communaux et inter-communaux

La commune polarise les déplacements des bourgs environnants : elle concentre des services, des commerces, des lieux de loisirs, deux écoles et un collège.

Par ailleurs à l'échelle du bourg ces aménités génèrent des déplacements de courte distance, pouvant être réalisés à pied ou à vélo.

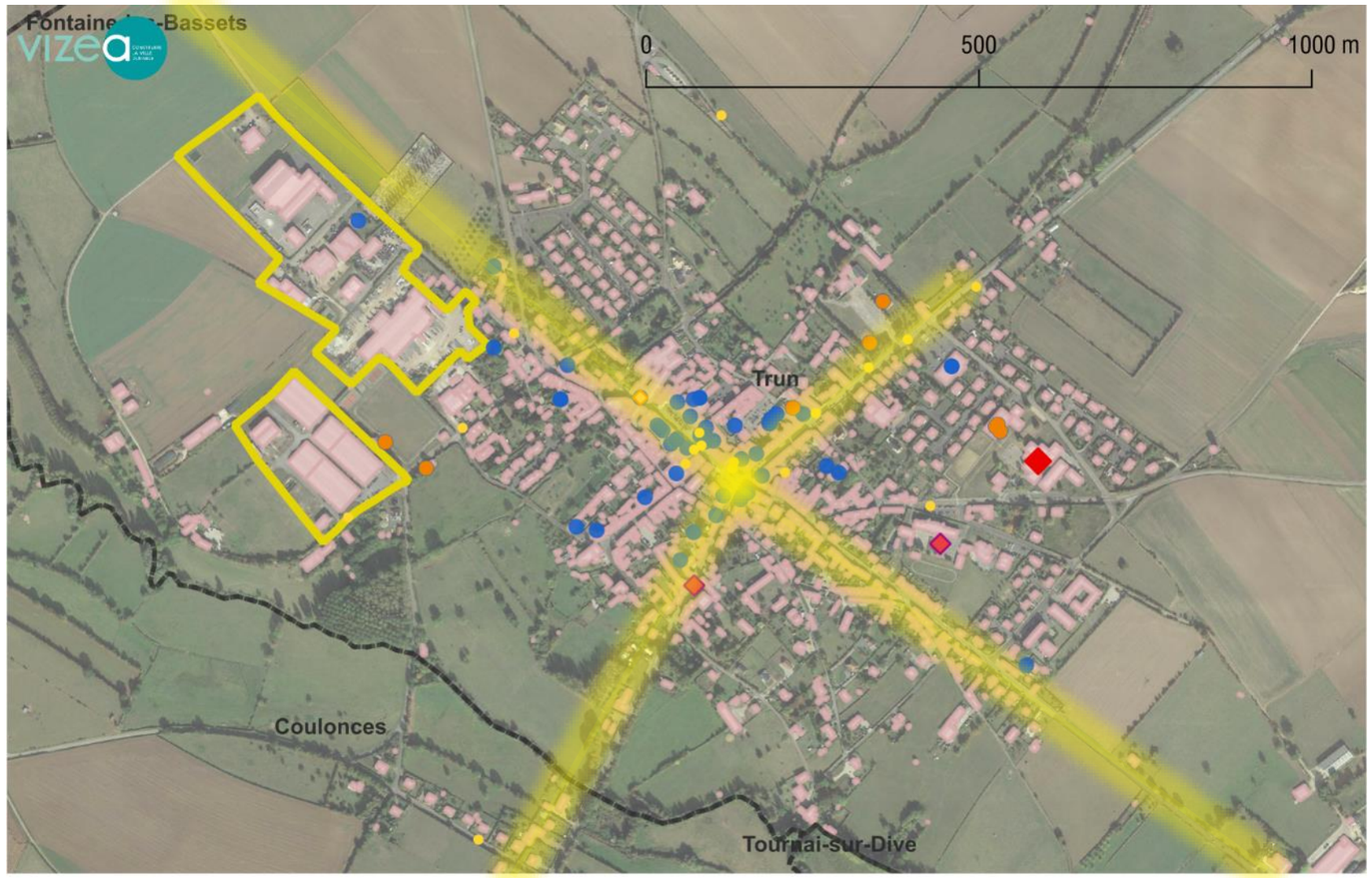
Pas d'écoles dans les communes environnantes,

2.5.3 Les potentiels de développement d'itinéraires cyclables

Plusieurs axes peuvent être identifiés, la commune est traversée par 4 départementales, reliant les communes voisines. A l'échelle intercommunale, ces axes desservent les principales aménités (écoles, entreprises, zone d'activité de la Sente verte). Il s'agit de :

- La départementale 13 – route du Sap, rue de la République, rue de Falaise,
- La départementale 35 allant vers la Louvières-en-Auge
- La départementale 916 allant vers Tournai-sur-Dive et Villedieu-les-Bailleul
- La départementale 242 – rue de Louis Guene et rue de la Cavée d'Auge

Ces axes cyclables n'impliquent pas nécessairement des aménagements lourds mais peuvent également être imaginés sous forme de zone apaisée ou zone de rencontre.



Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

Zones bâties
Zone d'activité économique
Tourisme et loisirs
En projet
Entreprises
Etablissements d'enseignement
Commerces et services
Isochrone de 20 minutes
Moins de 50 salariés
Ecoles
Itinéraires cyclables
Potentiel cyclable
Plus de 50 salariés
Collèges et lycées
Existant

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2.6 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Ecouchés-les-Vallées

2.6.1 Caractériser les déplacements des actifs

284 actifs vivent et travaillent dans la commune, tandis que 644 s'y rendent quotidiennement pour travailler. Par ailleurs la population d'Ecouchés-les-Vallées compte 532 actifs sortants.

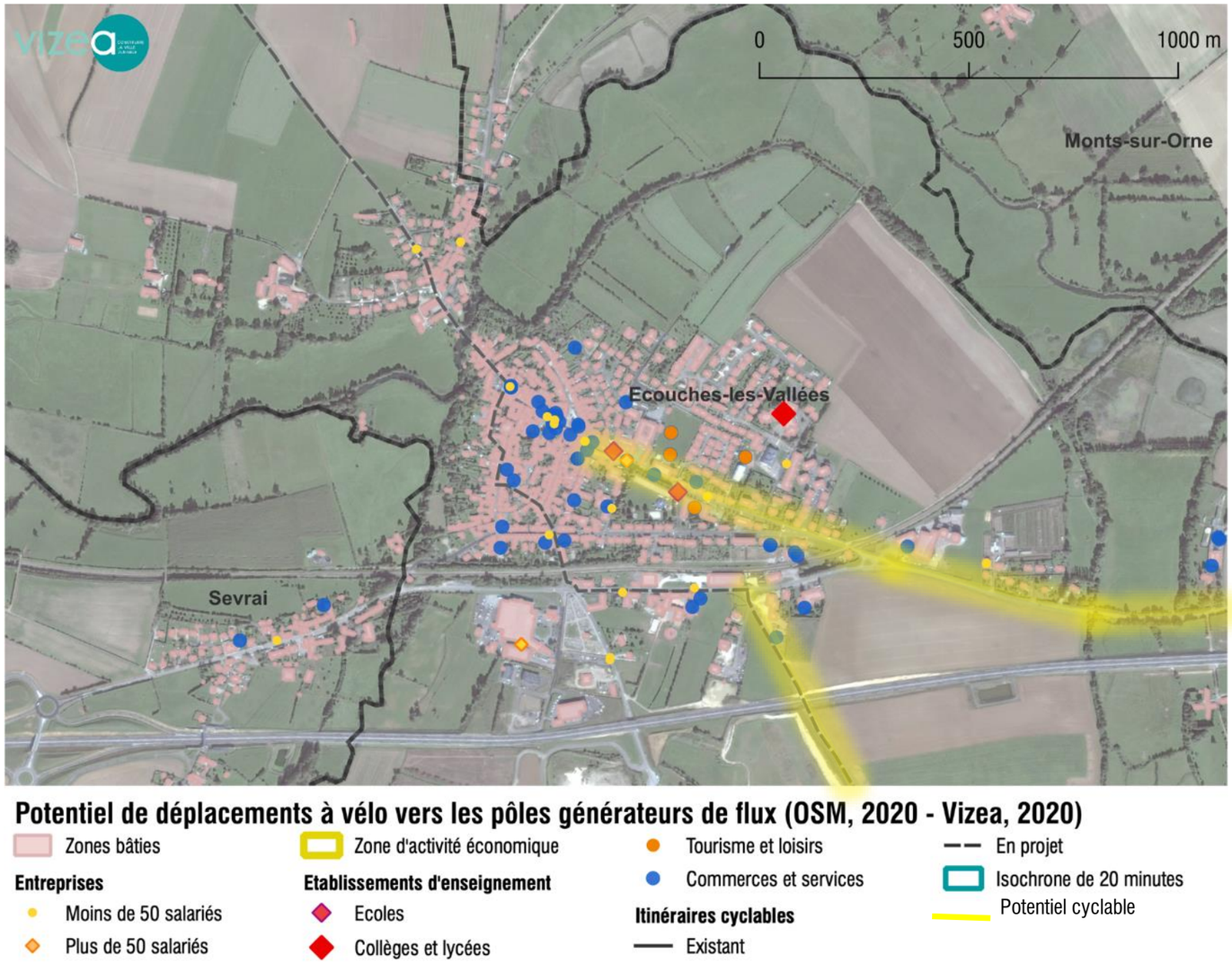
Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	44
Marche à pied	60
Vélo et moto	31
Voiture	793
Transports collectifs	0
Total des actifs entrants et internes	**928**

2.6.2 L'importance des déplacements intra-communaux et inter-communaux

La commune, à son échelle, polarise les déplacements des communes environnantes : elle concentre des services, une zone d'activité (la ZA Saint-Nicolas) des commerces, des lieux de loisirs, deux écoles et un collège.

Toutefois sa proximité avec Argentan, polarité principale du P2AO suppose des déplacements importants en lien avec cette commune.

Par ailleurs à l'échelle du bourg ces aménités génèrent des déplacements de courte distance, pouvant être réalisés à pied ou à vélo.



2.6.3 Les potentiels de développement d'itinéraires cyclables

Plusieurs axes peuvent être identifiés :

- La commune est traversée par un axe Nord/Sud identifié par la stratégie départementale de l'Orne à vélo,
- L'Avenue Léon Labbé, reliant les principaux services, commerces de la ville ainsi que les lieux de loisirs et d'enseignement,
- Puis dans sa continuité la D424 reliant Ecouchés-les-Vallées à Argentan, et notamment la zone d'activité Actival d'Orne
- La D785 reliant le bourg à la zone d'activité Saint-Nicolas.

Ces axes cyclables n'impliquent pas nécessairement des aménagements lourds mais peuvent également être imaginés sous forme de zone apaisée ou zone de rencontre.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2.7 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Rânes

2.7.1 Caractériser les déplacements des actifs

116 actifs vivent et travaillent dans la commune, tandis que 289 s'y rendent quotidiennement pour travailler.

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	8
Marche à pied	30
Vélo et moto	5
Voiture	158
Transports collectifs	0
Total des actifs entrants et internes	**201**

2.7.2 L'importance des déplacements intra-communaux et inter-communaux

La commune polarise les déplacements des bourgs environnants : elle concentre des services, des commerces, des lieux de loisirs (Hippodrome de Rânes et le musée de la Préhistoire), une école.

Plus au Sud, la proximité avec le parc naturel régional et Géoparc Normandie-Maine peut générer des besoins de déplacements liés à des pratiques de loisirs ou de cyclotourisme.

Par ailleurs à l'échelle du bourg ces aménités génèrent des déplacements de courte distance, pouvant être réalisés à pied ou à vélo.

2.7.3 Les potentiels de développement d'itinéraires cyclables

Plusieurs axes peuvent être identifiés :

- Rue du Vieux-Port vers la zone d'activité de la Toutainerie,
- Rue du parc,
- Rue de la fée d'Argouges,
- Rue de la Rainette vers la zone d'activité des Rainette et l'Hippodrome de Rânes,

Ces axes cyclables n'impliquent pas nécessairement des aménagements lourds mais peuvent également être imaginés sous forme de zone apaisée ou zone de rencontre.

Potentiel de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

Zones bâties
Zone d'activité économique
Tourisme et loisirs
En projet
Entreprises
Etablissements d'enseignement
Commerces et services
Isochrone de 20 minutes
Moins de 50 salariés
Ecoles
Itinéraires cyclables
Potentiel cyclable
Plus de 50 salariés
Collèges et lycées
Existant

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2.8 Les déplacements vers les principaux pôles générateurs de flux à et vers Moulins-la-Marche

2.8.1 Caractériser les déplacements des actifs

110 actifs vivent et travaillent à Moulins-la-Marche, 206 y viennent chaque jour pour travailler.

Moyen de transport utilisé par l'ensembe des actifs entrants	Effectif
Pas de transport	36
Marche à pied	37
Vélo et moto	15
Voiture	223
Transports collectifs	5
Total des actifs entrants et internes	**316**

2.8.2 L'importance des déplacements intra-communaux et inter-communaux

Moulins-la-Marche se situe dans une zone peu dense du P2AO, de fait elle génère un certain nombre de déplacement à l'échelle intercommunale notamment en raison du collège André Collet et d'une école, ainsi que des services et commerces présents dans le bourg.

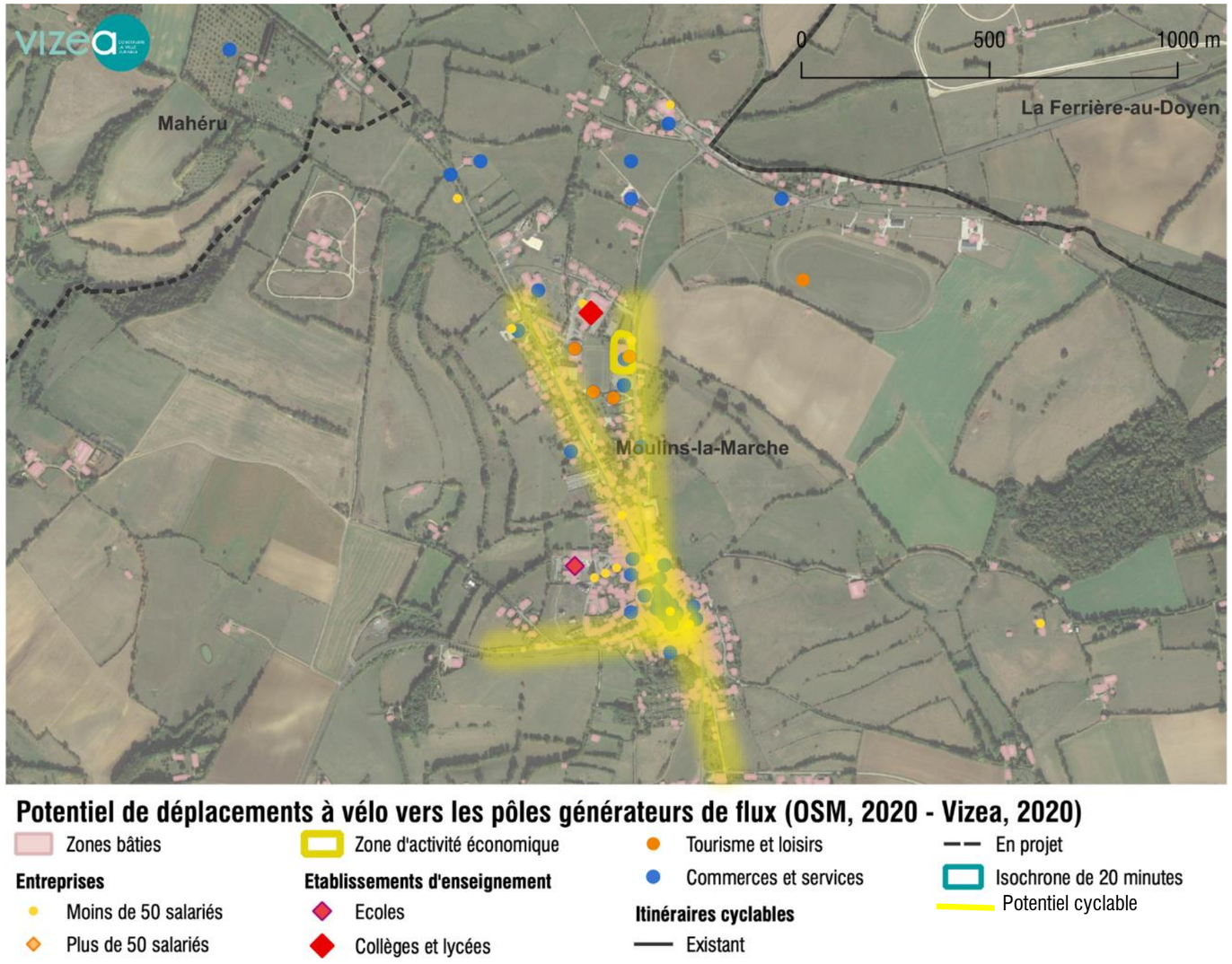
La commune est située à la limite avec le Pays du Perche, supposant des possibles mutualisation d'itinéraires nécessaires avec ce territoire.

A l'échelle de la commune ces aménités sont également vectrices de trajets de courte distance, pouvant être réalisés à pied ou à vélo.

2.8.3 Les potentiels de développement d'itinéraires cyclables

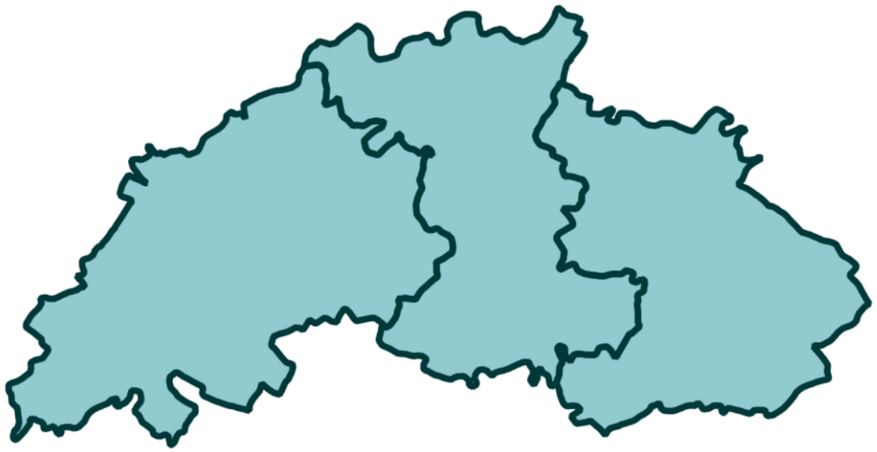
Plusieurs axes peuvent être identifiés :

- Rue Jean Gabin (vers la zone d'activité Moulins-la-Marche)
- Rue du stade
- Rue des Fontaines
- Des itinéraires vers les bourgs polarisés par Moulins-la-Marche,



Ces axes cyclables n'impliquent pas nécessairement des aménagements lourds mais peuvent également être imaginés sous forme de zone apaisée ou zone de rencontre.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Analyse de la hiérarchisation du réseau routier

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier

La « hiérarchisation du réseau routier » vise à une triple finalité :

- Analyser les fonctions circulatoires actuelles du territoire,
- Élaborer une grille fonctionnelle mais non-prescriptive pour l'aménagement du réseau routier, concernant notamment la mise en évidence des voies de dessertes locales à apaiser mais aussi les voies à fort potentiel cyclable,
- Définir des axes forts à valoriser pour les transports collectifs,

Cette démarche vise également à identifier les axes pouvant supporter un trafic de transit dans des conditions de sécurité routière optimisée pour la grande vitesse La présente analyse vise à préciser les différents niveaux de voies de desserte locale.

1.1 Définition d'une démarche de hiérarchisation du réseau routier local

1.1.1 Définition

La « hiérarchisation du réseau routier locale » est un outil structurant de la démarche d schéma directeur vélo visant à établir une grille de lecture et de préconisations d'aménagement des voies. La classification des voies de circulation est établie en fonction de leurs différentes caractéristiques : niveau de fréquentation, type de flux (véhicules légers, camions, non-motorisés), niveau d'engorgement, domanialité ou encore typologie des quartiers desservis.
A l'échelle locale, la hiérarchisation du réseau routier permet de distinguer **un réseau de proximité composé de plusieurs types de voies aux caractéristiques très différentes (voies de dessertes de quartiers résidentiels, venelles, passages...) favorables à l'aménagement de continuités cyclables**.
Enfin les caractéristiques « urbaines » de certains espaces traversés, tels que les quartiers à forte densité résidentielle, les zones commerçantes, les écoles ou les gares, constituent des critères importants pour déterminer le caractère « local » de voies justifiant des préconisations comme le développement de zones apaisées.
La présente classification établit une hiérarchisation des voies à 6 niveaux visant à définir un le potentiel de cyclabilité sur le maillage de proximité.

1.1.2 Les niveaux de hiérarchisation

Réseau magistral (niveau 1) : dédiées à la circulation des seuls véhicules motorisés, ces voies de type « rapides » voire autoroutière sont des coupures pour l'usage des modes actifs. Ces voies peuvent être réglementées par des vitesses de circulation maximales comprises entre 80 et 130 km/h pouvant être autorisés sur certaines sections. Ces axes sont privilégiés pour la circulation des véhicules à gros gabarit. L'interface entre ces voies et les réseaux locaux constituent des points noirs potentiels d'accidentologie.
Réseau d'intérêt régional (niveaux 2 et 3) : ouvertes à tous les types de flux, ces voies autorisent des flux de circulation à une vitesse autorisée à 50 km/h. Il est possible de prendre des mesures ponctuelles d'apaisement de la circulation à 30 km/h sur ces axes, comme dans le cas de l'atténuation de l'effet de coupures urbaines des routes en centre-ville et centre-bourg, tout en respectant les impératifs de bon écoulement du trafic. Ces voies supportent un trafic important nécessitant souvent des aménagements dédiés pour les cyclistes et les piétons.
Voies de desserte inter-quartiers (niveau 4) : structurantes à l'échelle communes, elles constituent des voies à fort trafic tous modes de déplacements confondus. La vitesse maximale autorisée préconisée est généralement de 30 km/h, les 50 km/h demeurant possibles en l'absence de conflits d'usage.
Réseau de desserte locale (niveau 5) : les voies locales de desserte ont vocation à constituer des voies de circulation partagées favorisant la cohabitation entre les différents modes de déplacement, dont le vélo. La vitesse maximale autorisée préconisée est généralement de 30 km/h, les 50 km/h demeurant possibles en zone peu dense ou en l'absence de conflits d'usage.
Le réseau de proximité (niveau 6) : le réseau de proximité est composé d'un ensemble de voies non routières, à circulation routière non prioritaires ou de desserte privée. Ces voies sont de différents types : aires piétonnes, zones de rencontre, chemins forestiers, chemins agricoles, voies de desserte privées de lotissements privés, ou encore voies de dessertes de zones d'activités privées... Sur ces voies, la voiture est tolérée en fonction des besoins voire interdite, mais de façon générale non prioritaire et avec une vitesse adaptée : 20 km/h (zone de rencontre, pour les voies en impasse, les cours urbaines, les rues piétonnes ouvertes à la circulation pour les riverains), 30 km/h (pour les voies de quartier), voire 50 km/h hors des secteurs habités.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche

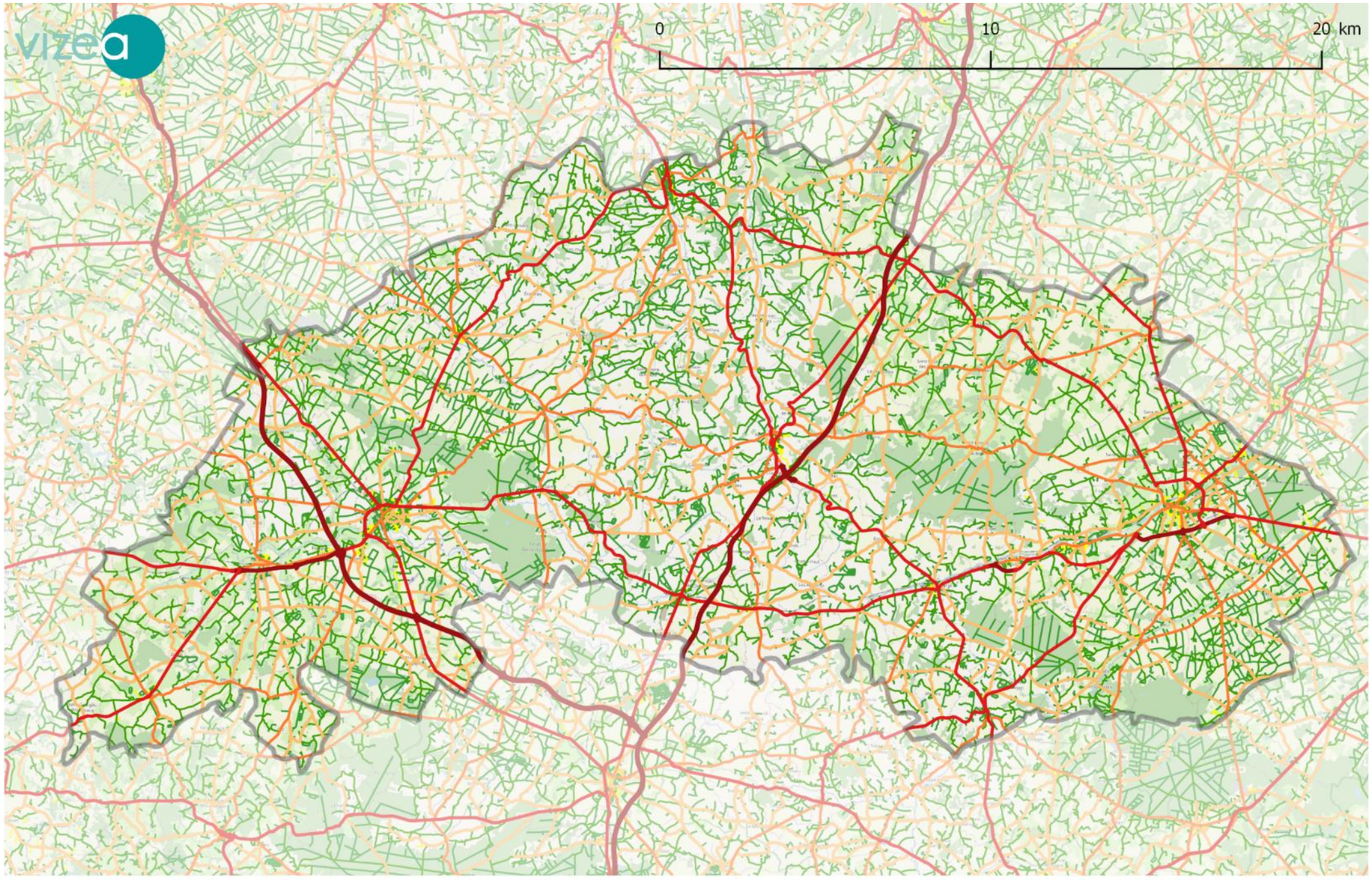
La proposition de nouvelle hiérarchie de la trame viaire vise à définir une grille d'analyse et de vision de l'aménagement de la voirie. Elle permet de développer une réflexion préalable au développement du réseau cyclable.

Elle donne lieu à une différenciation entre les axes routiers structurants supportant un fort trafic et le réseau de desserte fine du territoire.

Cette distinction des différents réseaux viaires permet une lecture plus aisée de l'usage et des fonctions de la voirie. A travers la hiérarchisation, la démarche n'est pas de supprimer l'usage de la voiture individuelle mais d'apaiser les circulations afin de rendre le cycliste plus visible aux yeux de l'automobiliste et de le mettre en sécurité.

Il convient de relier les polarités entres elles grâce à un potentiel cyclable important :

- Anciennes voies de chemin de fer,
- Chemins agricoles,
- Voies à faible trafic.



Hiérarchisation du réseau routier du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche (OSM, 2020 - Vizea, 2020)

- Réseau magistral (niveau 1)
- Réseau d'intérêt régional (niveau 2)
- Réseau d'intérêt départemental (niveau 3)
- Voies de desserte inter-quartiers (niveau 4)
- Réseau de desserte locale (niveau 5)
- Réseau de proximité (niveau 6)

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Catégorie	Fonction actuelle	Profil-type
Réseau magistral (niveau 1)	Trafic de transit national et régional vers les pôles majeurs du territoire dans des conditions de sécurité routière adaptées à la grande vitesse. Le trafic y est supérieur à 4000 véhicules par jour. Sur le territoire, cela correspond à l'A88 et l'A28. La pratique du vélo est incompatible avec de genre de voie.	 *A88, Fontenai-sur-Orne, GSV, 2019*
Réseau d'intérêt régional (niveau 2)	Trafic régional assurant également une part très forte des échanges départementaux et régionaux. Sur le territoire cela correspond par exemple à la D926, la D916. Le trafic y est supérieur à 4000 véhicules par jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessite, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 *D926, Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe, GSV, 2016*
Réseau d'intérêt départemental (niveau 3)	Trafic départemental assurant une part importante des échanges locaux. Sur le territoire cela correspond par exemple à la D13 ou à la D29. 2000 à 4000 véhicules y circulent chaque jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessite, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 *D13, Saint-Evroult-Notre-Dame-du-Bois, GSV, 2016*
Voies de desserte inter-quartiers (niveau 4)	Voies d'échanges entre les différents quartiers et vers les pôles de rabattement. 1000 à 2000 véhicules y circulent chaque jour. Le réseau tertiaire permet de desservir finement les communes entre elles et est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.	 *Rue d'Anceins, La Ferté-Fresnel, GSV, 2011*
Réseau de desserte locale (niveau 5)	Desserte des lieux de vie du quotidien dont les lieux d'habitation. Ce réseau est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.	 *Rue du Souchet, l'Aube, GSV, 2013*
Réseau de proximité (niveau 6)	Voies multifonctionnelles sur lesquelles la voiture est souvent non-prioritaire. Elles constituent un potentiel de valorisation des liaisons marchables et cyclables du territoire. Moins de 500 véhicules y circulent par jour. Ce réseau est constitué de chemins agricoles, de voies locales supportant un faible trafic.	 *Bocquencé, la Ferté-en-Ouche, GSV, 2010*

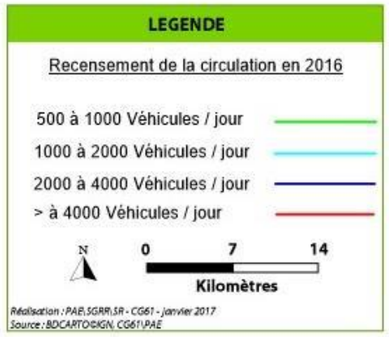
Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.3 Analyse du trafic routier : les comptages routiers du département de l'Orne (2016)

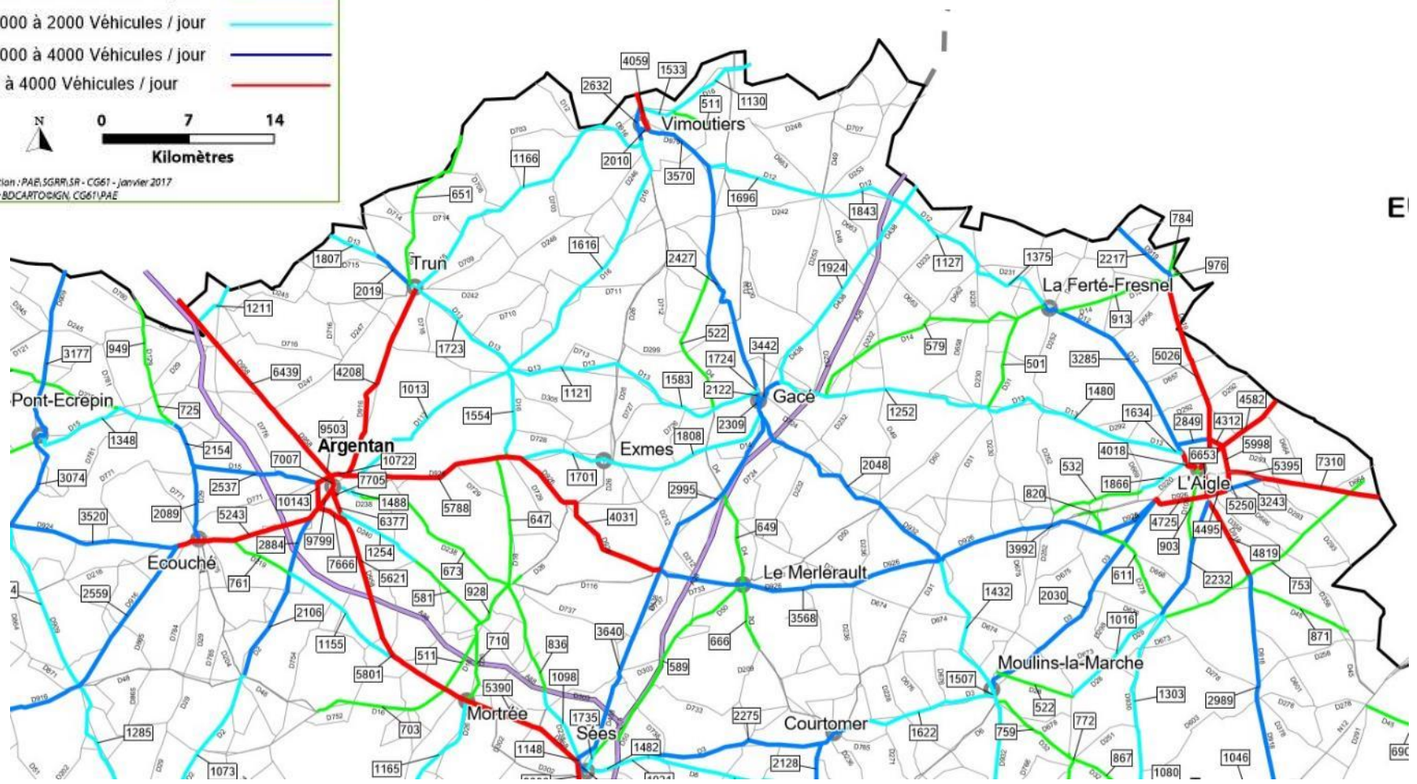
Définition : le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) d'une section routière correspond à la moyenne du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée.

- Le réseau structurant est fortement emprunté par les automobilistes, ces itinéraires sont dangereux pour les cyclistes.
- Les routes départementales lient les principales polarités sont beaucoup fréquentées. Sans aménagement cyclable spécifique, leur fréquentation est dangereuse pour les cyclistes.
- Certaines départementales, correspondant à des voies de dessertes locales sont fréquentées dans une moindre mesure, leur fréquentation (1 000 à 2 000 véhicules par jour) reste dangereuse pour les cyclistes.

RESEAU	KM Territoire	TMJA moyen
STRUCTURANT	175	9907 v/j
PRINCIPAL	101	2838 v/j
LOCAL	200	1318 v/j



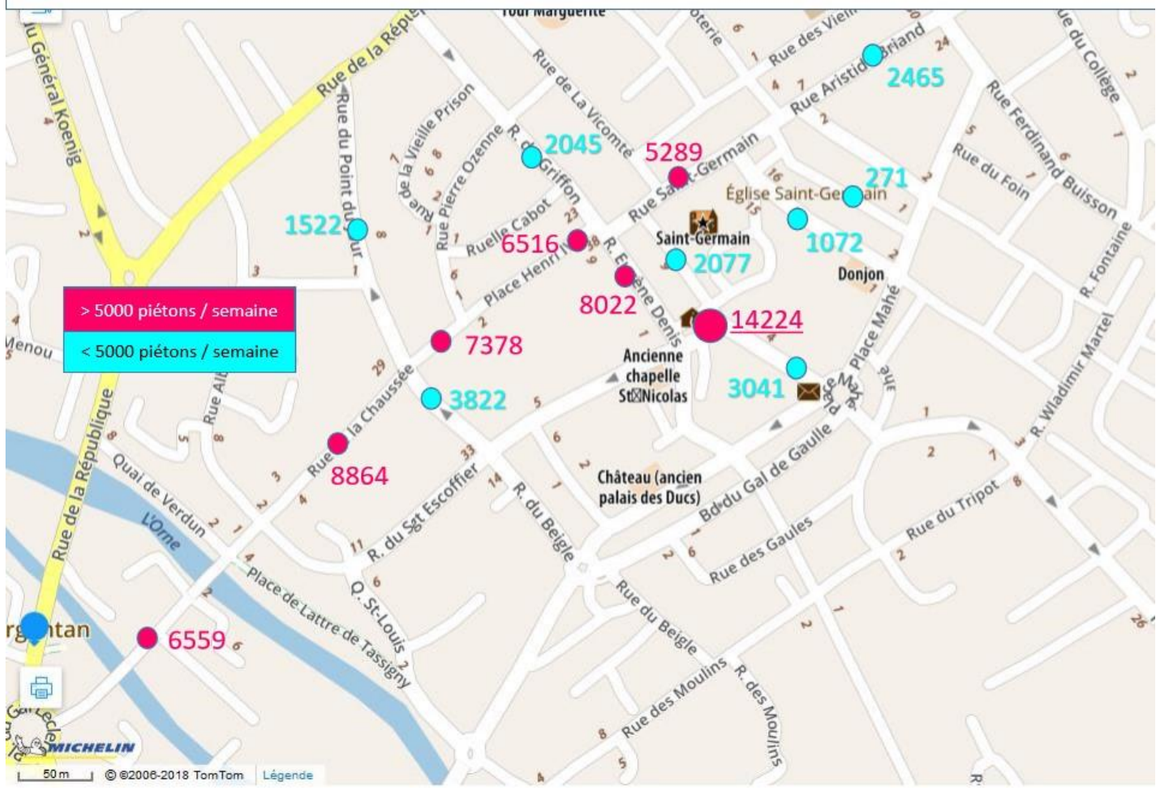
Comptages routiers dans le département de l'Orne, 2016, département de l'Orne



Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.4 Le cas du centre-ville d'Argentan : les flux de véhicules motorisés et les flux de piétons – Etude de fréquentation (Mytraffic, février-mars 2020)

Flux piétons hebdomadaires centre-ville d'Argentan
(moyenne 2017-2018-2019)



Flux véhicules hebdomadaires centre-ville d'Argentan
(moyenne 2017-2018-2019)

PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ETUDE DE FREQUENTATION PIETONNE

- Une zone majeure d'affluence piétonne se dégage aux alentours des rues du Griffon et Saint-Germain, et du prolongement nord de la place Henri IV, avec la place du Marché+ intensité de fréquentation assez importante sur la Place du Général Leclerc, la place Pierre Semard, dans la rue Aristide Briant, ainsi que dans la rue Papegaux derrière la mairie.

- A l'échelle de la semaine, on observe un pic de fréquentation les mardis et samedis, ce qui est caractéristique d'un flux travailleur / visiteurs. Cette tendance se confirme à l'échelle horaire avec des pics de fréquentation observés en début de matinée et dans l'après-midi.

- L'attractivité d'argentan est majoritairement locale et se concentre sur les communes environnantes comme Urou-et-Crennes, Sarceaux ou encore Sées. Il est intéressant de souligner que les visiteurs des grandes villes comme Caen et Alençon se rendent davantage dans la ZC Falaise, la ZA de la Briqueterie et de Beaulieu et la ZC La Gravelle, que dans le centre-ville d'Argentan.

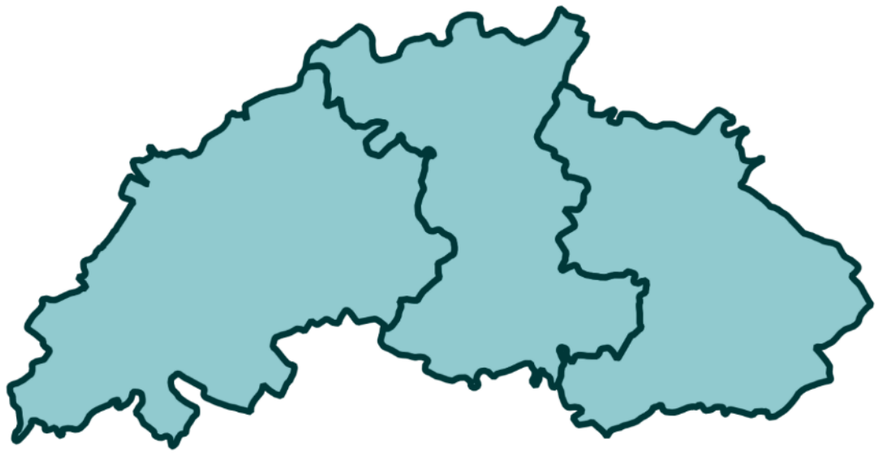
PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ETUDE DE FREQUENTATION VEHICULES

Les carrefours à enjeu :

- Carrefour rue de la Chaussée / rue du Beigle / rue du Point du jour
- Carrefour rue de la République / rue du Point du jour

Ces axes devront faire l'objet de point d'attention particulière.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Analyse de la performance du système vélo

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1 Le système vélo

1.1 Définition

« Le système vélo correspond à l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre ». Frédéric Héran, 2018. Économiste des transports et urbaniste

Figure 6 - Le système vélo. Source : Vizea, 2019

1.1.1 Méthode générale d'analyse de la performance du système vélo

La cyclabilité d'un territoire est évaluée sur la base de la prise en compte de l'ensemble des leviers d'actions du « système vélo » pour en développer l'usage.
L'analyse de ce volet tient compte des approches suivantes :

- les aménagements dédiés (sur voirie et hors voirie),
- la qualité de l'apaisement du réseau routier de desserte locale (zones apaisées), le jalonnement,
- le stationnement vélo en gare et autour des principaux pôles générateurs de flux,
- les services vélo,
- l'animation/information/communication
- et enfin la gouvernance et la relation avec les acteurs du territoire.

Outre la vision classique du « système vélo », nous dressons notre bilan autour de l'aptitude des actions en faveur du vélo à s'inscrire en cohérence avec :

- les documents de planification de la mobilité, et plus globalement avec les documents de planification urbaine,
- la stratégie environnementale régionale et les stratégies environnementales intercommunales,
- la vision d'une politique de santé publique,
- le projet de développement économique et touristique du territoire.

1.1.2 Les analyses thématiques détaillées

L'analyse fera apparaître le degré d'avancement volets suivants :

Apaisement

- Aires piétonnes ouvertes aux cyclistes,
- Zones de rencontre,
- Zones 30,
- Autres dispositifs réglementaires d'apaisement de la voirie.

Aménagement sur voirie

- Pistes cyclables sur voirie,
- Bandes cyclables,
- Couloir bus vélo,
- Contre-allée aménagée,
- …

Aménagement hors-voirie

- Voies vertes,
- Pistes cyclables hors voirie,
- Allées de parcs traversables à vélo,
- Passages dénivelés : passerelles et tunnels,
- …

Stationnement

- Arceaux,
- Abris collectifs ouverts,
- Abris collectifs fermés,
- Abris individuels fermés / consignes / boxs.

Services vélos

Figure 7 - Les types services vélos. Source : Vizea, 2019

Information, communication

- Information papier,
- Information numérique,
- Déclinaison de l'information sur les supports d'information des acteurs du transport,
- Informations en gare ou dans les pôles d'échanges,
- Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière,
- …

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2 Les aménagements cyclables existants, en projet et en réflexion

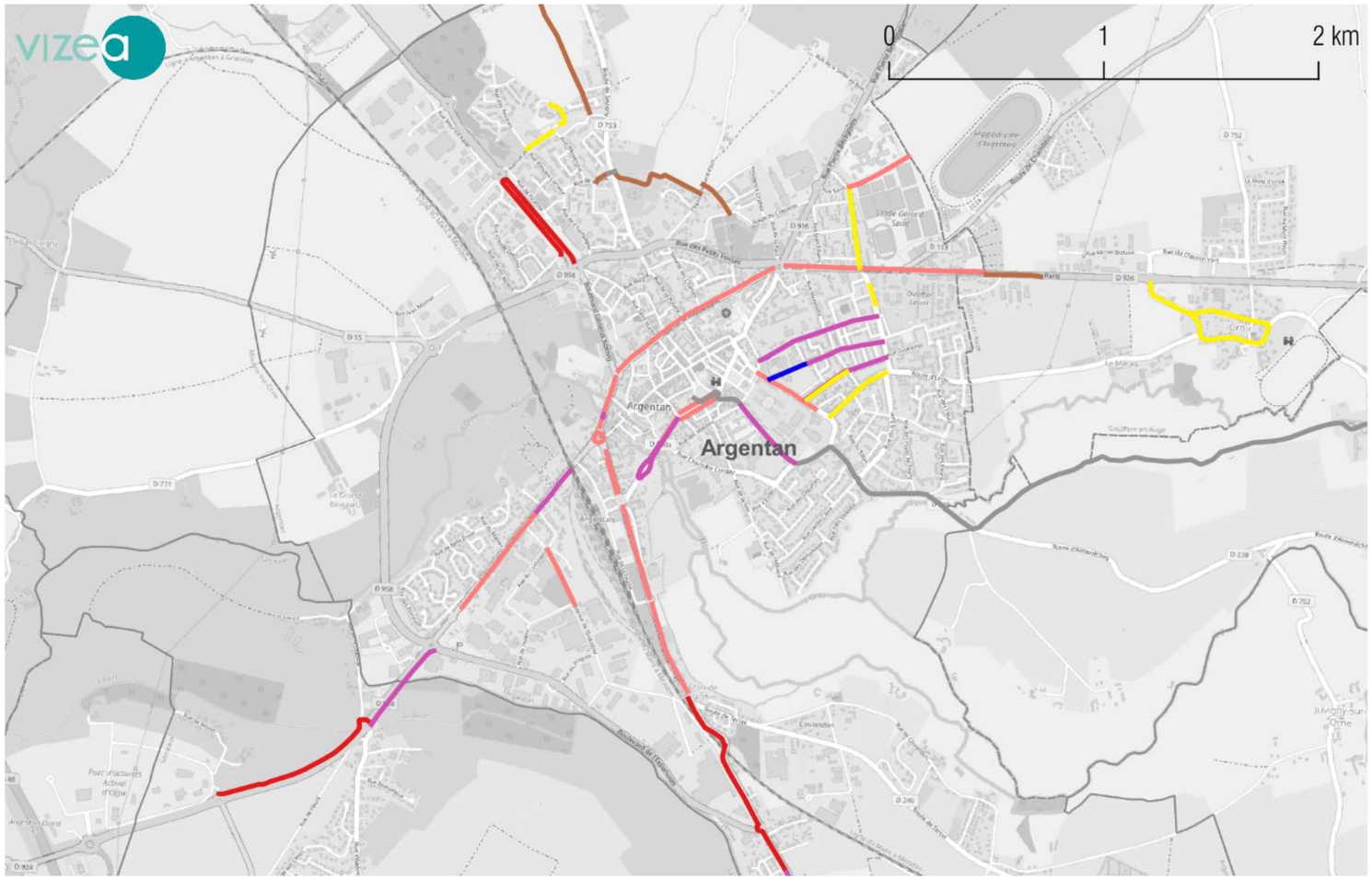
Argentan

1.2.1 Réseau cyclable existant à Argentan

La ville d'Argentan dispose d'aménagements cyclables déjà réalisés, en lien avec l'élaboration du schéma directeur intercommunal des pistes cyclables réalisé en 2009.

Les relevés de terrain ont permis d'évaluer la qualité des aménagements existants ainsi que de repérer les potentiels à exploiter.

Figure 8 : Présence d'un vélo face au lycée Mézeray, juin 2020, Vizea



Itinéraires cyclables existants par type (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie d'aménagements

- Voie verte existante
- Bande cyclable existante
- Piste cyclable existante
- Chemins multi-usages sauf motorisés existant
- Zone 30 existante
- Zone de rencontre existante
- Vélorue existante
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
- Itinéraire conseillé existant
- Chaussée à voie centrale banalisée existante

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Piste cyclable, D924, P2AO, 2020
Il s'agit d'un itinéraire dédié le long de la départementale, permettant de relier le centre-ville d'Argentan au Parc d'Activités Actival d'Orne. Un point d'attention doit être fait au niveau des **traversées et des ronds-points.**

Itinéraire cyclable au niveau du trottoir rue de Lyautey, Vizea, 2020
L'aménagement est partagé avec les piétons, il s'agit d'un aménagement non réglementaire. Dans un espace restreint, il peu permettre de connecter les itinéraires cyclables. Ici, dans la pratiques, les cyclistes circulent davantage sur la chaussée, qui est plus adaptée à leurs déplacements. Aux intersections, une attention doit être faite aux régimes de priorité.
Dans ce cas d'aménagement, il est conseillé de prévoir au minimum **2 mètres de largeur - 4 mètres** sont recommandés pour les cyclistes.

Bande cyclable rue du 104 régiment d'Infanterie, Vizea, 2020 :
La bande cyclable est ici peu visible, démontrant le manque d'entretien. Un véhicule est stationné sur la bande, empêchant la circulation des cyclistes. De manière générale sur ces itinéraires, les cyclistes empruntent la voie voiture, faute de réel marquage, d'espace suffisant.
Une bande cyclable unidirectionnelle réglementaire doit mesurer au minimum **1,2 mètres.**

Piste cyclable bidirectionnelle boulevard Victor Hugo P2AO, 2020
La piste est bien séparée de la chaussée et est exclusivement réservée aux cycles. La signalisation est adaptée.
Dans le cas d'une piste bidirectionnelle, la largeur minimum réglementaire est de **2,5 mètres**.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

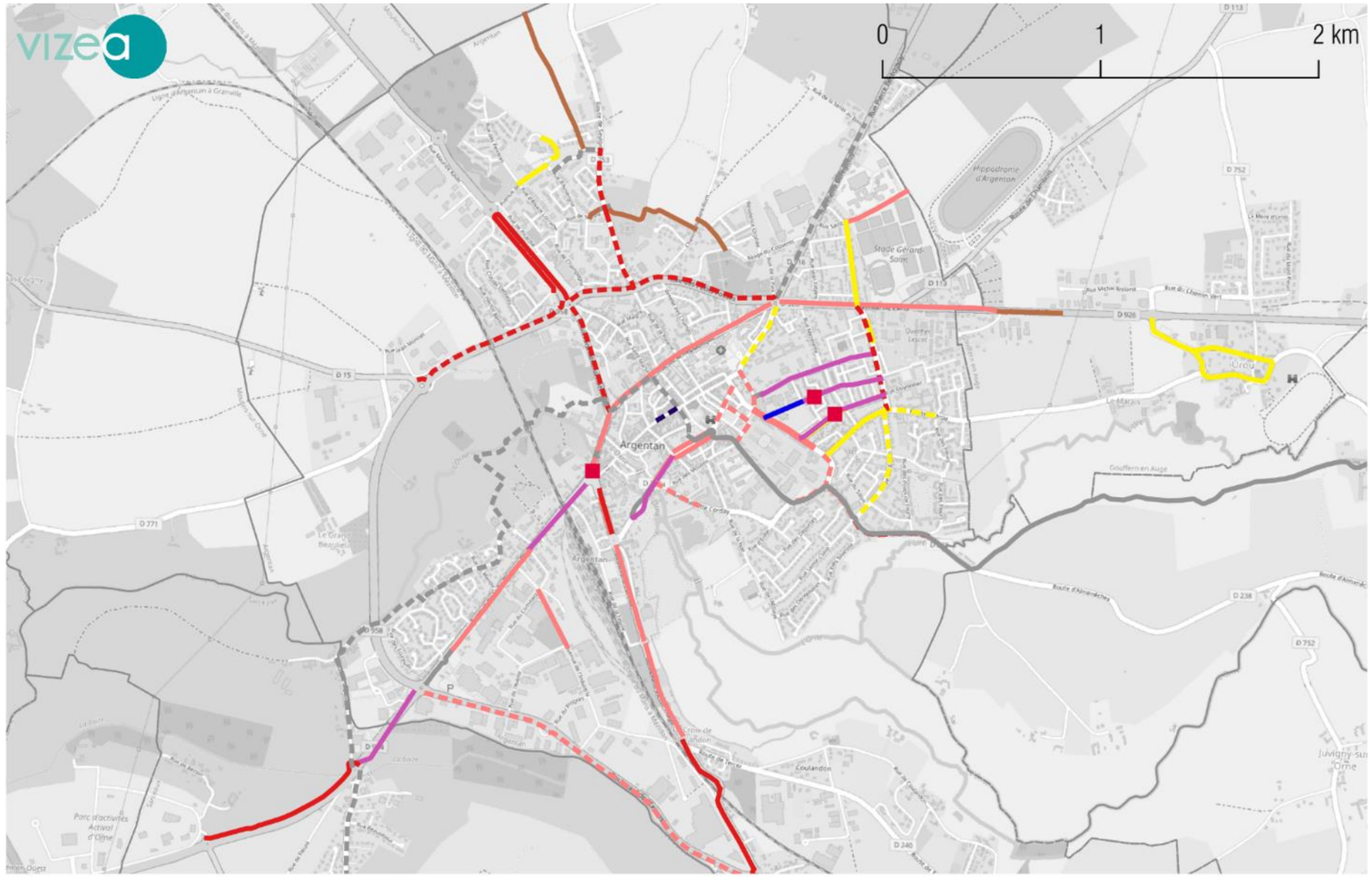
1.2.2 Le réseau cyclable en projet et en réflexion à Argentan

De nombreux itinéraires cyclables sont en projet sur la ville d'Argentan. Pour une grande partie, il s'agit de la continuité de la mise en œuvre du schéma directeur intercommunal des pistes cyclables réalisé en 2009.

Les relevés de terrain ainsi que les différents moments de concertation ont permis de relever des points durs, ainsi que des potentiels d'aménagements, décrits plus spécifiquement ci-dessous.

Les déplacements domicile-travail constituent une cible prioritaire sur le territoire d'Argentan Intercom, notamment pour les personnes vivant et travaillant à Argentan, ainsi que dans les communes environnantes comprises dans un isochrone de 6 kilomètres (Sarceaux, Savigny).

Le développement d'une culture vélo, favorisant le changement des mentalités des habitants d'Argentan Intercom permettrait de valoriser l'image du vélo, et de diminuer l'usage de la voiture, prépondérante sur le territoire. Les problématiques liées au stationnement voiture participent également à cette logique. On remarque une offre de stationnement importante sur la ville d'Argentan et une volonté forte de la part des habitants (notamment des commerçants) de la conserver, au détriment des modes actifs.



Itinéraires cyclables en existant, en projet et réflexion (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie des aménagements
- Voie verte en projet
- Bande cyclable en projet
- Piste cyclable en projet
- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue en projet
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet
- Itinéraire conseillé en projet

Points durs et coupures
- Points durs identifiés

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Potentiel d'apaisement du centre ville d'Argentan et de réduction du stationnement automobile, Vizea, 2020
La présence de la voiture est importante dans le centre-ville d'Argentan, celle-ci pourrait être réduite au profit de la circulation des vélos et piétons.

La nécessité généralisée d'entretenir les bandes cyclables, Vizea, 2020
Il s'agit d'une priorité identifiée sur la ville d'Argentan.
Le coût pour une bande cyclable au linéaire est de **16€ par mètre linéaire**.

Potentiel d'aménagement d'une vélorue, Place Henri IV, Vizea, 2020
Cet aménagement a fait l'objet d'une étude particulière dans le contexte du déconfinement.

Potentiel d'aménagement d'une vélorue, Place Henri IV, Vizea, 2020

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2.3 Le réseau cyclable existant à L'Aigle

La ville de l'Aigle dispose de peu d'aménagements cyclables. Les aménagements existants sont le résultat de l'élaboration du schéma directeur vélo de 2015.

Actuellement la structure urbaine de la ville de L'Aigle n'est pas favorable aux déplacements actifs, tant vélo que piéton. Les déplacements à vélo sont perçus comme dangereux en raison du trafic, de la vitesse de circulation automobile et des faibles espaces dédiés au vélo et aux piétons (trottoirs étroits, traversées difficiles). Se pose plus particulièrement la confrontation et conflits d'usage entre les cyclistes et les automobilistes.

Les mêmes constats sont faits pour les déplacements piétonniers.

Cependant l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail pour les personnes vivant à moins de 6 kilomètres de leur lieu d'emploi représente un potentiel de développement. Il s'agit également d'un levier permettant de désenclaver certains quartiers de L'Aigle.

Les relevés de terrain ainsi que les différents moments de concertation ont permis de relever des points durs, ainsi que des potentiels d'aménagements, décrits plus spécifiquement ci-dessous.

Itinéraires cyclables existants par type (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie d'aménagements

- Voie verte existante
- Bande cyclable existante
- Piste cyclable existante
- Chemins multi-usages sauf motorisés existant
- Zone 30 existante
- Zone de rencontre existante
- Vélorue existante
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
- Itinéraire conseillé existant
- Chaussée à voie centrale banalisée existante

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Itinéraire cyclable au niveau du trottoir, Avenue du Perche Vizea, 2020

L'aménagement est partagé avec les piétons, il s'agit d'un aménagement non réglementaire. Dans un espace restreint, il peut permettre de connecter les itinéraires cyclables. Aux intersections, une attention doit être faite aux régimes de priorité. Dans ce cas d'aménagement, il est conseillé de prévoir au minimum **2 mètres de largeur - 4 mètres** sont recommandés pour les cyclistes.

Bande cyclable, Avenue du Mont-Saint-Michel Vizea, 2020

La largeur de la bande est fine, attention aux véhicules stationnés. Une bande cyclable unidirectionnelle réglementaire doit mesurer au minimum **1,2 mètres.**

Itinéraire cyclable au niveau du trottoir, rond point du boulevard du Maréchal Leclerc, Vizea, 2020

Bande cyclable Boulevard du Maréchal Leclerc, Vizea, 2020

La largeur de la bande apparait suffisante, la présence de séparateur permet de sécuriser les cyclistes et de les rendre davantage visibles. Une bande cyclable unidirectionnelle réglementaire doit mesurer au minimum **1,2 mètres.**

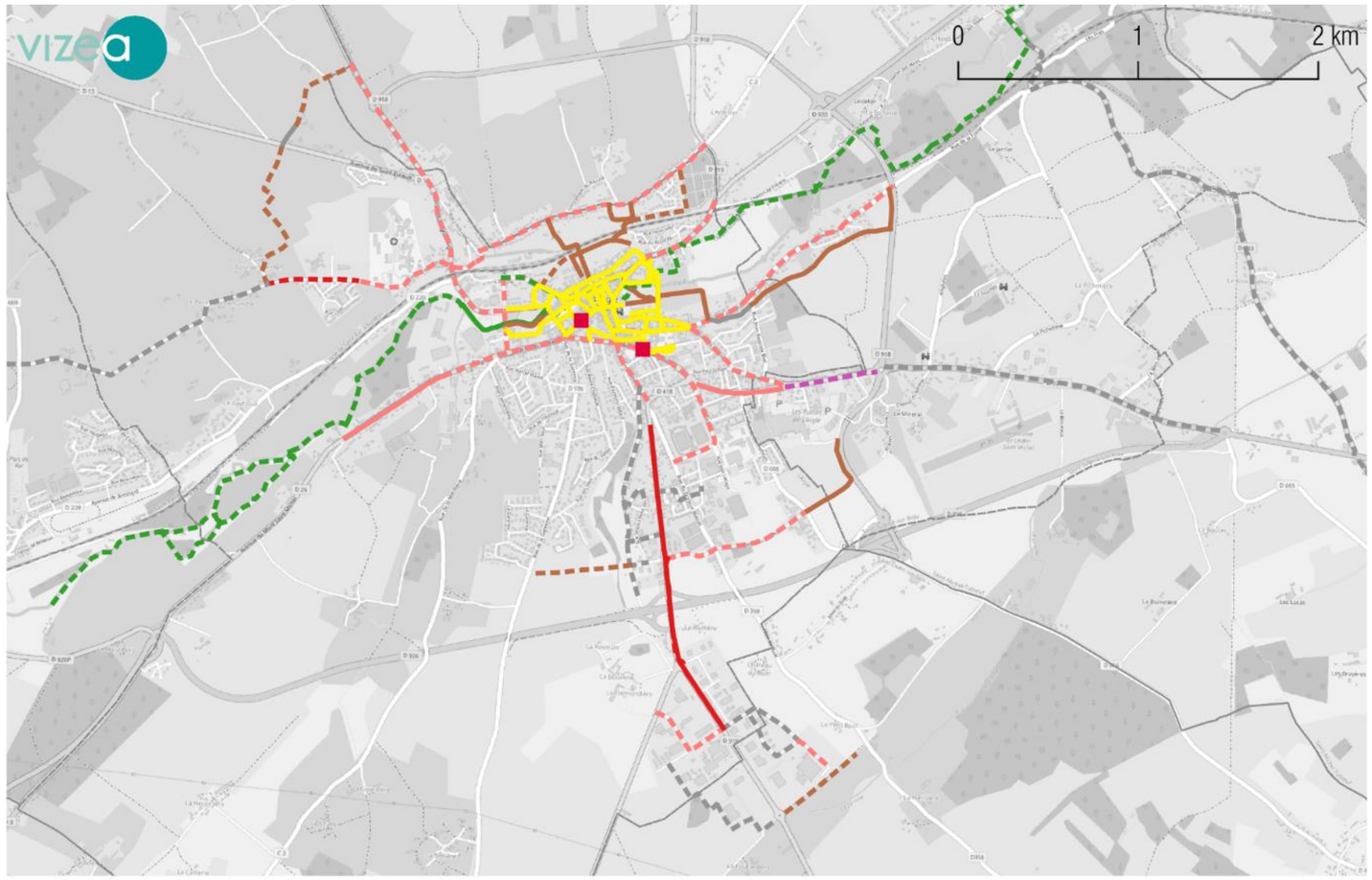
Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2.4 Le réseau cyclable en projet et en réflexion à L'Aigle

De nombreux itinéraires cyclables sont en projet sur la ville d'Argentan. Pour une grande partie, il s'agit de la continuité de la mise en œuvre du schéma directeur du schéma directeur vélo de 2015.

Les potentiels de développement des déplacements à vélo sont importants sur la ville de L'Aigle. Les relevés de terrain ont permis de confirmer cela, ainsi que de repérer des points durs :

- La rue du Bec Ham et la place Saint-Martin représentent des potentiels de déploiement de **vélorue** – il s'agit à l'heure actuelle de rues peu aptes à la circulation des piétons et des vélos et où le stationnement automobile occupe une place importante. De manière générale les rues du centre-ville sont très étroites, rendant la cohabitation complexe entre les différents modes de transports.
- Le projet de requalification du boulevard Vaugeois peut permettre d'intégrer des projets d'aménagements cyclables,
- La ville de l'Aigle aimerait développer un itinéraire vers la base de loisirs du Bois de la Pierre, la D918, permettant de la rejoindre est une départementale très passante et peu adaptée à la circulation des vélos. Un itinéraire alternatif à celle-ci pourra être imaginé en phase 2.



Itinéraires cyclables en existant, en projet et réflexion (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie des aménagements
- Voie verte en projet
- Bande cyclable en projet
- Piste cyclable en projet
- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue en projet
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet
- Itinéraire conseillé en projet

Points durs et coupures
- Points durs identifiés

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

LE PROJET SPECIFIQUE DE LA VOIE VERTE DE LA RISLE

L'aménagement de la voie verte de la Risle est un projet que la Communauté de Communes de L'Aigle porte de longue date. Il vise à relier le village de Saint-Sulpice-sur-Risle, Rai, L'Aigle et le site de l'étang la Croix - Lamirault. Cet itinéraire partagé vélo / piéton permettrait ainsi de connecter les sites touristiques et de loisirs majeurs autour de L'Aigle. Le projet en cours de construction du complexe culturel est intégré à cette logique.
Il s'agit donc d'un réel potentiel pour le centre-ville, permettant de développer des promenades, parcours long des bras de la Risle.

Lors des visites de terrain plusieurs points noirs et potentiels quant à ce projet ont pu être identifiés, notamment :

- **Passerelle entre la rue de la Blanchisserie et les Platanes** : à refaire en fonction de la fréquentation annuelle,
- Les potentiels de développement d'un **circuit touristique au sein de L'Aigle** permis par le passage de la voie verte en centre-ville, reliant le parc de Platanes, le centre culturel des Tanneurs, la mise en valeur des monuments historiques et les différents lieux de loisirs du pôle,
- L'évaluation du potentiel d'installation d'un **point service vélo sur la place Boislandry** en proposant des locations de vélo, une station de gonflage,
- **La mise en valeur des jardins ouvriers** à l'Est de la ville, et la végétalisation des aires de stationnement à l'Ouest.

A termes, le souhait de la CDC est de pouvoir connecter cet itinéraire à la voie verte des BoisFrancs de l'Eure, qui relierait Center-Parcs à l'Aigle en passant par la manufacture du Bohin.

L'étude pré-opérationnelle de la Fabrique urbaine a permis de mettre en lumière les différents points d'aménagements de la voie verte au sein de L'Aigle :

Figure 9 : Qualédioscope de la voie verte de la Risle, La Fabrique urbaine, 2020

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Le projet de la voie verte de la Risle – la question de la traversée du centre culturel des Tanneurs, Vizea, 2020

Le potentiel d'aménagement de la rue de Bec Ham, Vizea, 2020

Le projet de la voie verte de la Risle – potentiel de la rue Louis Cavalier, 2020

Le projet de la voie verte de la Risle –la question des passerelles, Vizea, 2020

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2.5 Le réseau cyclable existant à Vimoutiers

La présence de la voie verte à Vimoutiers, Vizea, 2020
La présence de cet itinéraire constitue des enjeux importants pour la commune, elle permet la connexion au département du Calvados et est l'unique itinéraire cyclable régional du P2AO. Toutefois, sa présence est peu visible dans le centre de Vimoutiers, elle pourrait être mise davantage en valeur à travers du jalonnement.

La présence de la voie verte à Vimoutiers, Vizea, 2020
Présence de promeneurs sur la voie verte de Vimoutiers.
L'itinéraire est davantage tourné vers des pratiques de loisirs.

Itinéraires cyclables existants par type (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie d'aménagements

- Voie verte existante
- Bande cyclable existante
- Piste cyclable existante
- Chemins multi-usages sauf motorisés existant
- Zone 30 existante
- Zone de rencontre existante
- Vélorue existante
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
- Itinéraire conseillé existant
- Chaussée à voie centrale banalisée existante

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2.6 Le réseau cyclable en projet et en réflexion à Vimoutiers

A l'échelle de la ville de Vimoutiers, plusieurs projets d'aménagements cyclables sont portés :

- Un aménagement piéton / cycle est prévu pour relier la voie verte, visant à apaiser le centre-bourg,
- Le projet d'extension de la voie verte,
- L'aménagement d'une passerelle piéton / cycle au niveau de la D16.

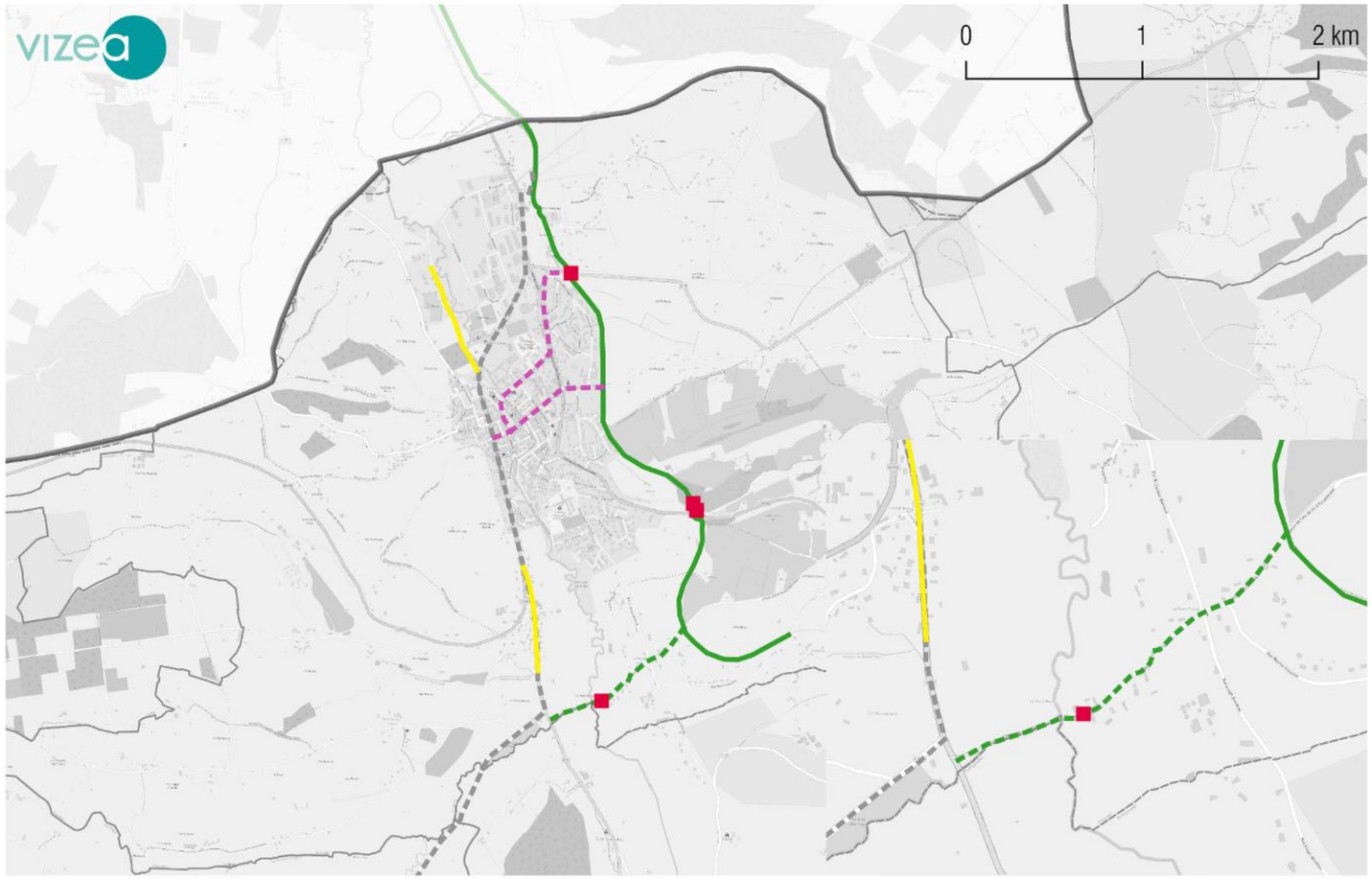
LE PROJET SPECIFIQUE DE L'EXTENSION DE LA VOIE VERTE DE VIMOUTIERS

Il s'agit d'un enjeu majeur pour le territoire du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche. En effet, le prolongement de la voie verte arrivant du Calvados au-delà du centre de Vimoutiers, par le passage du Pont Percé, avec une continuité vers le village de Camembert représente un potentiel touristique considérable.

Plusieurs points durs sont identifiés et ont fait l'objet de relevés de terrain :

- Le passage du pont Percé et la question des revêtements des aménagements,
- Le croisement de la D16 au Nord de Vimoutiers,
- La zone du char.

Le lien entre le centre-ville de Vimoutiers et Camembert sera à travailler de manière prioritaire.



Itinéraires cyclables en existant, en projet et réflexion (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie des aménagements

- Voie verte en projet
- Bande cyclable en projet
- Piste cyclable en projet
- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue en projet
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet
- Itinéraire conseillé en projet
- Points durs

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Potentiel d'extension de la voie verte à Vimoutiers – le passage du Pont Percé, 2020

Potentiel d'extension de la voie verte à Vimoutiers, la passage du Pont Percé, Vizea, 2020

Potentiel d'extension de la voie verte à Vimoutiers – le passage du Pont Percé et la question des revêtement des aménagements, Vizea, 2020

Les potentiels de connexion du village de Camembert à Vimoutiers, Vizea, 2020

Cet itinéraire présente des potentiels importants en matière de cyclotourisme. Des réflexions de typologie d'aménagements pour relier ce tronçon seront portées en phase scénario.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.2.7 Le réseau cyclable existant, en projet et en réflexion à Gacé

La ville de Gacé ne dispose pas à l'heure actuelle d'aménagements cyclables.

Toutefois, des potentiels sont identifiés par les acteurs locaux :

- Potentiels de développement de petites boucles locales en aménageant les emprises ferroviaires, les bords de la Touque ainsi qu'une boucle locale vers Les Grands Champs et La Chapelle Montgenouil – permettant de connecter, s'il est jalonné le réseau de la stratégie cyclotouristique de l'Orne.
- Le développement d'un itinéraire le long de la Touques permettant d'éviter le centre bourg de Gacé,
- Le développement d'itinéraires ou de dispositifs d'apaisement aux abords du collège et du complexe sportif,

Lors des relevés de terrain et des différents moments de concertation du diagnostic, des points noirs, générant des difficultés de circulation tant pour les piétons que pour les cyclistes ont été soulevés.

Le projet spécifique d'un itinéraire reliant la zone d'activité de Beaumont au centre bourg de Gacé fait l'objet d'une attention particulière.

Itinéraires cyclables en existant, en projet et réflexion (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie des aménagements

- Voie verte en projet
- Bande cyclable en projet
- Piste cyclable en projet
- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue en projet
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet
- Itinéraire conseillé en projet

Points durs et coupures

- Points durs identifiés

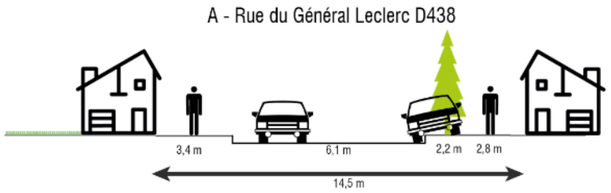
Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

LE PROJET SPECIFIQUE DE L'ITINERAIRE VERS LA ZA DE BEAUMONT

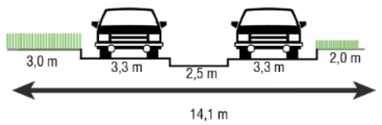
- La liaison entre le centre-bourg de Gacé et la zone d'activité de Beaumont (concentrant de nombreuses entreprises et en extension) est identifié comme un enjeu majeur.
- Des profils de voirie ont été réalisé en vue de l'élaboration d'un aménagement cyclable.

Profils de voirie existants

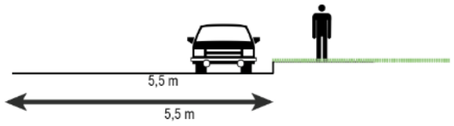
A - Rue du Général Leclerc D438



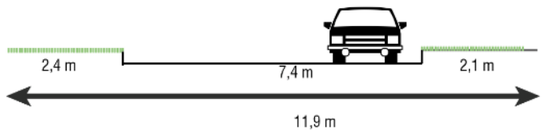
B - Route d'Alençon D438



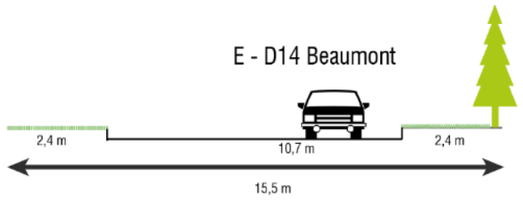
C - Route d'Alençon



D - D14 Beaumont



E - D14 Beaumont



Les points durs identifiés

- Points durs

A : Profils de voirie

Aménagements cyclables

- Piste cyclable en projet
- Zone 30 existante
- Itinéraire conseillé en projet

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Potentiel d'apaisement rue du Général Leclerc, Vizea, 2020

Potentiel de création d'un itinéraire cyclable reliant Gacé à la zone d'activité de Beaumont,Vizea, 2020

La voie présente des potentiels du fait de son emprise importante, des réflexions seront portées quant à la typologie d'aménagement à favoriser, un aménagement proposé aux cyclistes (piste cyclable) permet de garantir la sécurité de leur circulation.

Potentiel de création d'un itinéraire cyclable reliant Gacé à la zone d'activité de Beaumont Vizea, 2020

Le potentiel de création d'un itinéraire cyclable reliant Gacé à la zone d'activité de Beaumont, Vizea, 2020

Le traitement des ronds points lors de la création d'aménagement cyclable constitue un point important.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.3 Réseau cyclable projeté à l'échelle du territoire

1.3.1 Les aménagements projetés sur la communauté de communes d'Argentan Intercom

Ces aménagements projetés proviennent notamment de la stratégie départementale de l'Orne à vélo et du schéma directeur des itinéraires cyclables de la communauté de communes du pays d'Argentan (2010).
A termes, l'ambition est de connecter les itinéraires ornais au schéma régional des vélo routes et voies vertes de Normandie.

Le développement du vélotourisme sur le territoire est identifié comme un enjeu prioritaire pour la CDC. L'office du tourisme d'Argentan a notamment déjà travaillé au jalonnement de l'itinéraire Argentan – Le Haras-du-Pin. Le développement de boucles touristiques est prévu. De manière plus large, le jalonnement est un objectif du département de l'Orne inscrit à la stratégique cyclo-touristique 61.

Par ailleurs, la commune d'Ecouché les Vallées identifie une bande de 10 m de large sur la commune inutilisée, il s'agit de l'ancienne voie ferrée, elle pourrait être aménagée.

Itinéraires cyclables en existant, en projet et réflexion (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie des aménagements

- Voie verte en projet
- Bande cyclable en projet
- Piste cyclable en projet
- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue en projet
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet
- Itinéraire conseillé en projet
- Accessibilité 20 minutes à vélo

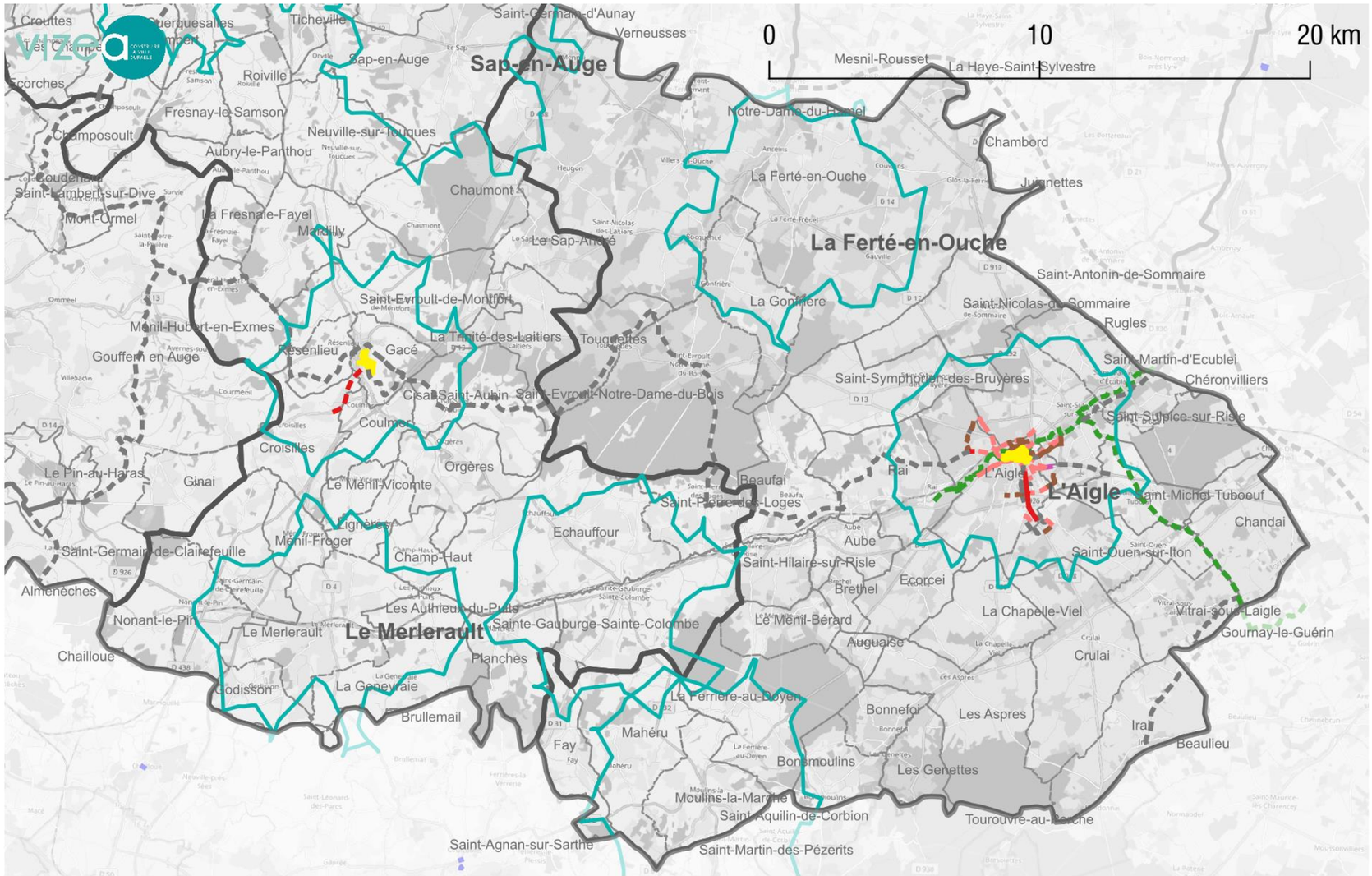
Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.3.2 Les aménagements projetés sur la communauté de communes des Pays de l'Aigle

Ces aménagements projetés proviennent notamment de la stratégie départementale de l'Orne à vélo, du schéma directeur cyclable de la communauté de communes des Pays de l'Aigle (2015) ainsi que du projet de la voie verte de la Risle. A termes, l'ambition est de connecter les itinéraires ornais au schéma régional des vélo routes et voies vertes de Normandie.

Le travail autour de la vallée de la Risle est identifié comme une priorité. Il représente un réel enjeu pour développer les pratiques de tourisme à vélo. La connexion des pôles ruraux à la ville de L'Aigle est identifié dans un second temps.

Au-delà de la ville de L'Aigle, La Ferté-en-Ouche travaille actuellement à un programme d'aménagement du centre-bourg. Moulins-la-Marche peut présenter des potentiels de déplacements en modes actifs en raison de la concentration de polarités et du collège.



Itinéraires cyclables existant, en projet et en réflexion (Recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie des aménagements

- Voie verte en projet
- Bande cyclable en projet
- Piste cyclable en projet
- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet
- Zone 30 en projet
- Vélorue en projet
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet
- Itinéraire conseillé en projet
- Accessibilité cyclable 20 minutes à vélo

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

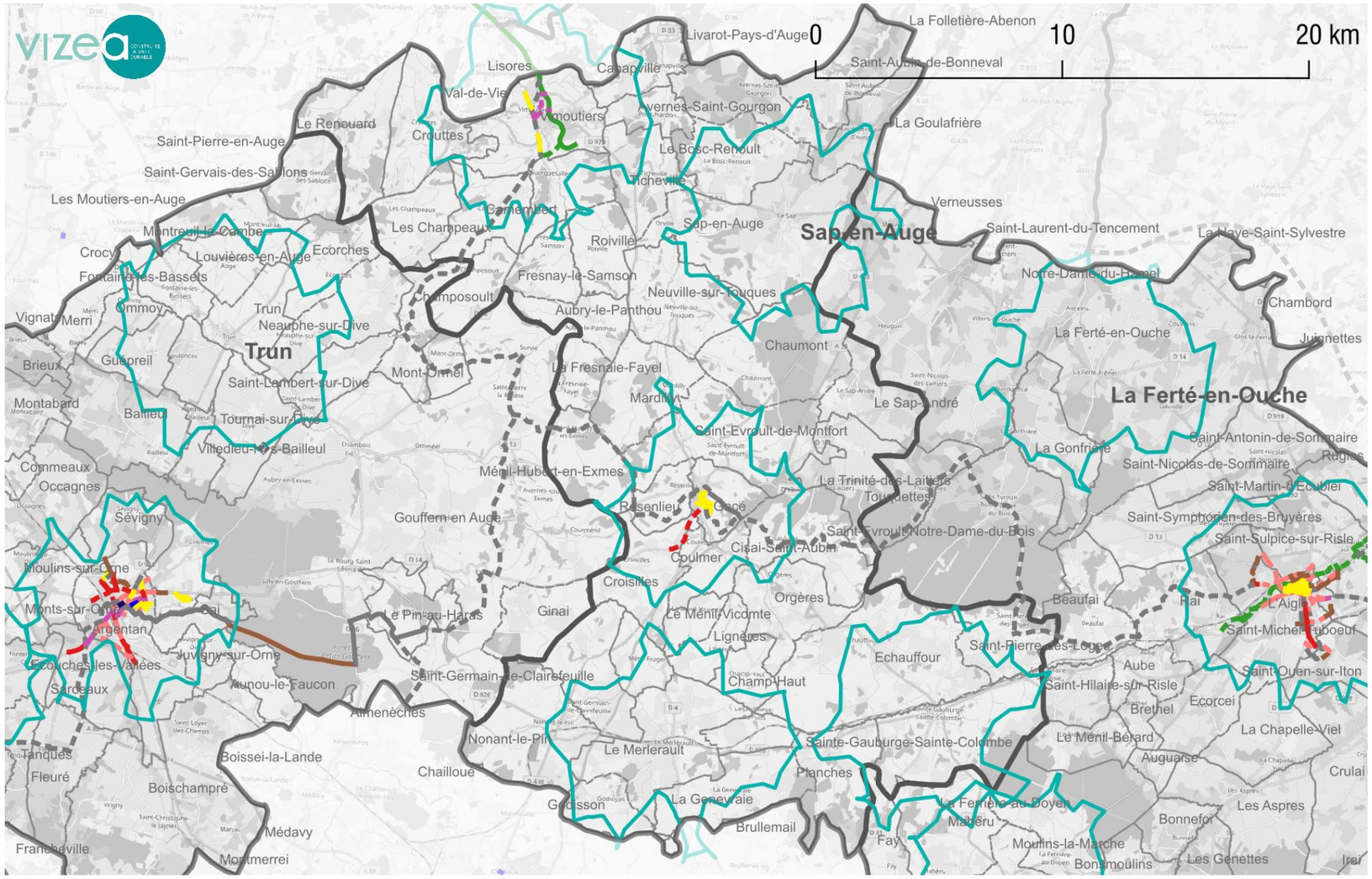
1.3.3 Les aménagements projetés sur la communauté de communes des Vallées d'Auge et du Merlerault

Ces aménagements projetés proviennent notamment de la stratégie départementale de l'Orne à vélo, ainsi que du projet liée à la voie verte du Calvados.

La valorisation des itinéraires et polarités touristiques représente un enjeu majeur sur le territoire. L'intégration au schéma régional des véloroutes et voies vertes en est notamment l'une des composantes. La valorisation de la présence de la voie verte de Vimoutiers, puis sont extension vers Camembert constitue une première étape.

Au-delà de la ville de Vimoutiers, des potentiels liés au cyclotourisme sont identifiés sur la commune du Sap-en-Auge. La présence de plusieurs établissements de santé (maisons de retraite, pôle de santé …) est à prendre en compte pour les déplacements domicile-travail.

Au Merlerault, un plan de réaménagement du bourg est en cours et sera à valider par les nouveaux élus.



Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.4 Aménagements de type « jalonnement »

L'offre de signalisation dédiée aux déplacements à vélo utilitaire est absente sur les territoires communaux.
Toutefois il est développé dans le cadre de certains itinéraires touristiques (boucle Argentan vers le Haras-du-Pin ainsi que sur certains itinéraires départementaux).
Le code de la route prescrit plusieurs types de jalonnement vélo :

- des panneaux d'identification d'itinéraires,
- des panneaux de pré-signalisation,
- des panneaux de position,
- des panneaux de confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).
- des panneaux de confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).

Les panneaux directionnels peuvent indiquer les pôles générateurs du territoire (mairies, pôles d'échange, pôle administratif, commerces…) et indiquer le temps de parcours moyen. Le jalonnement doit être lisible pour être rapidement compris par les usagers.

Figure 12 : Exemple de Panneau de pré-signalisation, Vizea, 2020

Figure 12 : Exemple de Panneau de position avec indication de distance, P2AO, 2020

Figure 12 Exemple de Panneau de position avec indication de distance, P2AO, 2020

1.4.1 Les potentiels de déploiement du jalonnement sur le territoire

Les 3 communautés de communes identifient respectivement des enjeux liés au déploiement du jalonnement sur leur territoire :

- Sur la communauté de communes des Vallées d'Auge et du Merleraut :
  - A Vimoutiers le développement du jalonnement dans la ville est perçu comme un enjeu important, notamment pour valoriser la présence de la voie verte,
  - De manière générale, un besoin en jalonnement des itinéraires est identifié sur l'ensemble du territoire de la CDC VAM.
  - Développer le jalonnement pour mettre en valeur l'offre de location VAE sur les 5 communes.

- Sur la communauté de communes de L'Aigle :
  - La CDC et la ville de L'Aigle souhaitent développer du jalonnement en centre-ville afin de mettre en valeur les monuments historiques existants et permettre une meilleure lisibilité.

- Sur la communauté de communes d'Argentan Intercom :
  - Des projets de jalonnement liés au cyclotourisme sont en cours ou réalisés.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.5 Apaisement du réseau routier

On recense de nombreux aménagements souvent ponctuels visant à ralentir les véhicules motorisés tels que : plateaux surélevés, coussins berlinois…
Les niveaux d'avancement des communes en la matière sont toutefois inégaux et un manque de cohérence d'ensemble dans l'apaisement des circulations peut être souligné :
Choix des aménagements variés d'une commune à une autre : entrées de zones (bien lisibles pour certaines avec aménagement en entrée de zone, passant inaperçues pour d'autres), signalisation horizontale (limitée au strict nécessaire dans la plupart des cas ; marquage « zone 30 »), etc.
Implantation de ces zones : devant certains établissements scolaires ; dans certains centres-villes, dans certaines zones résidentielles…

Comme souligné lors des groupes de travail, le manque de cohérence des aménagements a pour conséquence de nuire à la lisibilité générale de la réglementation.
En effet : Certaines zones 30 ne sont pas aménagées de façon à ralentir les circulations et s'assimilent davantage à des portions limitées à 30km/h,
A l'inverse, certains tronçons limités à 30km/h (voire à 50km/h) sont aménagés comme des zones 30 voire comme des zones de rencontre et pourraient adopter ces réglementations par simple mise en place d'une signalétique adéquate,
Certaines zones 30 ressemblent davantage à des zones de rencontre (cas de zones résidentielles sans trottoirs par exemple).

Aire piétonne :

- Zone affectée au piéton, temporaire ou permanente,
- Priorité du piéton sur tous les véhicules,
- Les vélos non prioritaires sur le piéton,

Zone de rencontre :

- Zone partagée à tous les modes de transport,
- Priorité des piétons sur tous les véhicules,
- Circulation des piétons sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner,
- Limitation de vitesse à 20 km/h,
- Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
- Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).

Zone 30 :

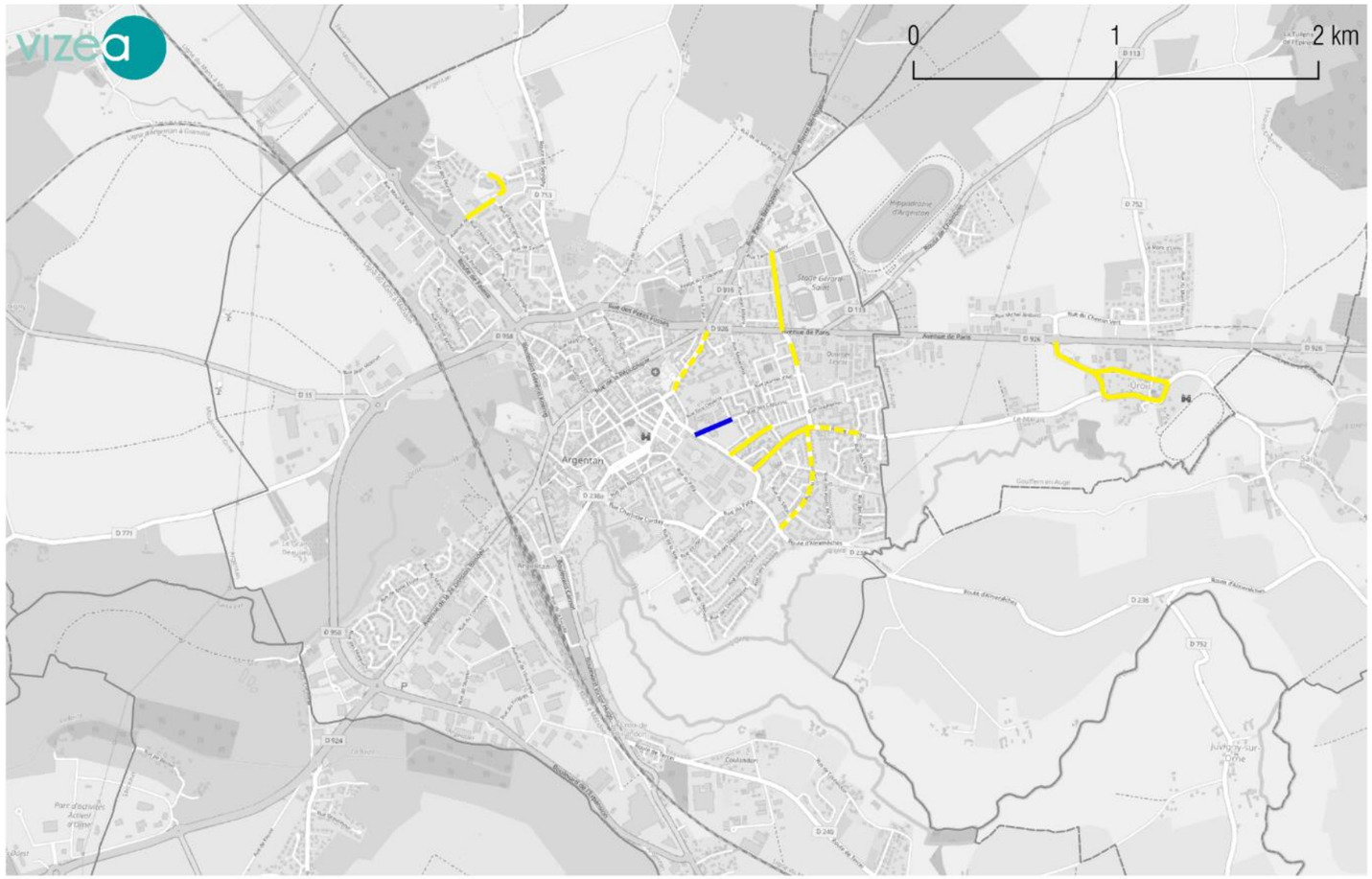
- Limitation de vitesse à 30 km/h,
- Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
- Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.5.1 L'apaisement du réseau routier à Argentan

Présence d'une zone 30 à Argentan, Vizea, 2020
Apaisement du centre ville d'Argentan.

Présence d'une zone de rencontre rue des Capucins, Vizea, 2020
Potentiel d'aménagement / de rendre plus visible.



Les potentiels d'apaisement des centres bourgs (Recollement de données, Vizea, 2020)

Apaisement
- Zone 30 existante
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre existante
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue existante
- Vélorue en projet

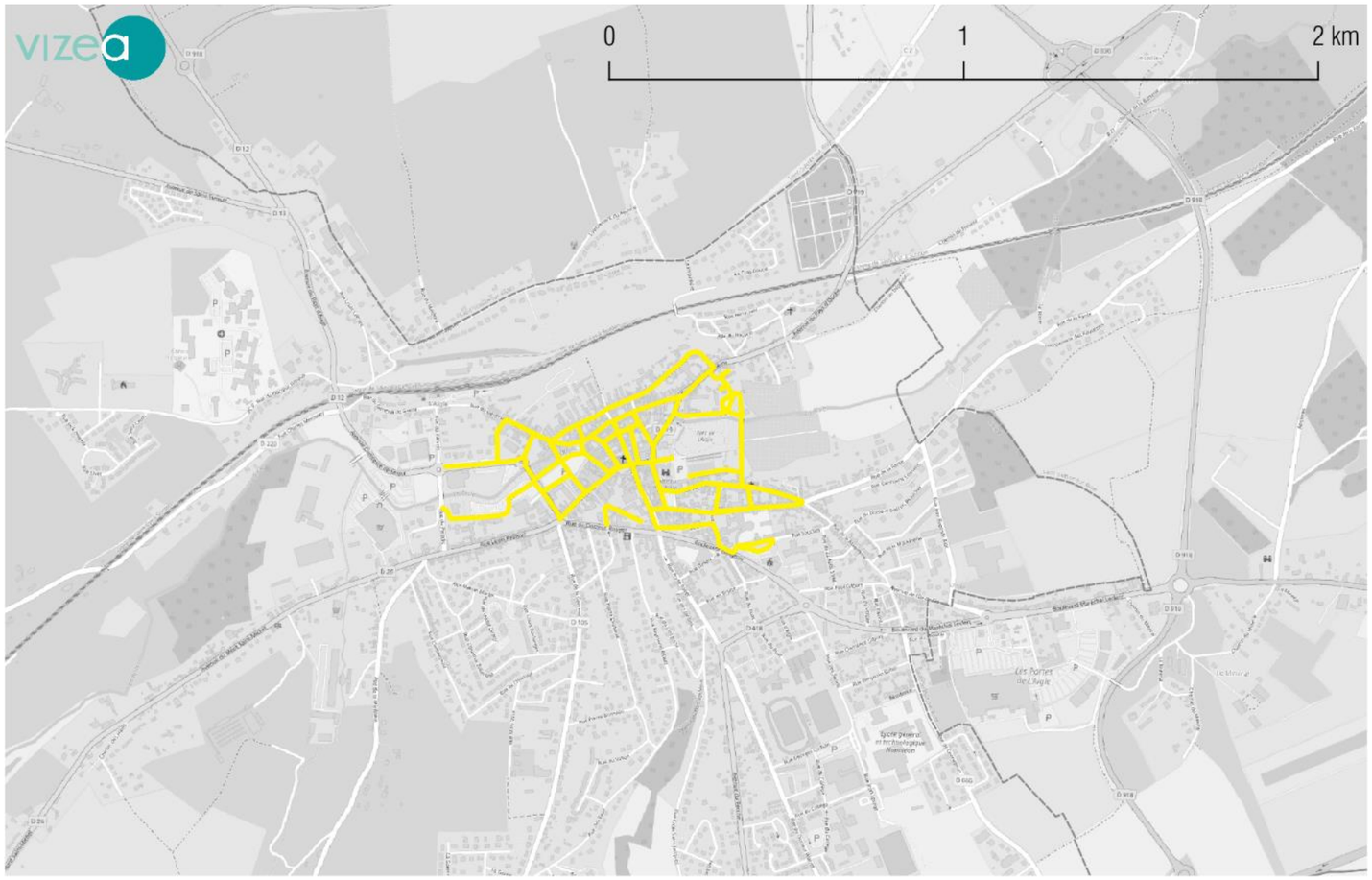
Sur la ville d'Argentan, l'apaisement du centre-ville apparait comme un besoin, en passant notamment par la limitation de la vitesse de circulation à 30km/h et une communication sur la généralisation des doubles-sens cyclables en zone 30 permise par le code de la route.
La mise en place d'une signalétique adaptée (panonceau doubles-sens cyclable, marquage au sol) pourrait répondre à cette problématique.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.5.2 L'apaisement du réseau routier à L'Aigle

Présence d'une zone 30 à L'Aigle, Vizea, 2020

Sur la ville de L'Aigle, **l'apaisement du centre-ville apparait comme un besoin. La généralisation des zones 30 dans le centre-ville a été mise en place depuis le 1er octobre 2018.** Afin de garantir leur bon respect et la une circulation sereine des cyclistes**, une communication sur la généralisation des doubles-sens cyclables en zone 30 permise par le code de la route** peut être mise en place.



Les potentiels d'apaisement des centres bourgs (Recollement de données, Vizea, 2020)

Apaisement
- Zone 30 existante
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre existante
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue existante
- Vélorue en projet

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.5.3 L'apaisement du réseau routier à Vimoutiers

Présence d'une zone 30 à Vimoutiers, Vizea, 2020

Le projet de la rue de Fordinbrige permettra d'apaiser cette zone identifiée comme dangereuse pour la circulation des piétons et des cycles.

Les potentiels d'apaisement des centres bourgs (Recollement de données, Vizea, 2020)

Apaisement

- Zone 30 existante
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre existante
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue existante
- Vélorue en projet

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.5.4 L’apaisement du réseau routier à Gacé

La présence d’une zone 30 à Gacé, Vizea, 2020

La présence d’une zone 30 à Gacé, Vizea, 2020

Les potentiels d'apaisement des centres bourgs (Recollement de données, Vizea, 2020)

Apaisement

- Zone 30 existante
- Zone 30 en projet
- Zone de rencontre existante
- Zone de rencontre en projet
- Vélorue existante
- Vélorue en projet

L’apaisement du secteur du collège Jean Moulin ainsi que du secteur du complexe sportif apparaissent prioritaires.

Le centre bourg est traversé par de nombreux poids-lourds, soulevant des enjeux d’apaisement.

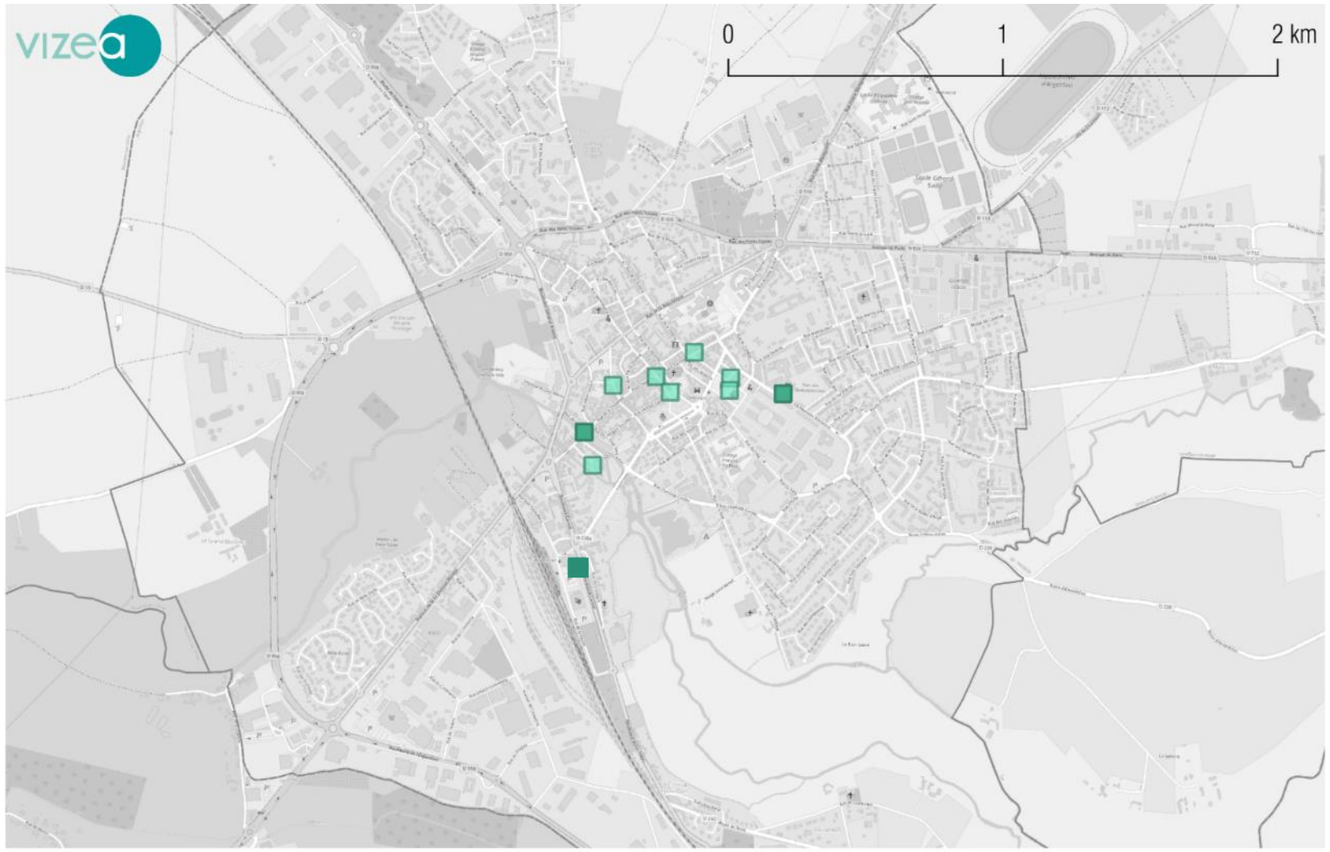
Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.6 Stationnement vélo sur les polarités du P2AO

1.6.1 Le stationnement vélo à Argentan

Stationnement vélo (arceaux) aux abords de la médiathèque, Vizea, 2020

Stationnement vélo dans le centre ville
Peu fonctionnel car ne permet pas 2 accroches vélo – normes garantissant la sécurité du stationnement.



Le stationnement vélo existants, en projet et en réflexion (recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie de stationnement vélo
- Arceaux existants
- Abris collectif ouvert existant
- Abris collectif fermé
- Arceaux en projet
- Abris collectif fermé en projet
- Abris collectif ouvert en projet

- Le stationnement vélo en gare d'Argentan est peu sécurisé, pour favoriser les pratiques d'intermodalité (train -vélo), le développement de stationnement vélo est un levier d'action (abris collectif fermé).
- Le développement d'arceaux vélo (permettant l'accroche du vélo à 2 points distincts) permet de favoriser les déplacements de courtes distances à vélo en centre-ville.
- D'autres part, les immeubles HLM ne disposant pas de stationnement vélo, une discussion avec les bailleurs sociaux serait à engager à ce sujet (des ébauches d'abris vélo sont visibles aux abords de certains immeubles mais ne sont pas terminés).

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.6.2 Le stationnement vélo à L'Aigle

Stationnement vélo (arceaux) aux abords de la piscine, Vizea, 2020

Absence de stationnement vélo en gare de L'Aigle

Un abris collectif à destination des scooters est présent en gare de L'Aigle, mais ne permet pas de stationner de façon sécurisée son vélo.

Le stationnement vélo existants, en projet et en réflexion (recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie de stationnement vélo

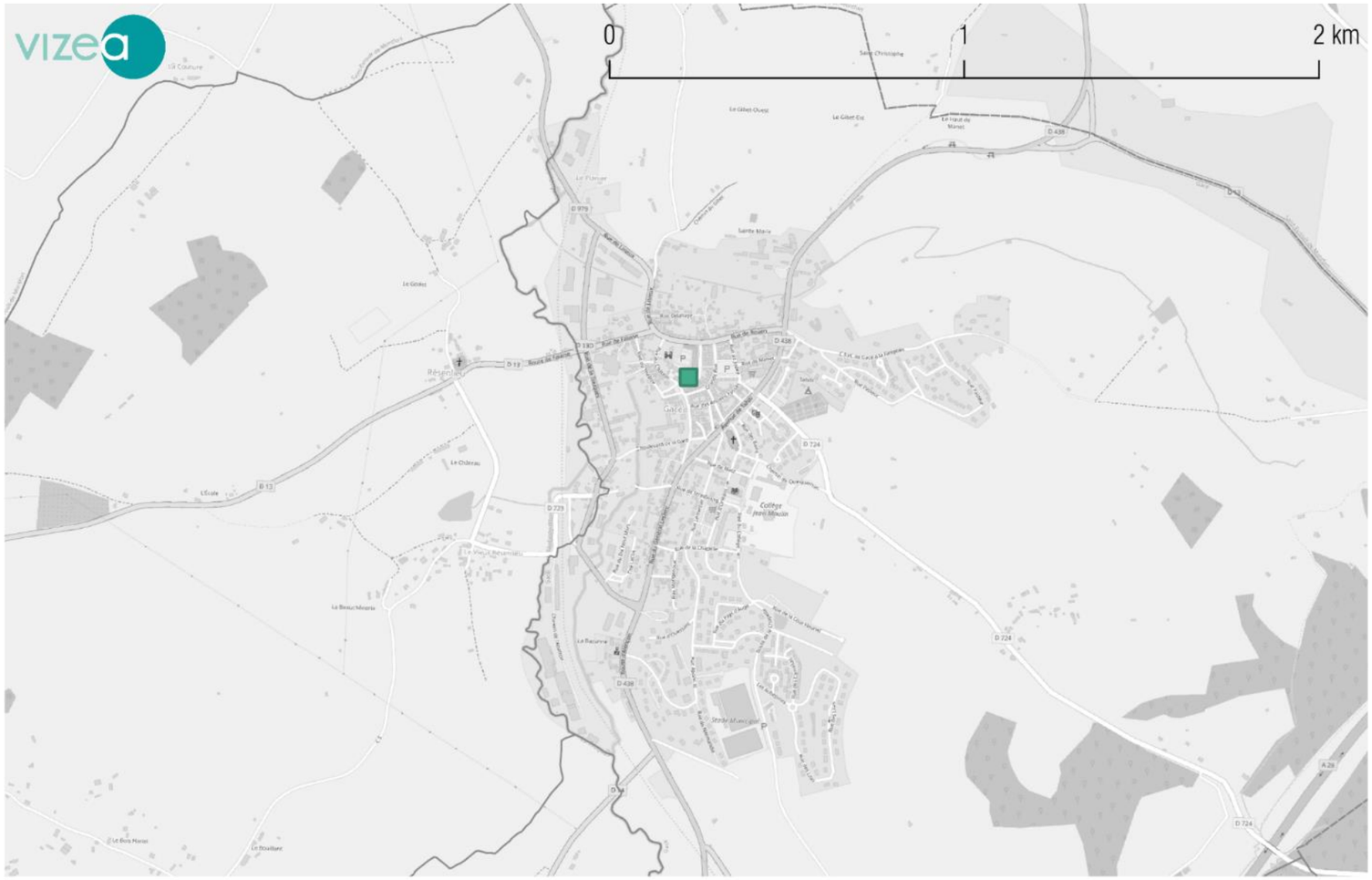
- Arceaux existants
- Abris collectif ouvert existant
- Abris collectif fermé
- Arceaux en projet
- Abris collectif fermé en projet
- Abris collectif ouvert en projet

Il existe un manque important de stationnement vélo dans le centre-ville, des arceaux vélo pourraient être aménagés : Rue Bec Ham, Rue Romain Darcy, Place St Martin et Place de la Halle, Place Bois Landry, Place de l'Europe...).

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.6.3 Le stationnement vélo à Gacé

Stationnement vélo aux abords des commerces de Gacé, Vizea, 2020
Les pinces roues sont considérés comme un aménagement peu qualitatif car ils ne permettent pas un stationnement sécurisé (2 points d'accroches du vélo).



Le stationnement vélo existants, en projet et en réflexion (recollement de données, Vizea, 2020)

Catégorie de stationnement vélo

- Arceaux existants
- Abris collectif ouvert existant
- Abris collectif fermé
- Arceaux en projet
- Abris collectif fermé en projet
- Abris collectif ouvert en projet

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.6.4 Le stationnement vélo à Camembert

Le stationnement vélo est absent à Vimoutiers. Sur la commune touristique de Camembert on recense toutefois un stationnement vélo aux abords du musée du Camembert.

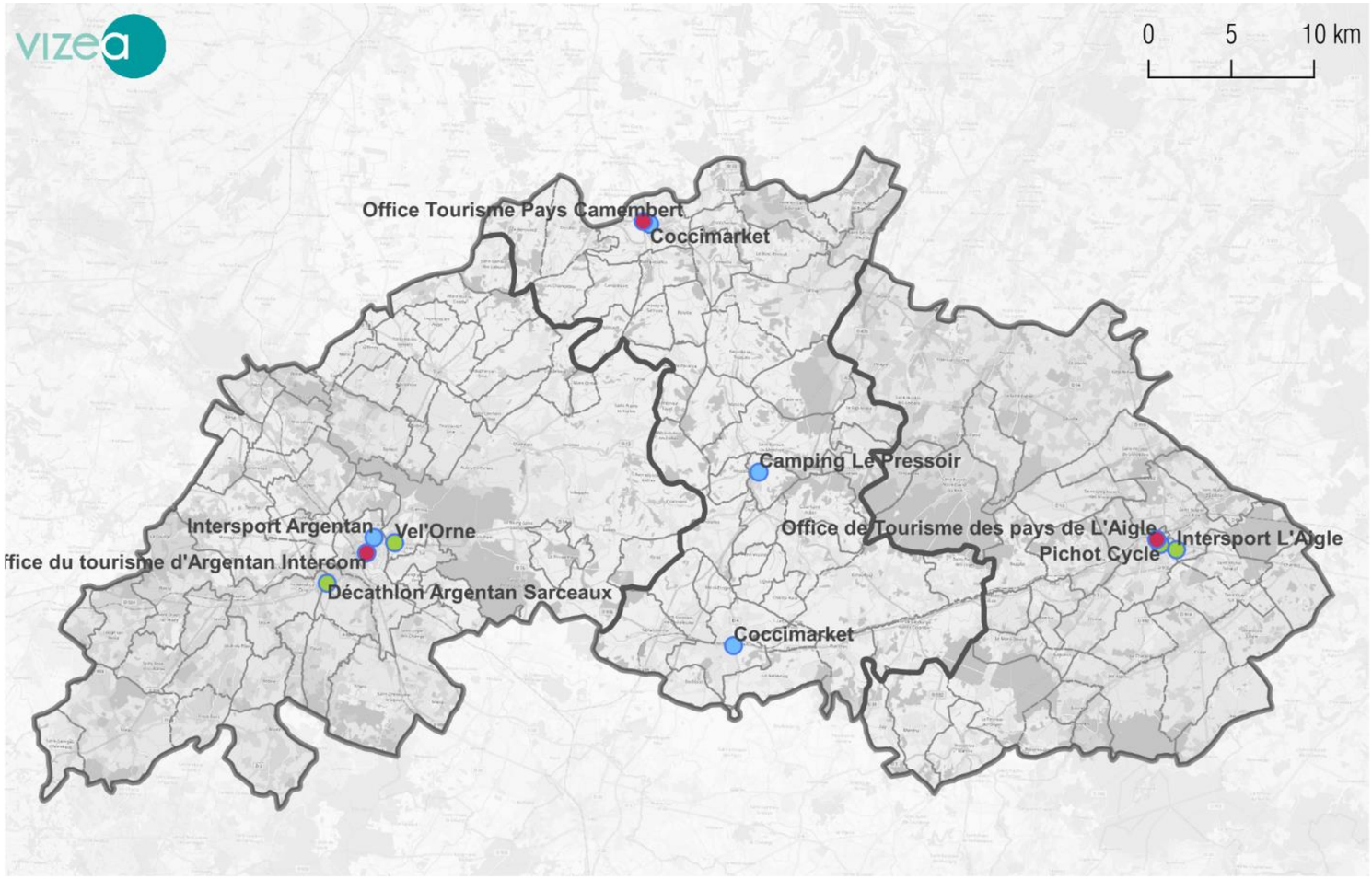
Stationnement vélo aux abords du musée du Camembert, Camembert Vizea, 2020
Les pinces roues sont considérés comme un aménagement peu qualitatif car ils ne permettent pas un stationnement sécurisé (2 points d'accroches du vélo).

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.7 Services vélo

Les services vélos font partie des conditions facilitatrices du développement de l'usage du vélo.

Figure 13 - Services vélo. Source : Vizea, 2019



L'offre de services vélo existante (recollement de données, Vizea, 2020)

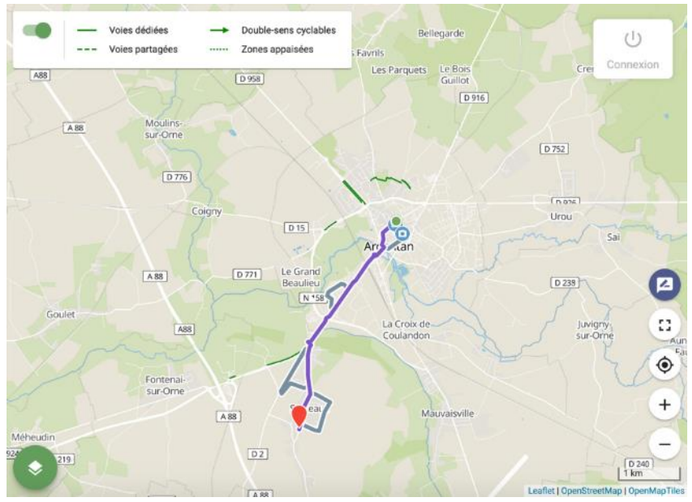
Typologie de services vélo

- Information et communication
- Location de vélo
- Vente

Le Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche ne dispose d'une offre importante de services vélo. Sont proposés de la location de vélo à destination des promeneurs et touristes, de la vente de vélo ainsi que de l'information et de la communication dans les offices du tourisme du territoire. **Le développement d'une offre plus conséquente et tournée vers les déplacements utilitaires est identifié comme un réel enjeu.**

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.7.1 Les calculateurs d'itinéraires



L'application Géovélo est un service de calcul d'itinéraire adapté aux cyclistes. En effet, pour un point de départ et un point d'arrivée, il propose plusieurs itinéraires avec les caractéristiques impactant le parcours à vélo. Ce service permet donc de choisir entre plusieurs itinéraires selon plusieurs critères :

- Les voies empruntées,
- Le taux d'aménagement de l'itinéraire,
- Le relief,
- Le temps de parcours.

De plus, il permet de calculer le total de calories brulées et l'équivalent de taux de CO2 émis pour ce même parcours réalisé en voiture.

Pour le moment le P2AO ne dispose pas d'assez d'itinéraires cyclables recensés pour avoir un usage efficient de ce service.

1.7.2 Aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique

Il n'existe pas d'aide de ce type sur le territoire.

1.7.3 Service de livraison à vélo

Il n'y pas de service de ce type sur le territoire.

1.7.4 Marquage à vélo

Il n'y pas de service de ce type sur le territoire.

1.7.5 Les services de location de vélo à assitance électrique

1.7.5.1 Le service de location de la Communauté de communes des Vallées d'Auge et du Merlerault

La communauté de communes a réalisé une phase expérimentale de location de quarante vélos électriques (loués au par la société EloCycle de Rouen) répartis sur 5 communes (Vimoutiers, Gacé, Sap-en-Auge, Le Merlerault et Sainte-Gauburge) au cours de l'été 2018. Les dépositaires des vélos sont des commerces situés en centre-bourg des communes.

A la suite de cette première expérimentation le service a été redimensionné et s'adresse aux habitants de la CDC VAM et aux touristes. En lien avec la poursuite de ces locations plusieurs décisions ont été prises :

- Abaisser l'offre à 20 vélos au lieu de 40,
- La CDC VAM a fait l'acquisition des vélos,
- Développer une communication auprès des hébergeurs de gites
- La gestion se réalise par les dépositaires volontaires sur les 5 communes (commerces locaux) – entrainant une rémunération de 4 560 € sur 12 mois.

Les points de location sont situés :

- Au Coccimarket, Place de l'Hôtel de Ville à Vimoutiers,
- Au Cocciexpress au Merlerault
- Au Camping du Pressoir à Gacé,
- A la boulangerie Julien à Sap-en-Auge,

	Tarif local	Tarif normal	Tarification famille
A la journée	5 €	15 €	10 € (à partir du 3ème vélo loué)
Week-end	15 €	25 €	20 € (à partir du 3ème vélo loué)
Semaine (5 jours)	20 €		
Caution	Dépôt d'une pièce d'identité		

A la suite du confinement, les services de location VAE ont repris en mai. Certains usagers ont réalisé des locations allant jusqu'à 2 mois afin de répondre à des **besoins du quotidien. Des expérimentations de prêts de vélo / location de plus longue durée pourraient être réalisées sur le territoire.**

Figure 14 : Location vélo à assistance électrique à Vimoutiers, Vizea, 2020

1.7.5.2 Les projets et réflexions portés

- A Vimoutiers

Un projet est porté par le service d'aide à domicile de Vimoutiers d'acquisition de flotte de vélo pour favoriser les déplacements des salariés à vélo.

- A L'Aigle

La ville de l'Aigle met à disposition un VAE pour ses employés et pourrait augmenter sa flotte.

Des réflexions sont menées par les acteurs privés du vélo (Pichot Cycle notamment) pour développer un service de location de vélo, voire de location de vélo à assistance électrique.

- Sur la communauté de communes d'Argentan Intercom

La mise en place d'un forfait transport scolaire / vélo a été discuté par les acteurs locaux. Cela pourrait être un projet en lien avec la **ressourcerie** de l'entreprise d'insertion « **Le Grenier de la vie** ». La ressourcerie devrait voir le jour à l'automne 2020 à Argentan au rez-de-chaussée de l'acteur Foyer des jeunes travailleurs, rue Jean-Wolff. Le Grenier de la vie travaille en partenariat avec le Syndicat de traitement et de collecte des ordures ménagères, il visera à la récupération et

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

valorisation des objets de seconde main. Le projet intègre le développement d'un **atelier de vélo proposant de la réparation et location de vélos**.
Ce projet pourrait également être pensé en lien avec le garage de la ville d'Argentan. Le garage municipal est susceptible d'intervenir pour un éventuel projet de réparation de vélos. Il est indiqué que les scolaires représentent 7 à 8 % des recettes générées par les services de transports collectifs, la majeure partie des recettes étant générées par le versement mobilité.

1.7.6 Vente et réparation de vélo

Plusieurs enseignes du territoire proposent des ventes et réparation de vélo (classique et à assistance électrique) :

- Décathlon (Sarceaux)
- Intersport (Argentan)
- Vel'Orne (Urou-et-Crennes)
- Intersport (L'Aigle)
- Pichot Cycle (L'Aigle)

1.7.7 Le projet de partenariat avec la Maison du vélo à Caen

Le P2AO souhaite développer un partenariat avec la Maison du Vélo à Caen, identifié comme acteur clé du système vélo en Normandie. Elle propose divers services : atelier de réparation (revente de vélo et garage à vélo), des locations de vélos, des sorties à vélo, des animations et conférences.
Sa mission est entre autres l'accompagnement de l'usage du vélo dans les territoires voisins.

Certains de ses services peuvent être mobiles et se décliner à l'échelle du territoire :

- **Le marquage bicycode**

Ce service permet de retrouver plus facilement le propriétaire d'un vélo en cas de vol. Une fois le marquage du vélo réalisé, il est possible de l'enregistrer sur le site internet www.bicycode.org. L'association Dérailleurs (affiliée à la FUB) propose une séance de marquage tous les premiers samedis de chaque mois, celles-ci peuvent être délocalisées,

- **L'organisation d'évènements sur le P2AO**

Dans sa programmation la Maison du vélo propose régulièrement des évènements, débats, animations et conférences.

Des ateliers de réparations

Certains ateliers de réparations proposés par l'association Vélisol peuvent être délocalisés dans l'agglomération caennaise ou dans les communes du département du Calvados. Un calendrier existe avec les dates des prochains vélo-quartiers itinéraires sur les semaines à venir. Des propositions de partenariats peuvent émerger pour proposer une session à l'échelle du P2AO.

1.7.8 Formation et partenariats avec des associations

- **La formation d'initiateur mobilité à vélo**

Le P2AO souhaite développer des formations « initiateur mobilité à vélo » délivrées par l'association Vélisol' (hébergée à la Maison du Vélo à Caen). Cette formation permet d'acquérir les compétences d'Initiateur Mobilité à Vélo (IMV) pour conduire des séances de vélo-école et apprendre aux différents publics la mobilité à vélo. Elle peut s'adresser à un public large : salariés, bénévoles, animateurs, éducateurs, enseignants, professionnels du secteur social et d'autres acteurs. Elle permet d'acquérir des compétences d'accueil, d'initiation, d'accompagnement et de conseil auprès de différents publics dans leurs déplacements à vélo.
Elle s'étale sur 24 heures (réparties en 3 jours et demi) et a un coût de 5 400 €.

- **Un partenariat avec l'association L'Étape**

L'association L'Etape – Centrale de Mobilité est identifiée comme un acteur à prendre en compte dans les réflexions en matière de mobilité, dont les déplacements à vélo. Elle est située à Vire et à Argentan. Sa mission vise à favoriser l'accès à l'emploi, notamment à travers la mobilité (location de cyclomoteurs, autoécole sociale, covoiturage).

- **Potentiels partenariats avec les clubs vélo de la CDC de L'Aigle**

Les clubs de vélo (Vélo Club Aiglon, Cyclosportif Aiglon, Union CycloTouriste Aiglonne, Union Vélocipédique Rai-Aube) doivent être intégrés à la démarche de schéma directeur vélo sur L'Aigle, notamment pour mener des formations vélo (apprendre à rouler, apprentissage de l'entretien / réparation). Ils se sont positionnés sur le déploiement des programmes nationaux « Savoir Rouler »

1.7.9 Information et communication

Hormis les communications réalisées pour des motifs d'usage touristique du vélo, le P2AO ne compte pas de campagne de communication ou d'information visant à un usage plus important du vélo sur le territoire.

Le développement de ce volet des services vélo peut être un réel levier d'action sur le territoire, afin de favoriser le développement d'une culture vélo sur le territoire, notamment à travers une démarche pédagogique expliquant les démarches à l'œuvre, les services existants.

ENSEIGNEMENTS ET PRECONISATIONS

- Développer les services vélo en lien avec les déplacements utilitaires (services de location longue durée, atelier de réparation),
- Valoriser les initiatives existantes,
- Aller vers des réflexions de constitution d'une Maison du Vélo sur le territoire offrant une offre de services diversifiées (réparation, location, vélo école etc.) sur le modèle de la Maison du vélo de Caen,
- Développer le jalonnement permettant de mettre en valeur les initiatives existantes,
- Développer l'information et communication pour favoriser l'ancrage d'une culture vélo sur le territoire.

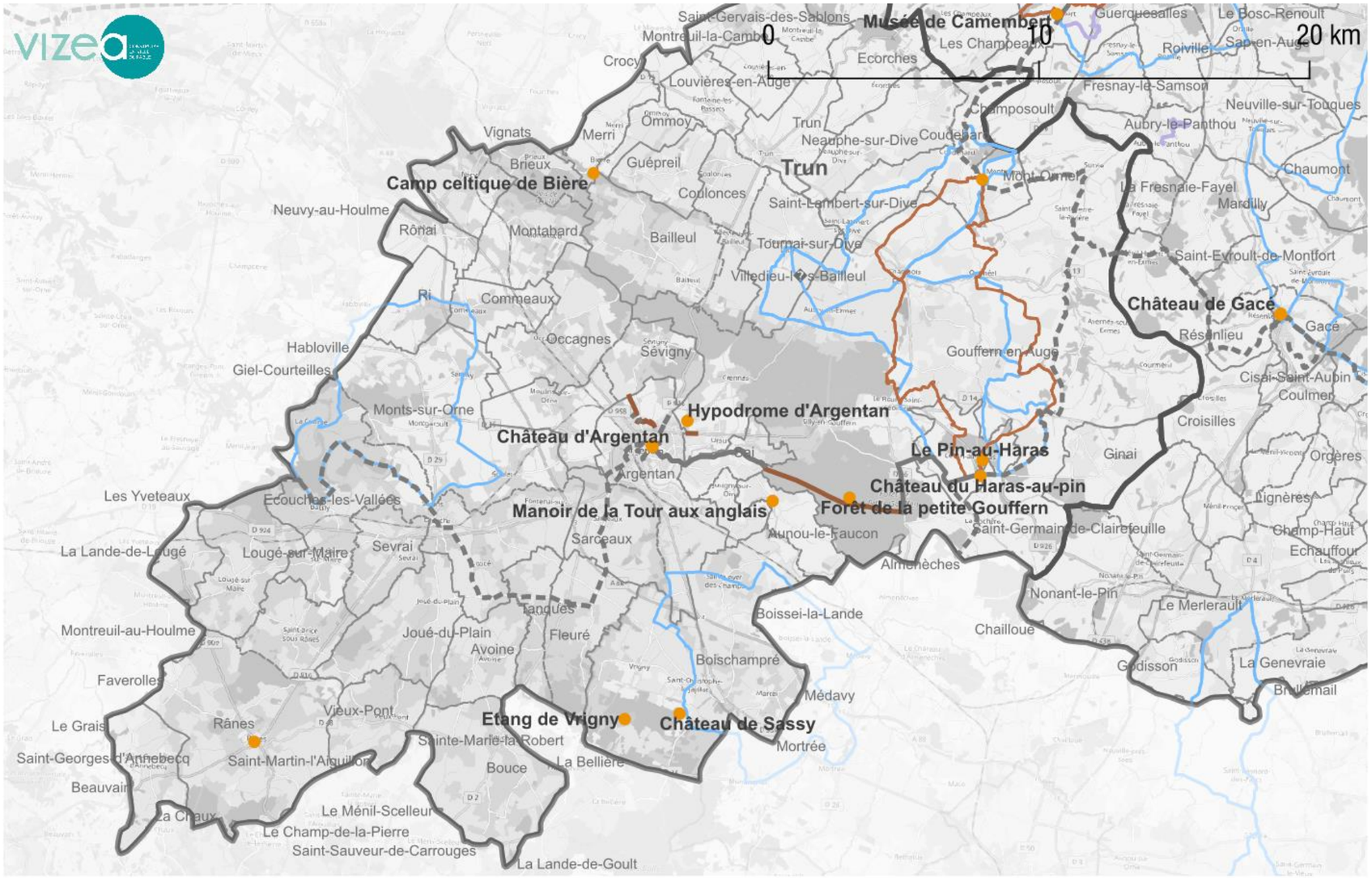
Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.7.10 Les services de vélo-tourisme

1.7.10.1 L'enjeu du cyclotourisme sur la communauté de communes d'Argentan Intercom

- **La location de vélo à assitance électrique et les boucles cyclotouristiques de l'Office de tourisme d'Argentan**

L'Office du tourisme a fait l'acquisition en juillet 2019 de 10 vélos à assistance électrique, mis à disposition des touristes ou locaux voulant découvrir les boucles cyclo-touristiques du territoire.
Ils sont en location à l'Office du tourisme, situé dans le centre-ville d'Argentan.
L'intercommunalité souhaite accroître ce nombre. Une partie importante des locations est effectuée par les habitants du territoire ou des touristes parisiens.
Une collaboration a été engagée avec le Haras-du-Pin afin de permettre aux usagers d'effectuer des trajets en aller simple entre Argentan et le Haras-du-Pin (organisant ensuite le déplacement des vélos).



Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

- Analyse de la demande de location vélo :

Les demandes de location constatées se sont étalées uniquement sur la période estivale (juillet-août) avec 19 locations au mois de juillet et 14 locations au mois d'août.
Les locations à la demi-journée sont souvent préférées par les 18-24 ans et les 50-64 ans.
Le manque de jalonnement des itinéraires est souligné.

Des renseignements sont fournis aux loueurs (et autres intéressés venant à l'office du tourisme) sur les circuits présents sur le territoire d'Argentan intercom mais également dans la région et sur le département (La Vélo Francette, La Véloscénie (Paris – Mont Saint-Michel), circuit de l'Orne à vélo). L'office de Tourisme d'Argentan propose des itinéraires de promenades familiales, permettant de rallier l'ensemble des communes et des sites touristiques du territoire :

- Boucles des Bords de l'Orne (15km),
- Argentan-Haras du pin (17km),
- Boucle d'Exmes (21km),
- Le Haras du pin – Chambois (29km),
- La boucle de Chambois (19k),
- Randonnée à vélo autour de Chambois (81km),
- Les Méandres de l'Orne (33km)

Figure 15 : Modèle de vélo à assistance électrique mis en location par l'office du tourisme d'Argentan

1.7.10.2 Le jalonnement touristique

Le jalonnement est développé dans le cadre des itinéraires de loisirs et touristiques déployés sur le territoire du P2AO :

- Jalonnement de l'itinéraire Argentan – Haras du Pin : 15 kilomètres entre des petits bourgs ruraux, campagne et forêt.

Le jalonnement de cet itinéraire a constitué un travail important par l'office du tourisme d'Argentan.
D'autres itinéraires sont en projet de jalonnement :

- Jalonnement des Boucles de l'Orne : itinéraire de 15 kilomètres
- Jalonnement de randonnée à vélo autour de Chambois

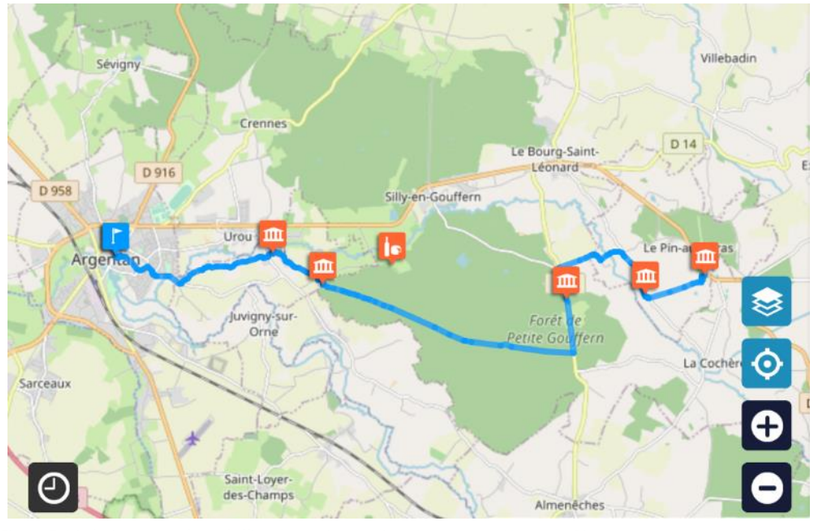


Figure 7: Itinéraire proposé par l'office du tourisme reliant Argentan au Haras-du-Pin

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.7.10.3 L'enjeu du cyclotourisme sur la CDC du pays de l'Aigle

Le développement du cyclotourisme sur le territoire du pays de l'Aigle se structure actuellement autour de l'aménagement de la voie verte de la Risle.

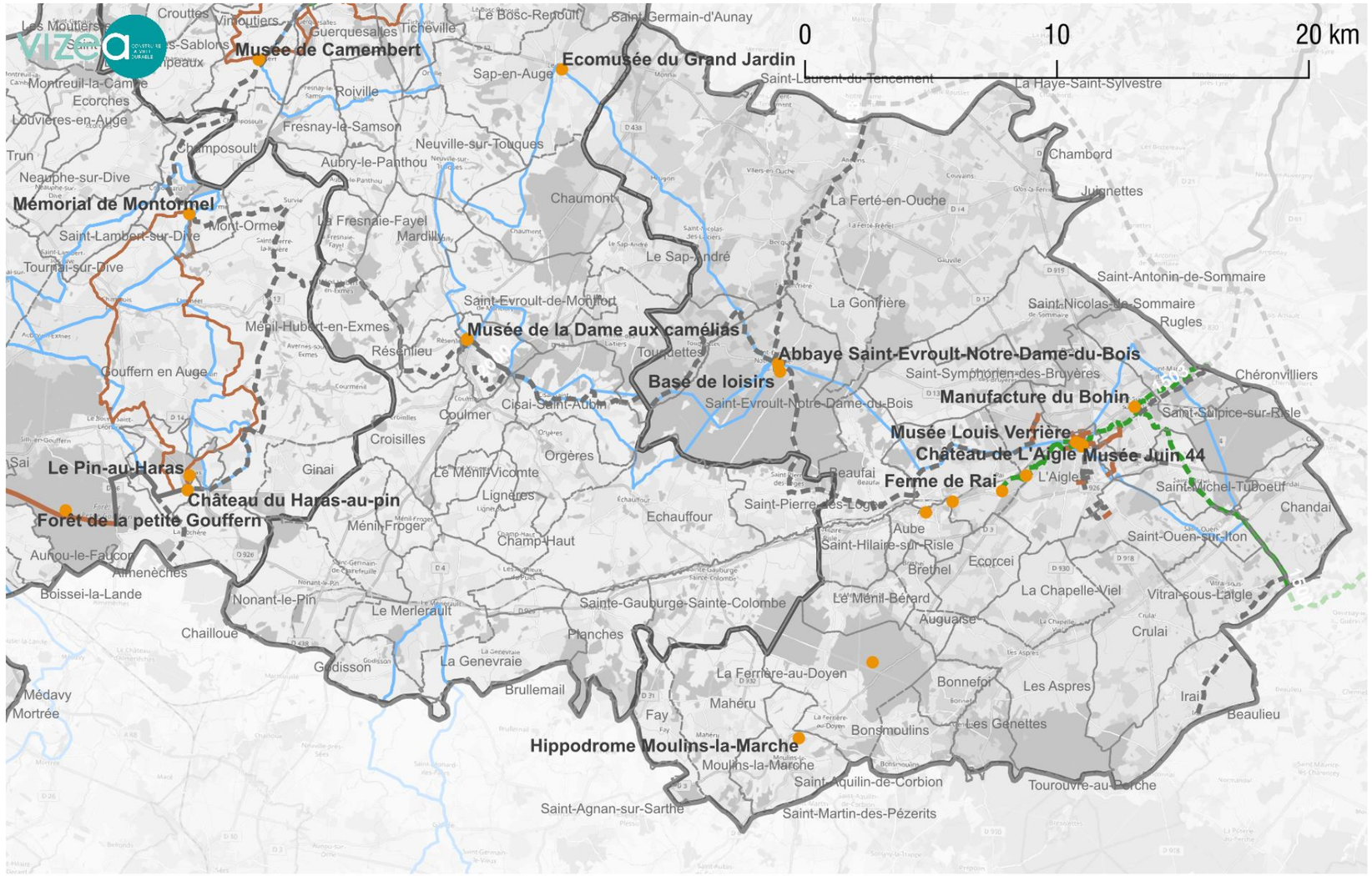
A termes, le souhait de la CDC est de pouvoir connecter cet itinéraire à la voie verte des BoisFrancs de l'Eure, qui relierait Center-Parcs à l'Aigle en passant par la manufacture du Bohin.

D'autre part L'Aigle est bien connectée en train à Paris (1h20 depuis Montparnasse Vaugirard) et peut constituer un point de départ intéressant pour visiter les sites touristiques du territoire, tels que :

- Saint-Evroult-Notre-Dame-du-Bois (pôle Nature et Bien être)
- Manufacture du Bohin
- Voie verte de la Risle
- La Grosse forge (patrimoine industriel)
- Ferme de Rai (retour aux sources)
- Etang de la Croix Lamirault (Base de Loisirs)

Certains gites du territoire proposent déjà des formules hébergement + location de vélo.

Plusieurs boucles vélo et itinéraires VTT sont proposés sur la communauté de communes.

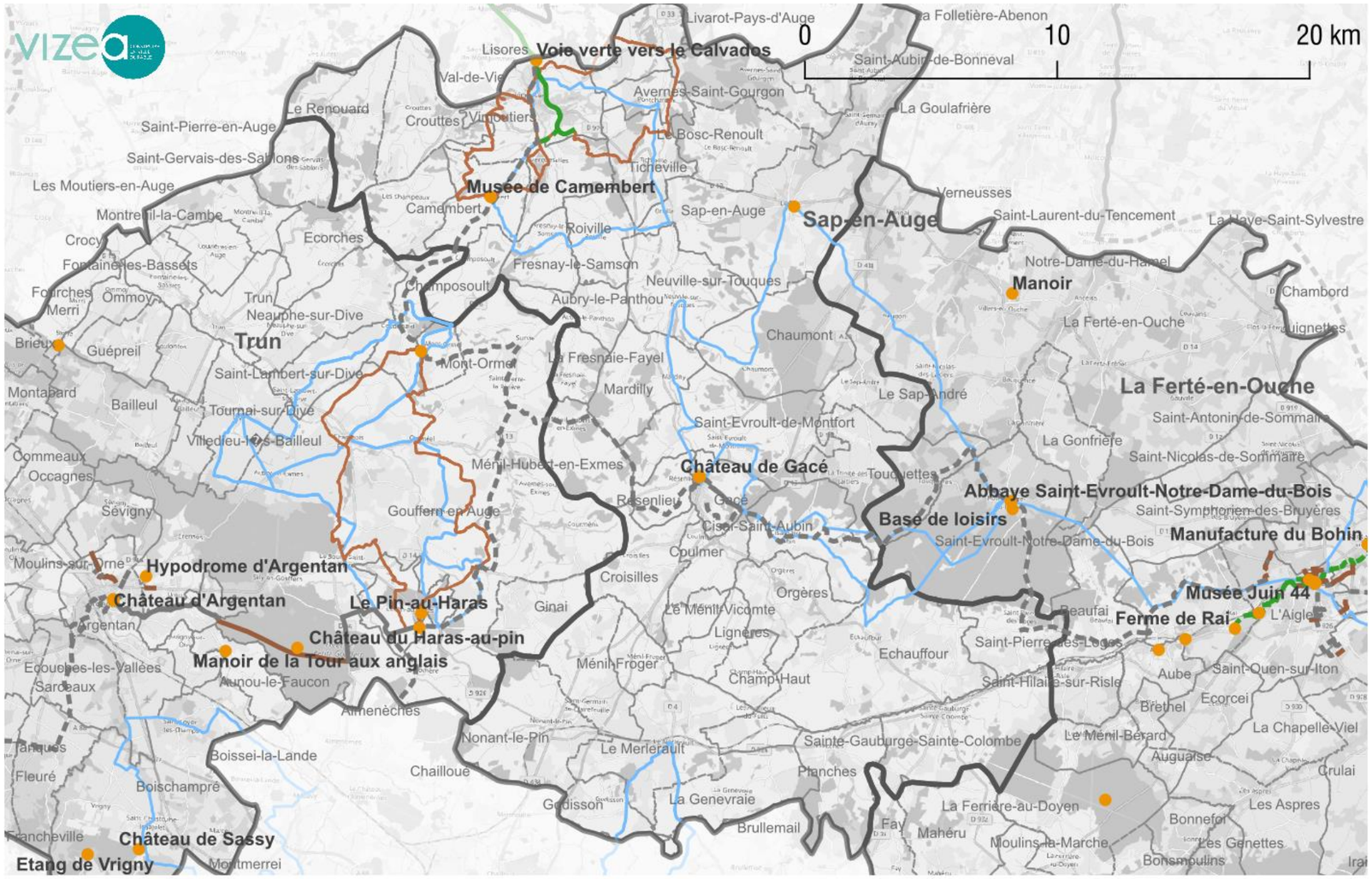


Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.7.10.4 Les enjeux touristiques de la CDC VAM

La valorisation des itinéraires et des polarités touristiques représentent un enjeu majeur sur le territoire. L'intégration au schéma régional des véloroutes et voies vertes régional en est notamment l'une des composantes. La valorisation de la présence de la voie verte de Vimoutiers et sa continuité vers Camembert constitue une première étape.

Plusieurs boucles vélo et itinéraires VTT sont proposés sur la communauté de communes.



Les enjeux du cyclotourisme (Recollement de données, Vizea, 2020)

- Polarités touristiques
- **Catégorie d'itinéraires**
- Boucles vélo touristiques
- Itinéraire VTT
- Voie verte existante
- Voie verte en projet
- Itinéraire conseillé existant
- Schéma ornais en projet
- Chemins multi-usages sauf motorisés existant

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.7.11 Les actions menées par le département de l'Orne

L'Orne dispose d'une stratégie vélo depuis décembre 2016 permettant d'orienter les grandes actions à mener pour favoriser la pratique du vélo à l'échelle départementale. La délibération du conseil départemental de l'Orne du 29 novembre 2019 acte les actions à venir pour le déploiement de la stratégie vélo pour l'orne :

- Le conseil départemental est maitre d'ouvrage du déploiement des véloroutes et voies vertes sur l'ensemble du territoire ornais, en assurant les investissements nécessaires et l'entretien annuel, en lien avec le schéma de la stratégie cyclotouristique ci-contre – toutefois le territoire du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche n'est pas concerné par celui-ci. Sont prévues dans le cadre de cette stratégie des « liaisons départementales par routes tranquilles ».
- Il décide d'adopter une charge départementale de signalétique des véloroutes et voies vertes,
- Il décide de financer la mise en place de panneaux relais information services (RIS) le long des véloroutes et voies vertes,
- D'accepter la poste de signalétique directionnelle de services et touristique le long de ces véloroutes à la demande des acteurs du territoire.

A l'échelle du pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche, 2 enjeux majeurs se posent pour le département de l'Orne (non-inscrits à la stratégie cyclotouristique de l'Orne mais en projet) :

- Le prolongement de la voie verte de Vimoutiers depuis le Calvados,
- Le prolongement de la voie verte de la Risle (en projet) entre la manufacture de Bohin et le Center Parc (département de l'Eure). La connexion entre l'Orne et l'Eure est perçue comme un enjeu majeur sur le territoire, le conseil départemental 61 et le conseil départemental 27 travailleront conjointement à ce projet.

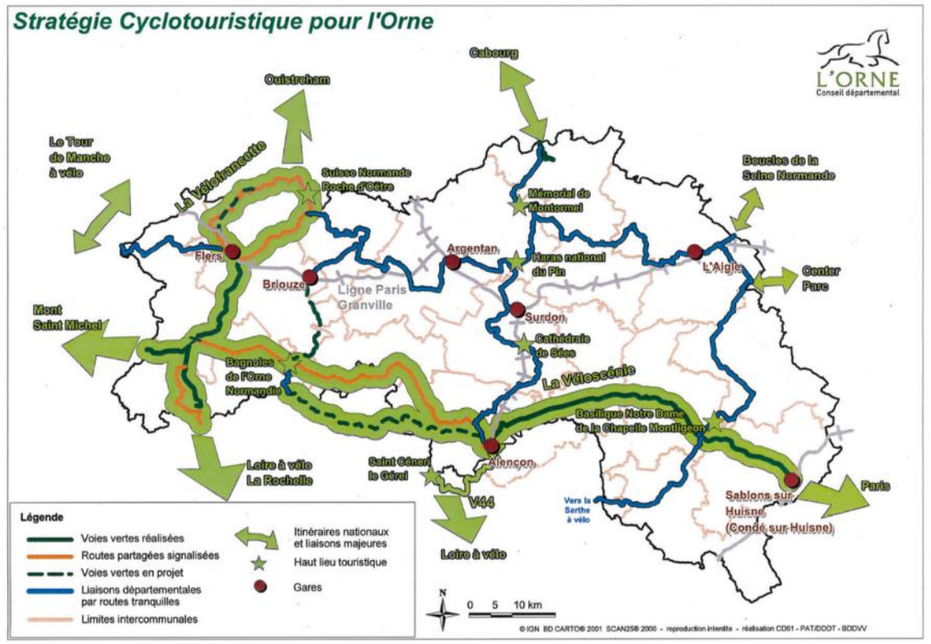


Figure 16 : La stratégie cyclotouristique de l'Orne et le guide général des itinéraires

- **Le Guide l'Orne à vélo**

Il s'agit d'un guide produit par le conseil départemental de l'Orne proposant 41 circuits de 16,7 kilomètres à 70 kilomètres. Certains itinéraires sont compris dans le territoire du P2AO.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1.8 Les enjeux liés au déconfinement

La période de confinement liée à l'épidémie de covid-19 a amené les collectivités locales à se saisir de l'enjeu du vélo en tant que levier d'action de sortie de crise sanitaire. En effet, la pratique du vélo, bonne pour la santé et favorable pour l'environnement permet également de respecter les normes de distanciation physiques liées à ce contexte. Face à cette situation, la ville d'Argentan a réalisé un plan vélo de déconfinement.

1.8.1 Les grands principes du plan de déconfinement

Le plan réalisé par la ville d'Argentan s'articule autour de plusieurs grandes actions :

- Créer des zones de rencontre temporaires : en réduisant la vitesse actuelle de 30 km/h à 20 km/h à partir de la place Leclerc vers la rue Etienne Panthou et la rue Aristide Briand,
- La mise en place de stationnement vélo temporaires (Boulangerie Lecuyer, Place du marché, Haut de la place Henri IV, rue du point du jour, pont de BAJA) ainsi que du stationnement permanent : PSLA, Salle Jean Lenoir, Salle Pelchat, PL Argentan Kanoë Kayak,
- Mettre en place les doubles sens de circulation pour les vélos. ***NB*** **: cette obligation existe déjà à l'heure actuelle dans l'ensemble des zones où la circulation est limitée à 30 km/h (Articule R110-2 du code de la route).**
- Développer une communication spécifique au sein des établissements d'enseignement afin d'inciter les élèves à se déplacer à vélo sur le territoire,
- Réaliser des aménagements cyclables : aménagement de la continuité de la rue du Paty vers la rue du 104 Régiment d'Infanterie en passant entre la piscine et le boulodrome Pierre ROUX,
- Mettre en place une signalétique pour les points d'accroche vélo.

Figure 17 : Campagne gouvernementale présentant le vélo comme un geste barrière

1.8.2 Focus sur la place Henri IV : projet de vélorue

La place Henri IV, située en centre-ville d'Argentan a fait l'objet d'un zoom spécifique. Une étude évaluant la possibilité d'y aménager une vélorue a été réalisée. Il s'agit d'une rue commerçante importante, les prospects sont compris entre 11 et 17 mètres, offrant des potentiels théoriques d'aménagement mais nuancés par des contraintes urbaines fortes.

- L'enjeu de la suppression de places de stationnement constituent un point dur de ce projet,
- Les trottoirs répondant aux normes d'accessibilité ne sont pas réductibles,

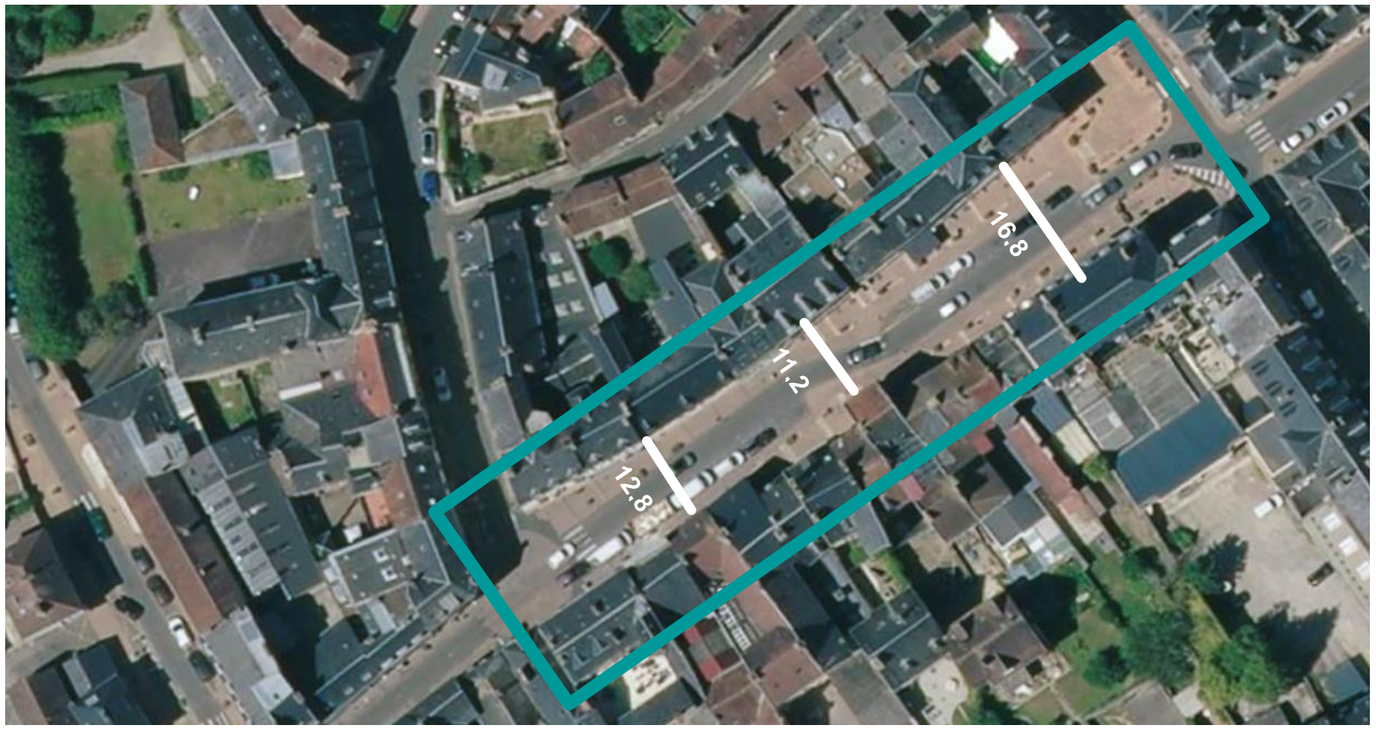


Figure 18 : Mesures en vue d'un potentiel aménagement de la velorue Henri IV, Vizea 2020

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Principe et définition

Les vélorues sont des sections ou des ensembles de sections constituant une **zone affectée à la circulation des cyclistes où les automobilistes sont considérés comme des « invités » sur la voirie**.
Le cycliste est placé au centre de la voirie et est prioritaire, les véhicules motorisés ne sont pas autorisés à dépasser les cyclistes.
Il n'existe pas de réglementation de la vélorue à l'heure actuelle

Marquage au sol

La vélorue nécessite à minima la création de marquage cyclable au sol, positionné au centre de la voirie. Celui-ci est constitué d'une figurine vélo et d'un double chevron.
Ce marquage peut être accompagné d'un marquage plus conséquent en entrée de vélorue afin de la signaler

Communication

La mise en place de la vélorue doit être accompagnée d'une communication adéquate. En effet, un aménagement nouveau, non connu de tous, nécessite une communication des règles appliquées dans cette zone.

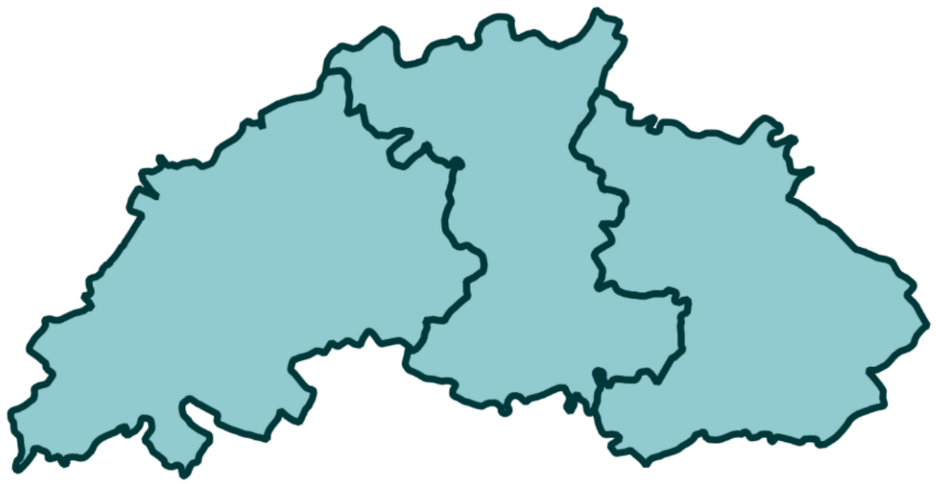
Les villes ayant mis en place des vélorues ont réalisé une campagne de communication en faveur de cet aménagement : vidéos, entrées et sorties de vélorue aménagées de panneaux explicatifs…

Intérêt et inconvénients du dispositif

Intérêts	Inconvénients
Facilite les déplacements à vélo à faible vitesse en lui donnant la priorité et de la visibilité. Aménagement facilement mis en place dans des voiries étroites.	Met le cycliste sous une pression des automobilistes ne pouvant pas le dépasser

Figure 19 : Illustration prospective de la vélorue Henri IV, Vizea 2020

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Organisation de l’intermodalité

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1 Les potentiels d'intermodalité liés à l'utilisation des transports ferroviaires et des aires de covoiturage

- **Le transport ferroviaire**

Le territoire du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche est desservi par la ligne de train Paris-Grand Ville. Il s'agit d'une ligne de transport structurante pour le territoire.
Elle dessert la gare de L'Aigle et d'Argentan 12 fois par jour.

Les autres gares du territoire sont toutefois que très peu desservies, n'en faisant pas des priorités pour favoriser les pratiques d'intermodalité train-vélo.

- **L'offre de covoiturage**

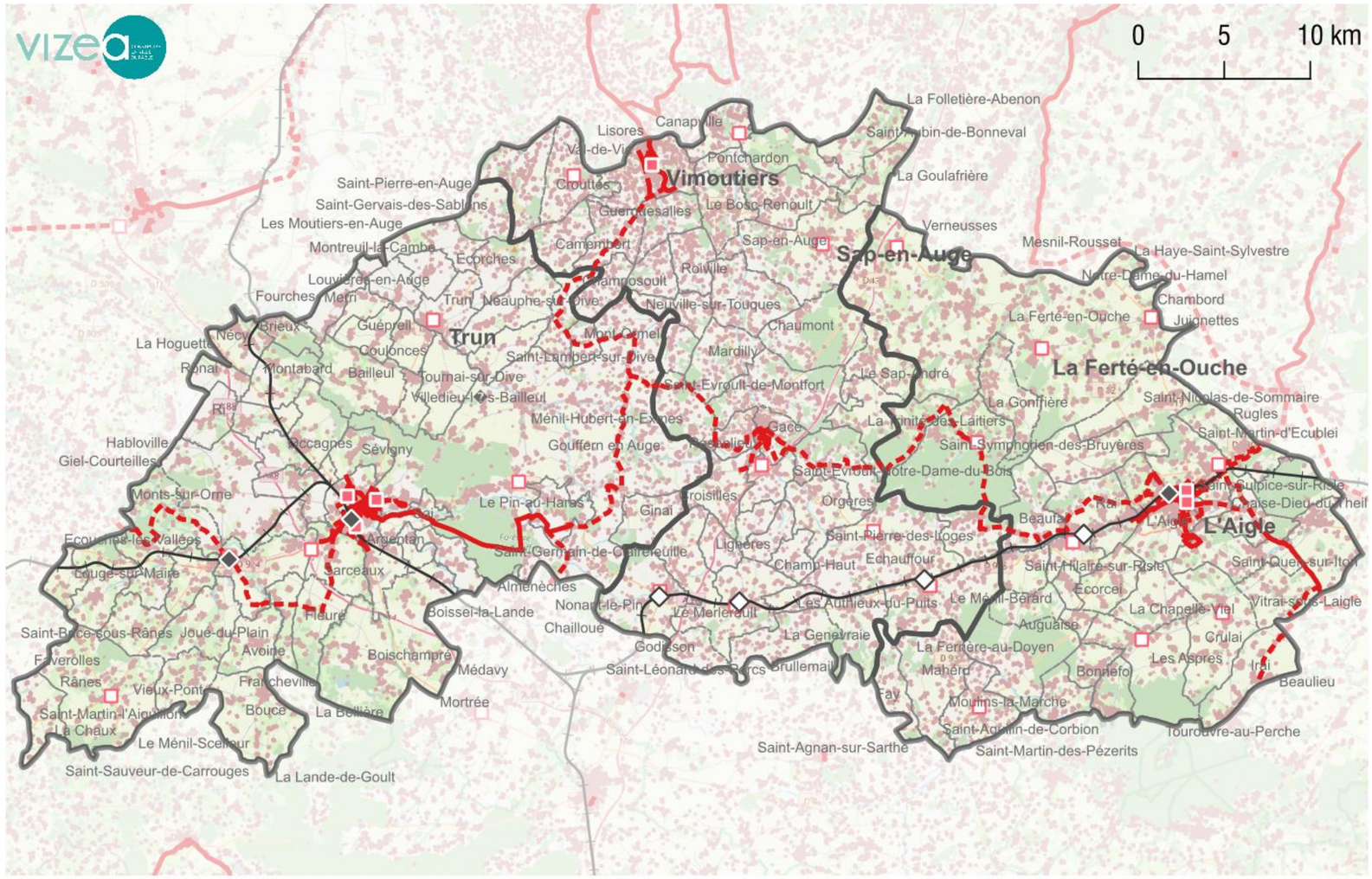
26 aires de covoiturage sont recensées sur l'ensemble du territoire.

FAVORISER L'INTERMODALITE COVOITURAGE-VELO / TRAIN-VELO

- Proposer une offre de stationnement vélo adaptée aux pratiques des usagers :
  Pour un stationnement lié à des déplacements domicile-travail, un stationnement sécurisé doit être aménagé tels qu'un abris collectif fermé.
  Dans le cas d'aménagement d'arceaux vélo, ils doivent être rendus visibles sur l'aire de covoiturage ou autour de la gare.

- Développer des itinéraires cyclables vers les lieux d'intermodalité,

- Informer et communiquer sur les services mis en place.



Les potentiels de l'intermodalité sur le territoire du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche

Itinéraires cyclables (Vizea, 2020)
- En projet/réflexion
- Existant

Gares (SNCF, 2020)
- Haltes ferroviaires / gares non connectée au réseau cyclable
- Haltes ferroviaires / gares non connectée au réseau cyclable
- Réseau ferroviaire

Aires de covoiturage (P2AO, 2017)
- Connectée au réseau cyclable
- Non connectée au réseau cyclable

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Les gares du territoire : potentiels d'intermodalité peu exploités

Nom de la gare	Commune	Connexion au réseau cyclable
L'Aigle	L'Aigle	oui
Écouché	Écouché	oui
Argentan	Argentan	oui
Nonant-le-Pin	Nonant-le-Pin	non
Le Merlerault	Le Merlerault	non
Ste-Gauburge	Ste-Gauburge-Ste-Colombe	non
Rai-Aube	Aube	non

Parmi les 7 gares existantes sur le territoire, seules 3 d'entre elles sont connectées au réseau cyclable (existant et en projet).

Les aires de covoiturage du territoire : potentiels d'intermodalité peu exploités

Aire de covoiturage	Commune	Potentiel d'intermodalité	EPCI	Connexion au réseau cyclable
Eglise St Barthélémy	l'Aigle	Intermodalité transport Cap'Orne Ligne 50-51-60-61	CC des Pays de l'Aigle	oui
Aire des Pâtures d'Argentan	Argentan	Intermodalité Argentan bus Gare SNCF	CC Argentan Intercom	oui
Aire des provinces d'Argentan	Argentan	Intermodalité transport Argentan Bus Gare SNCF	CC Argentan Intercom	oui
Stade d'Argentan	Argentan	Intermodalité transport Argentan Bus Gare SNCF	CC Argentan Intercom	oui
Parking Communauté de Communes des Pays de L'Aigle	L'Aigle	Intermodalité transport Cap'Orne Ligne 50-51-60-61	CC des Pays de l'Aigle	oui

Parmi les 26 aires de covoiturage existantes du territoire, seules 5 sont connectées au réseau cyclable (existant et en projet).

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2 Les potentiels d'intermodalité liés à l'utilisation des transports urbains et interurbains

2.1.1 L'offre de transports collectifs interurbains sur la communauté de communes de L'Aigle

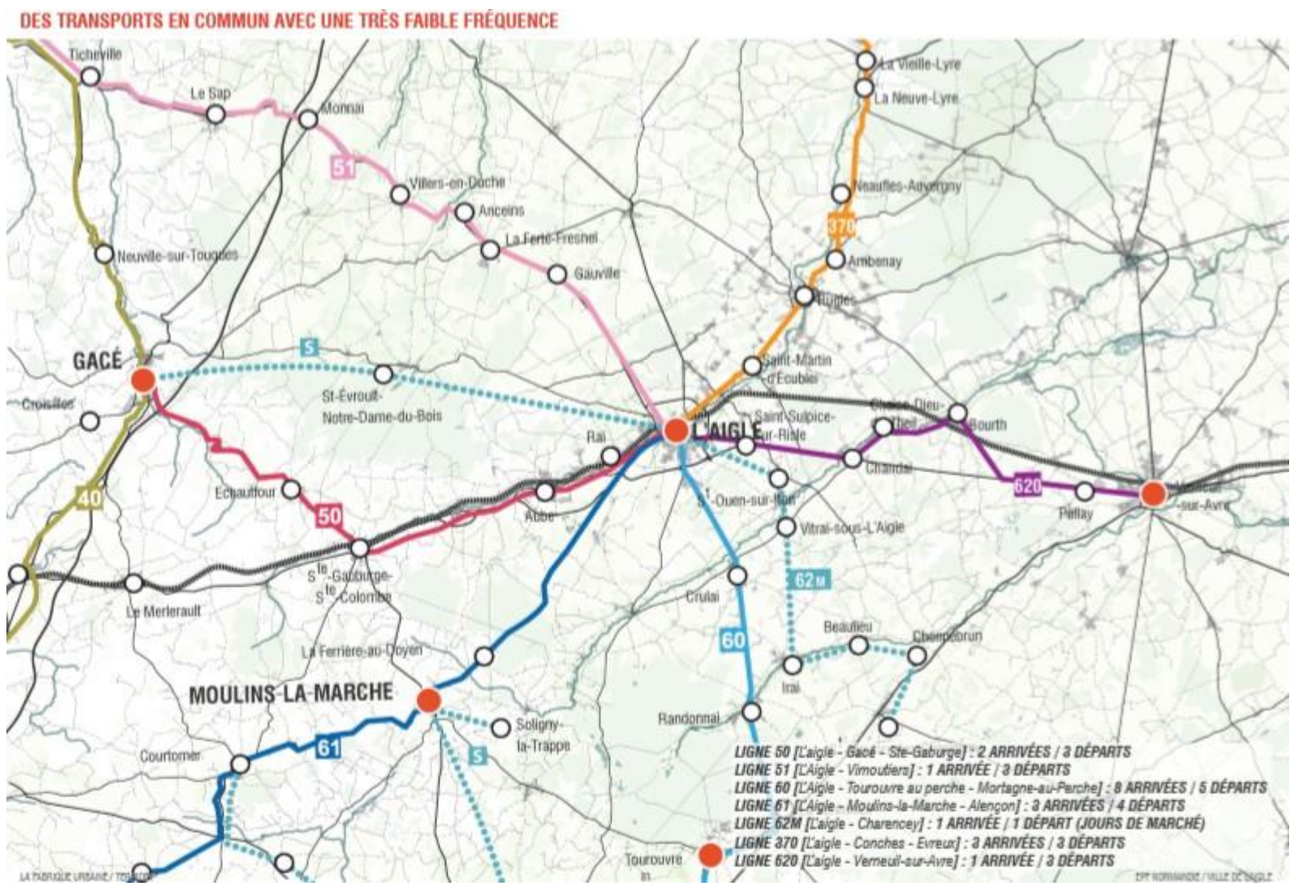
La Communauté de communes de L'Aigle est desservie par 7 lignes de transports interurbains du réseau CapOrne :

- Ligne 50 L'Aigle – Gacé – Sainte Gauburge
- Ligne 51 L'Aigle -Vimoutiers
- Ligne 60 L'Aigle – Mortagne-au-Perche
- Ligne 61 : L'Aigle – Moulins-la-Marche – Alençon
- Ligne 62M : L'Aigle – Charencey
- Ligne 370 : L'Aigle – Conches - Evreux
- Ligne 620 L'Aigle – Verneuil-sur-Avre

La proximité avec l'Eure permet également de profiter du réseau interurbain du département.

Leur fréquence est peu importante, toutefois s'il s'agit de lignes permettant de réaliser des trajets domicile travail **il peut être intéressant d'évaluer les potentiels de déploiement d'offre de stationnement vélo aux abords des principaux arrêts de bus.**

Par ailleurs, une navette urbaine à L'Aigle sillonne la ville les mardis matin et samedi après-midi.



2.1.2 L'offre de transports collectifs interurbains sur la communauté de communes d'Argentan Intercom

La Communauté de communes d'Argentan Intercom est desservie par 4 lignes de transports interurbains du réseau CapOrne : la ligne 31, 34, 42 et 43. Leur fréquence est peu importante, toutefois s'il s'agit de ligne permettant de réaliser des trajets domicile travail **il peut être intéressant d'évaluer les potentiels de déploiement d'offre de stationnement vélo aux abords des principaux arrêts de bus.**

Par ailleurs, Argentan dispose d'un réseau de transport urbain. Le bus Argentan Bus propose 4 lignes (avec une dizaine de desserte par jour), connectant notamment le centre-ville d'Argentan à la périphérie, notamment Sarceaux. Des rotations quotidiennes sont faites à partir de l'Hôtel de ville. Les billets sont vendus au prix d'1€ (6€ carnet). Une ligne de transport à la demande est également proposée. **Il peut être intéressant d'évaluer les potentiels de déploiement d'offre de stationnement vélo aux abords des principaux arrêts de bus – notamment l'arrêt principal de l'Hôtel de ville.**

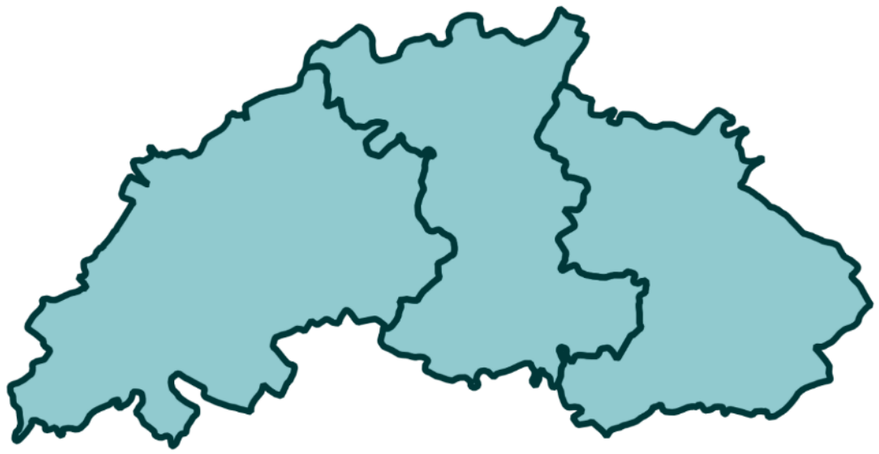
2.1.3 L'offre de transports collectifs interurbains sur la communauté de communes des Vallées d'Auge et du Merlerault

La Communauté de communes d'Argentan Intercom est desservie par 4 lignes de transports interurbains du réseau CapOrne : la ligne 40, 43, 50 et 51. Leur fréquence est peu importante, toutefois s'il s'agit de ligne permettant de réaliser des trajets domicile travail **il peut être intéressant d'évaluer les potentiels de déploiement d'offre de stationnement vélo aux abords des principaux arrêts de bus.**

Par ailleurs, le secteur est particulièrement dynamique au niveau de l'offre de transport à la demande :

- Sur le secteur de Gacé : Transgacebus, à 2euros/trajet, propose des déplacements sur 14 communes de la CDC à travers 3 lignes prédéfinies.
- Secteur de Vimoutiers : Camembus – à 2euros/trajet propose 3 circuits types sur réservation.
- Secteur de Merlerault : Reso'app (association) propose des trajets à la demande.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Orientations stratégiques

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1 Premières orientations stratégiques

Les orientations stratégiques liées aux besoins de mobilité à vélo des habitants du Pays d'Argentan d'Auge et d'Ouche sont les suivantes :

Créer un réseau cyclable structurant à l'échelle territoriale

- Connecter le territoire aux grands itinéraires vélo régionaux, tels que le schéma régional des véloroutes et voies vertes de Normandie, via l'extension de la voie verte de Vimoutiers et via l'élaboration du projet de la voie verte de la Risle,
- Développer des connexions avec les territoires limitrophes (l'Eure et le Calvados notamment),

Installer le vélo à l'échelle des polarités et des communes

- Valoriser l'offre d'itinéraires cyclables existantes (en développant du jalonnement par exemple) et communiquer autour des démarches mises en place pour favoriser l'ancrage d'une culture vélo sur le territoire,
- Résorber les principales discontinuités et points durs identifiés lors de la phase diagnostic,
- Développer des itinéraires autour d'anciennes emprises ferroviaires (Gacé, Écouché-les-Vallées),

Apaiser les cœurs de villes, villages et bourgs

- En poursuivant les démarches à l'œuvre sur les polarités principales et les actions programmées à la suite du déconfinement,
- Apaiser le centre-ville d'Argentan et communiquer autour de la généralisation des doubles sens cyclables,

Construire une politique du vélo répondant aux besoins des usagers à potentiel cyclable réel

- Proposer des services vélo répondant aux besoins du quotidien des habitants : service de location longue durée, ateliers de réparation, formation vélo – pouvant à termes se concrétiser en la mise en place d'une maison du vélo sur le territoire.

Connecter les principaux pôles générateurs de flux au réseau cyclable

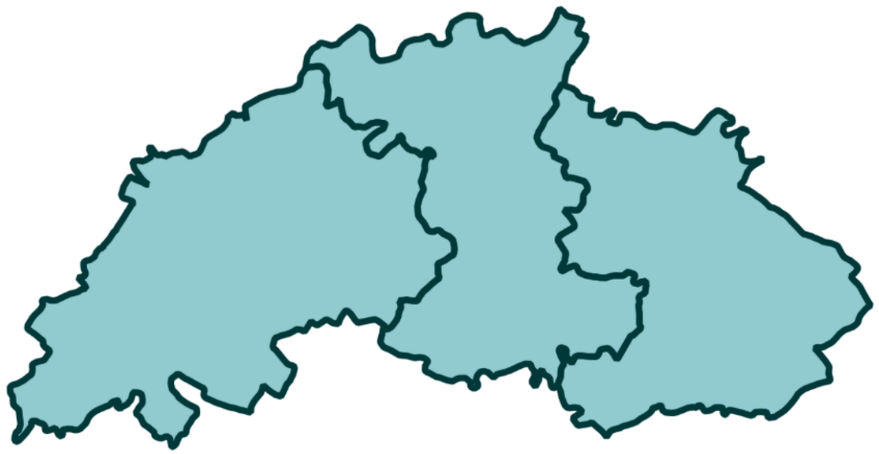
- Relier la zone d'activité de Beaumont au centre-ville de Gacé,
- Développer les aménagements projetés sur la commune de Vimoutiers : rue de Fordinbridge, la connexion à la voie verte,
- Développer des itinéraires cyclables vers les principaux lieux d'intermodalité du territoire (gares et aires de covoiturage) ainsi qu'une offre de stationnement vélo adaptée aux besoins des usagers,

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2 Atouts et contraintes du territoire

	Atouts	Contraintes
Urbanisme et organisation des zones urbaines	Des pôles générateurs de déplacements regroupés dans les centralités des polarités principales. Ville-pôle à taille humaine se traversant facilement à vélo.	Un urbanisme contraignant les aménagements de voirie en centre-ville et centre-bourg. Des centres-villes anciens avec des rues étroites et une cohabitation vélo, voiture, piéton à réinventer (notamment à L'Aigle).
Besoins des usagers	La mobilité des jeunes au cœur des réflexions. Des jeunes retraités pouvant être intéressés par le vélo. Besoins multimodaux avec les gares.	Faible densité de population – rendant complexe les services. Éloignement domicile-travail rendant souvent difficile de se passer de la voiture.
Réseau viaire	Un réseau de proximité important.	Un fort trafic sur les routes départementales, générant un trafic de transit au sein des centres-villes / centres-bourgs – Par exemple au Merlerault, à la Ferté-Fresnel
Transports en commun et intermodalité	La présence de la ligne Paris-Granville et les gares de L'Aigle (connectée à Paris en 1h20) et d'Argentan. 26 aires de covoiturage.	Certaines zones urbaines ne sont pas desservies en transports collectifs.
		Peu de stationnement vélo aux abords des lieux d'intermodalité.
Système vélo	Potentiel de connexion à aménager aux véloroutes et voies vertes des territoires frontaliers.	Peu d'aménagements cyclables et la non-inscription au schéma régional des véloroutes et voies vertes.
	Des services de location de vélo à assistance électrique (touristiques)	Peu de services vélo à l'échelle locale.
	Vélo – chemins VTT et boucles locales existantes.	

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable



Annexes

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

1 Quelques définitions

1.1 La « mobilité durable »

Le Plan de Mobilité Durable se présente comme un outil permettant d'organiser les réseaux de déplacements et d'offrir une meilleure qualité de vie aux habitants. A l'échelle locale, cela permet de concilier les besoins de mobilité et la préservation de la santé. Le plan de mobilité durable vise à réduire les nuisances générées par l'augmentation du trafic automobile : le bruit, la pollution atmosphérique, l'insécurité routière… Redonner de la convivialité à l'espace urbain en réduisant la place de la voiture permet d'augmenter l'attractivité du centre-ville et des quartiers, où chaque mode trouve sa place, et d'améliorer la lisibilité de l'espace urbain pour un suivi d'itinéraire plus confortable.

Pour organiser les mobilités, il est important d'intégrer ces différents axes de réflexion :

- **Apaisement de la circulation**. Les mobilités durables passent par un apaisement de la circulation en centre-ville pour d'un côté augmenter le sentiment de sécurité des usagers en réduisant le différentiel de vitesse entre chaque mode, et de l'autre côté restreindre l'emprise de la voiture sur la voirie ;
- **Réseau maillé et continu des mobilités actives**. La continuité des aménagements est le facteur clé du succès d'un plan de mobilité durable. En effet, un aménagement en faveur des modes actifs de déplacements est efficace uniquement si l'itinéraire peut être emprunté de bout en bout, sans mise en danger (même ponctuel) des usagers ;
- **Intermodalité**. L'interconnexion entre les différents modes de déplacements est fondamentale pour inciter l'usager à utiliser les modes de déplacements durables. Augmenter la complémentarité entre les transports en commun et les modes actifs permet de développer l'accessibilité à tous les modes de déplacement, directement ou indirectement. L'intermodalité nécessite le développement de services connexes aux modes actifs de déplacements, tels que les parkings à vélo, les ateliers de réparation vélo, etc. à organiser entre eux et répartir sur le périmètre d'étude ;
- **La concertation**. Les habitants, associations et acteurs clés du territoire sont directement impliqués au cœur du projet. Ce travail collaboratif avec ces acteurs permettra d'optimiser bien mieux que tout bureau d'études les mobilités et proposer les services adaptés sur leur territoire. Cette concertation permet d'améliorer le diagnostic et d'aboutir à un Plan de Mobilité Durable adapté à leurs besoins. Elle permet en complément une meilleure prise de conscience par les habitants de la nécessité de changer de mobilité ;
- **Liens sociaux.** Développer les mobilités durables permet de renforcer les liens sociaux entre passants et commerçants. D'une part, les mobilités actives permettent de se connecter avec l'économie locale, de se déplacer moins loin pour faire ses courses etc. D'autre part, le développement de services connexes aux mobilités actives tels que les ateliers de réparation vélo ou de l'évènementiel autour du cyclisme permet de créer des liens entre les différents utilisateurs du vélo.

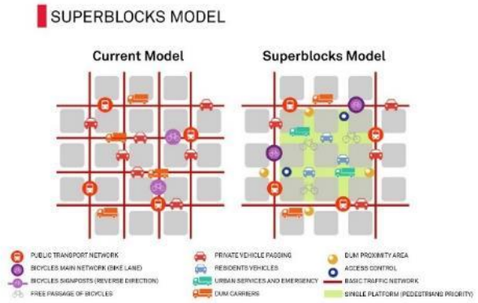


Figure 20 - Superblock model. Source : Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

Ecomobilité, mobilité durable, mobilité verte, mobilité alternative... Il existe dans la littérature autant de définitions à la mobilité alternative à la voiture individuelle que d'auteurs. Afin de fixer les idées, certains termes seront définis ci-après pour clarifier leur utilisation tout au long de ce rapport.

- **Mobilité alternative :** modes de transports différents de la voiture individuelle thermique ;
- **Ecomobilité :** modes de transports moins polluants, moins dangereux et à moindre impact en termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre et parfois en termes de fragmentation éco-paysagère ;
- **Intermodalité :** utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (tramway + bus, train + tramway...) ;
- **Mobilité active :** déplacement sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur : marche à pied, vélo…) ;
- **Mobilité douce individuelle :** lorsqu'on associe des formes de mobilité active à des moyens de transports assistés, on parle de mobilité douce, ou encore de circulations douces ou modes doux, ou déplacements doux ou transports doux.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

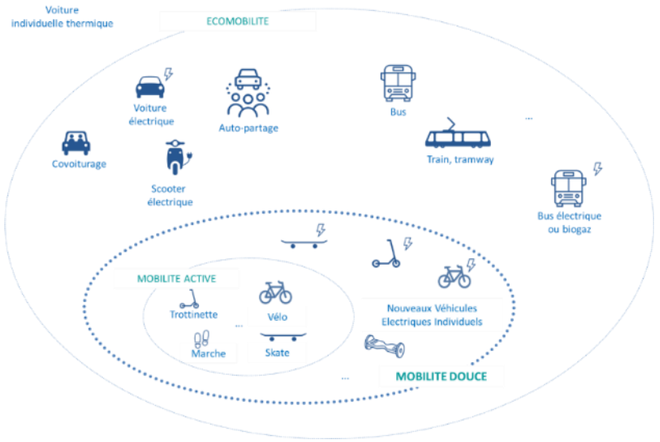


Figure 21 - Schéma Ecomobilité (Vizea)

1.2 Les « distances de conforts » par mode de déplacements

Le vélo apparaît comme le mode de déplacement le plus efficace pour les déplacements inférieurs à 6 kilomètres. Ce seuil correspond à la distance jusqu'à laquelle la pratique utilitaire et quotidienne du vélo pour une personne non pratiquante est acceptable. La pratique utilitaire et quotidienne du vélo sur des distances plus importante reste possible.
La pratique du vélo pour motif « loisirs » ou « touristique » s'inscrit dans un rayon plus large que ces 6 kilomètres.

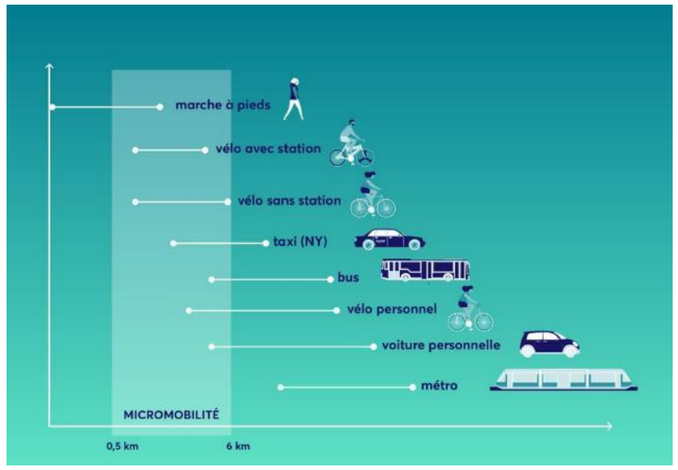


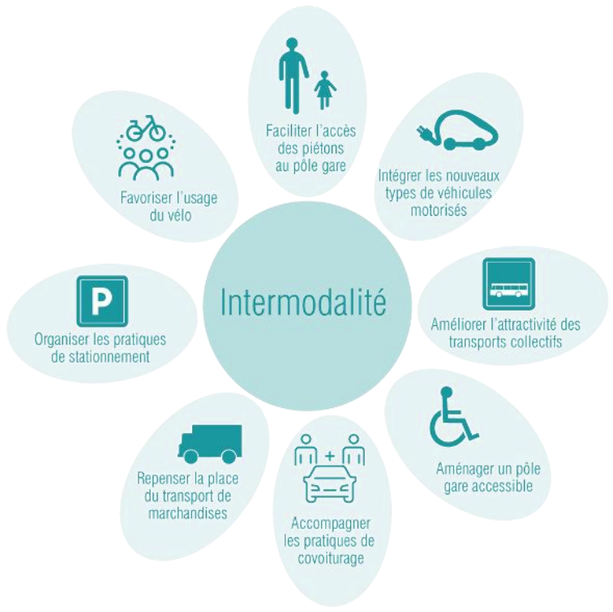
Figure 22 – Modes de déplacements et distances optimales - https://15marches.fr/non-classe/manifeste-pour-les-micromobilites

1.3 L'intermodalité

L'intermodalité consiste en l'utilisation, pour un déplacement d'un point A à un point B, de plusieurs modes de mobilité différents : la marche, le vélo, la trottinette, les transports en commun (bus, tramway, métro…), la voiture individuelle, etc. L'intermodalité traite donc de l'aménagement de la rupture de charge entre l'utilisation de 2 modes de déplacement.
Afin de développer l'intermodalité, il est indispensable de réfléchir à une échelle plus large. Il faut alors interconnecter les différents modes de déplacements via des aménagements et des services.
Pour apporter de l'efficacité au report modal, il se pose plusieurs problématiques : les temps d'attente incertains, la signalétique, le stationnement (vélo ou parking relais), le confort des espaces d'attente et la mauvaise inter-accessibilité.
L'intermodalité s'associe à des services annexes indispensables au bon fonctionnement et à la fidélisation des usagers. Aménager l'espace public est un mélange d'aménagements de tous les modes réunis à un endroit, organisés de manière sécure et efficace. Les aménagements vélo sont indispensables pour améliorer le périmètre d'accessibilité de cet espace
Ces espaces sont des pôles d'échanges, et concentrent plusieurs fonctions :

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

- La fonction *transport* : l'optimisation de l'intermodalité et les différents flux des usagers permettant une bonne connexion entre les modes de transports est primordiale pour fiabiliser les reports modaux et les correspondances associées ;
- La fonction *urbaine* : la conception d'un espace public valorisant l'offre des transports présents sur le site et son insertion urbaine. Il est important de limiter les coupures urbaines, d'améliorer la lisibilité et d'intégrer le pôle d'échanges dans son environnement ;
- La fonction *service* : les lieux doivent être agréables et fonctionnels. Les espaces d'attente doivent être confortables.



Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2 Les outils réglementaires et financiers

2.1 Le partage de la voirie

Le partage de la voirie est une démarche visant à favoriser la diversification des usages du réseau routier, ce dernier étant conçu depuis plusieurs années pour des usages privilégiant la voiture.

Plusieurs dispositifs réglementaires ont été déployés à cet effet ces dernières années.

2.2 Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

Le Plan national d'action mobilités actives (PAMA) a modifié le Code de la Route par décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au « partage de la voirie », afin de faciliter la circulation des vélos :

- Généralisation des doubles sens cyclables : Article R412-28-1 du Code de la Route

  « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

- **Sas cyclistes aux feux de signalisation** : Article R415-15 alinéa 2 du Code de la Route

  « L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs. »

- **Contraventions renforcées pour les véhicules motorisés** : Article R417-11 du Code de la Route

  I. Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

  a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;

  b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;

  c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

  II. Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe1

  III. Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

- **Circulation des cyclistes élargie :** Article R412-9 du Code de la Route

  « Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/ h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité. »

- **Meilleur partage de la chaussée voiture/vélo :** Article R412-19 du Code de la Route

  « Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, […] leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4. »

[1] Article R49 Code de procédure pénale : Le montant de l'amende forfaitaire prévue est de 135 euros pour les contraventions de la 4e classe.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

- **La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) :** Article R.431-9 du Code de la Route

  Un état des lieux des CVCB a été publié en mars 2017 par le CEREMA. Il montre que cet aménagement, encore peu présent en France, est particulièrement intéressant pour faire le lien entre deux aménagements cyclables plus traditionnels et lorsqu'un aménagement cyclable spécifique n'est pas envisageable (pour manque de place par exemple). L'article R.431-9 du Code de la Route permet depuis 2015 [Décret n°2015-808] la mise en place de cet aménagement en agglomération.

2.3 Les aides aux déplacements domicile-travail

- **Salariés - Indemnité kilométrique vélo** : Article L3261-3-1 du Code du Travail

  « L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret. Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2[2] lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station. ».

  Traduction du Décret dans l'Article D3261-15-1 et 15-2 :

  « Le montant de l'indemnité kilométrique vélo mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3261-3-1 est fixé à 25 centimes d'euro par kilomètre » (Article D3261-15-1)

  « *Le bénéfice de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public peut être cumulé avec la prise en charge des abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo prévue à l'article L. 3261-2, à condition que ces abonnements ne permettent pas d'effectuer ces mêmes trajets. Le trajet de rabattement effectué à vélo pris en compte pour le calcul de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond à la distance la plus courte entre la résidence habituelle du salarié ou le lieu de travail et la gare ou la station de transport collectif.* » (Article D3261-15-2)

2.4 Autres réglementations régissant l'usage des modes actifs

- **Limitation de vitesse** : Article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales, introduite par la Loi sur "la transition énergétique pour la croissance verte"

  « […] Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

  Illustration : 42 communes de la métropole de Grenoble ont ainsi abaissé la limite de vitesse de 50 à 30 km/h (avec des exceptions sur certaines portions qui restent à 50km/h mais représentent des exceptions).

- **Signalisation routière -** Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

  A l'entrée et à la sortie d'une Zone 30, Zone de rencontre ou d'une Aire piétonne, telles que définies aux articles R. 110-2 et R. 411-3 et 4 du code de la route, un panneau est installé pouvant être complété par un marquage au sol réalisé conformément à l'article 118-7.

- **Réforme du stationnement** - Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014

  La réforme du stationnement est entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Elle consiste à dépénaliser le stationnement sur voirie, et à mettre en place une « redevance d'utilisation du domaine public » relevant de la compétence du conseil municipal ou de l'EPCI.

  Cette nouvelle réglementation devrait permettre un renforcement de la surveillance et du montant des forfaits, et une meilleure adaptation au contexte local.

  Les bilans à l'issue d'une année de mise en œuvre font apparaître un meilleur respect de la réglementation du stationnement et une amélioration de la rotation du stationnement.

[2] Article L3261-2 du Code du Travail : « L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. »

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

2.5 Les financements et subventions

2.5.1 Plan vélo & mobilités actives

En septembre 2018 l'État a annoncé le Plan vélo national. Il repose sur 25 mesures concrètes, et s'appliquera à travers 4 grands axes. Son objectif est de faire passer la part modale vélo de 3 à 9% d'ici 2024. Le Plan vélo national a été inscrit dans le projet de la LOM.

Le développement des infrastructures cyclables :

- Rénovation du réseau cyclable existant
- Création d'autoroutes à vélo
- Développement de réseaux cyclables structurants pour un maillage du territoire optimal.

Rouler à vélo en sécurité :

- Systématisation du « sas vélo » (espace présent au niveau des feux tricolores, en amont de la file de voitures. Celui-ci permet aux vélos de redémarrer avant les voitures et de pouvoir manœuvrer en sécurité.
- Déploiement du double-sens cyclable sur toutes les zones 50 en agglomération (chaque ville décidera les rues concernées, pour exclure les axes dangereux).

La lutte contre le vol :

- Le marquage vélo avec un numéro d'identification de chaque vélo sera rendu obligatoire : cette mesure permettra de retrouver les vélos volés et de les restituer à leur propriétaire.
- Le développement de parkings sécurisés, dans les immeubles de bureau et d'habitation
- La généralisation des parkings sécurisés aux abords des gares par la SNCF.

La création d'un « forfait mobilité durable » :

- L'indemnité kilomètre vélo disparaitra au profit d'un « forfait mobilité durable » qui élargirait le système à toutes les mobilités durables (prise en compte du covoiturage) avec un budget plus important (de 200 à 400€).

Le développement d'une culture vélo :

- Sensibilisation en milieu scolaire, par le projet « Savoir rouler » : chaque enfant rentrant en 6ème doit parfaitement être capable de rouler à vélo.

Le programme interministériel « Savoir rouler à vélo » détaille le volet de la promotion du vélo en milieu scolaire avec pour objectif que chaque nouvel entrant au collège ait la capacité de se déplacer de son domicile jusqu'au collège en total autonomie. Plus globalement il vise à développer une culture vélo auprès des jeunes de 6 à 11 ans.
Cette formation décomposée en trois temps (« savoir pédaler », « savoir circuler » et « savoir rouler à vélo ») peut être enseignée collectivement au sein des établissements scolaires (par un enseignant ou un personnel encadrant extérieur compétent pour le dernier bloc avec l'insertion dans la circulation courante[3]) ou individuellement.

- Déploiement de plans de mobilité à vélo pour que les enfants puissent venir à vélo à l'école.

Selon le plan, les collectivités locales, les employeurs, les entreprises de la filière vélo et les associations d'usagers jouent un rôle essentiel pour le développement des mobilités actives et cyclables. C'est d'abord grâce à leurs efforts que l'écosystème et l'usage du vélo progresseront. Ce plan vise donc avant tout à leur donner les moyens pour enclencher une dynamique favorable à la pratique du vélo dans tous les territoires.

[3] On recense 3 associations en Flandre Intérieure :
- L'Association du Droit au Vélo antenne d'Hazebrouck (Fédération des usagers de la bicyclette) ;
- Le Centre d'Animation du Nouveau Monde situé à Hazebrouck (Fédération des usagers de la bicyclette) ;
- Monsieur LAMBLIN Robin (Indépendant moniteur cycliste français) situé à Godeswaersvelde.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Le plan constitue donc un socle sur lesquels les acteurs s'appuieront pour décliner notre ambition collective dans les territoires. Sous l'animation du ministère des transports, il fera l'objet d'un suivi régulier avec les parties prenantes et a vocation à être actualisé et enrichi.

Au niveau de l'État, deux subventionnements sont donc à retenir :

- L'appel à projets « Vélo et territoires », opéré par l'ADEME, est lancé dès le 14 septembre 2018, afin de permettre aux territoires d'anticiper la mise en œuvre du Fonds national « mobilité actives » et plus généralement de soutenir les territoires, notamment les agglomérations moyennes, dans la définition de leur politique cyclable.

- La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) qui accompagne la transformation des territoires peut être utilisée par les collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables ». 500 M€ sont réservés sur le quinquennat aux enjeux de mobilité. Ils pourront notamment financer des aménagements permettant de développer les mobilités actives, en portant une attention particulière aux installations facilitant l'intermodalité.

Figure 23 - Caricature (Alexis Nouailhat)

2.5.2 Programme ALVEOLE

Apprentissage et Local VÉlo pour Offrir une Liberté de mobilité Econome en énergie

Le programme ALVEOLE (Apprentissage et Local VÉlo pour Offrir une Liberté de mobilité Econome en énergie) aide les collectivités à développer leur offre de stationnement vélo et permet de les accompagner dans le changement de comportement en sensibilisant à l'écomobilité. Le programme prévoit la création de 30 000 places de stationnement vélo et l'accompagnement de 18 000 usagers dans le cadre d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

Les financements du programme permettent :

- La mise en place de stationnement vélo (à 60%),

- Les actions de mobilisation, de sensibilisation à l'écomobilité des usagers (à 100%), ces actions sont obligatoires pour les écoles élémentaires.

L'implantation du stationnement éligibles dans certains lieux :

- Pôles d'échanges multimodaux

- Établissements scolaires et universitaires

- Logement social

- Établissements publics

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Le public visé par ce programme est constitué de collectivités, de bailleurs sociaux, d'établissements publics, d'acteurs privés à vocation de service public, d'acteurs privés à vocation d'enseignement.

Les financements d'abris vélo et d'attaches vélo sont financés à 60%.

Les actions de sensibilisations à l'écomobilité des usagers sont accompagnées par ce programme. Le financement est de 100%. « Elles sont à choisir entre le porteur de projet et une association locale membre de la FUB, en fonction des besoins identifiés (quelques exemples : apprentissage du vélo, contrôle technique des vélos, atelier d'autoréparation...). »

Les supports éligibles : « Tous les emplacements vélos doivent être couverts, séparés des espaces de stationnement motorisés, le système d'attache doit permettre d'attacher le cadre et la roue du vélo avec un antivol en U. »

Un programme ambitieux

« Grâce au mécanisme des Certificats d'Economies d'Energie, le programme Alvéole a pour ambition d'accélérer la création de places de stationnement vélo et d'accompagner au changement de comportement avec un large panel d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

Les porteurs du programme

« La Fédération française des Usagers de La Bicyclette apporte des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promeut l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien.
ROZO est une société de conseil en performance énergétique qui vise à réduire l'impact environnemental des organisations et des individus de manière durable ».

2.5.3 Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)

La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) permet aux communes et intercommunalités de profiter d'une source de financement complémentaire pour réaliser leurs projets. Les infrastructures de mobilité font partie des projets éligibles. La circulaire inscrit « le développement de solutions de transports innovants répondant aux besoins des territoires » parmi les projets éligibles. Sont concernés : les plateformes de mobilité, l'aménagement d'itinéraires cyclables, les installations pour la pratique de mobilités actives (en premier lieu le vélo, dont les investissements pour le « savoir-rouler » : pistes d'entraînement, vélo et équipement pour les enfants), les services vélos, l'offre de stationnement vélo…
Ce fonds est à destination de :

- Rénovation thermique, transition énergétique, développement des énergies renouvelables ;
- Mise aux normes et sécurisation des équipements publics ;
- Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements.

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

CONSTRUIRE
LA VILLE
DURABLE

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable