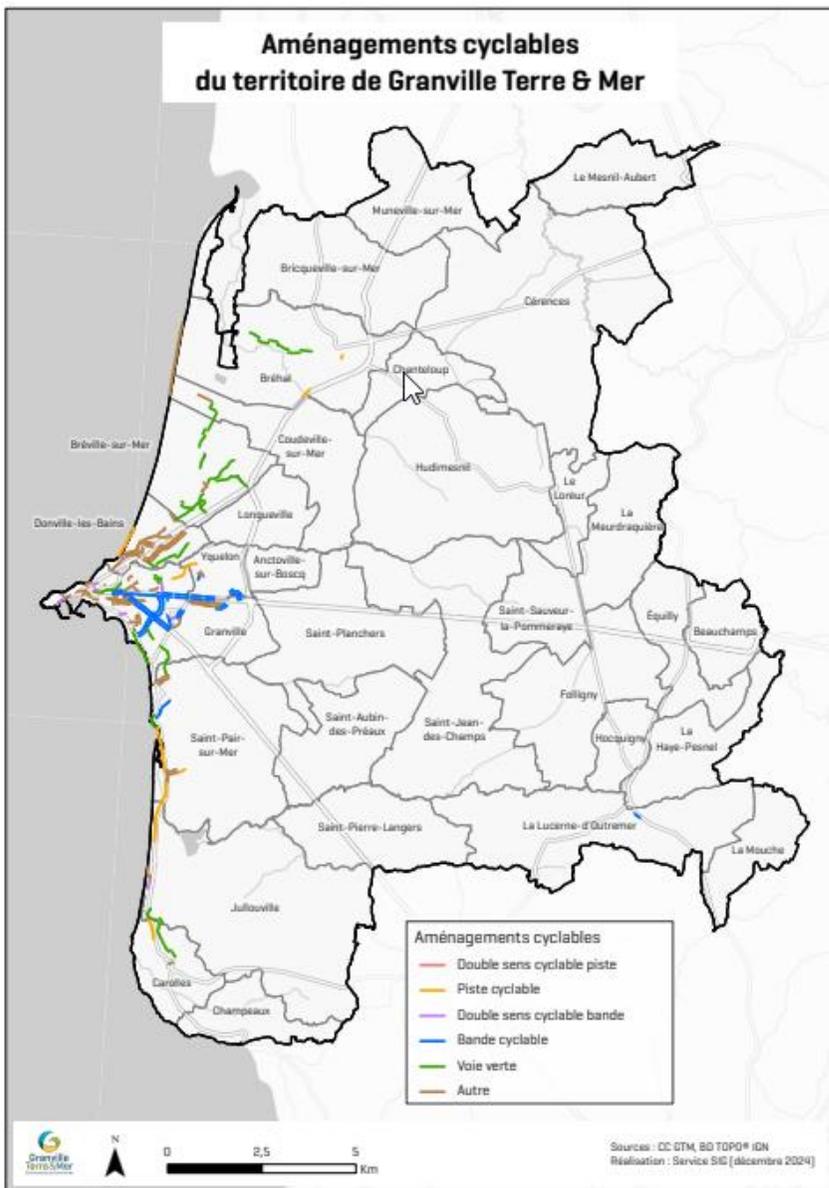


# Actualisation du Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC) Granville Terre et Mer – 2025

# Les aménagements cyclables : état des lieux

Peu d'aménagements cyclables réalisés depuis 2019 hors agglomération en dehors de l'aire urbaine, excepté les aménagements réalisés dans le cadre du Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental [RCID] par le Département de la Manche.





# Le portage pour la réalisation des aménagements cyclables

Etat des lieux des compétences actuelles relatives à la mobilité cyclable

## GTM

- **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** depuis 2021 : compétences en matière de mobilités (offre de services/communication/sensibilisation, stationnements cyclables aux abords des équipements communautaires et zones d'activité)
- Aménagements de voirie et stationnement vélo sur les zones d'activité
- Fonds solidaires du projet de territoire à destination des communes (enveloppe de 600k€ sur le mandat 2021 - 2026) peuvent servir au développement des mobilités actives notamment (acquisition foncière, jalonnement, maîtrise d'œuvre)
- Accompagnement technique des communes et ingénierie dans la recherche de financements

## Communes

- Les communes ont la **compétence voirie sur l'ensemble des voies communales en et hors agglomération**, et sur **les voies départementales en agglomération**
- Les **communes** ont la **compétence sur la police de circulation et de stationnement** (vitesses autorisées, sens de circulation, délivrance des arrêtés de voirie).

## Le Département de la Manche

- Le **Département de la Manche** a la **gestion et l'entretien de la voirie** de ses routes départementales hors agglomération. En agglomération, il reste propriétaire de la voirie et a un droit de regard sur les aménagements (délivrance d'une permission de voirie).
- **Délégation de MOA possible** du Département aux communes sur RD hors agglomération. Après travaux le Département récupère la gestion (pour des pistes en bordure de RD par exemple), l'entretien peut, quant à lui, être délégué aux communes.

La maîtrise d'ouvrage ou le financement des liaisons concernées n'est pas assuré par GTM.  
La majorité des liaisons devra être aménagée par les communes

# ACTUALISATION DU SDAC 2025

# Critères de conception du réseau cyclable

Depuis que GTM est ADM [juillet 2021], l'offre des mobilités s'est considérablement développée sur le territoire, et les comportements de déplacements ont également évolué.

En conséquence, il est devenu nécessaire de mettre à jour le Schéma proposé en 2019.

Cette actualisation du SDAC repose sur une construction d'un réseau de continuités cyclables hiérarchisé :

- à vocation communautaire : il se base donc en priorité sur des liaisons cyclables intercommunales [hors agglomération] ;
- intégrant les réalités du territoire, organisé par bassins de vie, reliant les équipements et pôles générateurs de déplacements et prenant en compte les pratiques / usages ;
- pensé pour des déplacements sur des distances comprises dans un rayon de 7 km autour des centralités : Granville, Bréhal, Cérences, La Haye Pesnel, Carolles/Champeaux ;
- conçu prioritairement pour répondre aux déplacements du quotidien à l'échelle de GTM ;
- organisé autour d'une complémentarité des modes de déplacement [multimodalité] ;
- en lien avec les travaux menés par les EPCI voisins et le Département de la Manche.

# Acter la méthode de hiérarchisation

## Créer un réseau hiérarchisé cyclable (RHC) c'est :

- ✓ assurer un développement cohérent des infrastructures cyclables au niveau des communes et de la communauté de communes Granville Terre et Mer ;
- ✓ mettre en place une politique d'aménagement > définir des principes communs d'aménagements selon les types de voies ;
- ✓ Permettre une meilleure lisibilité des axes prioritaires à aménager ;
- ✓ Avoir une meilleure visibilité du réseau pour les usagers ;
- ✓ Permettre de réduire la quantité d'axes à aménager ;

Une hiérarchisation a pour ambition de clarifier le rôle des différents types d'itinéraires ou voiries afin d'adapter les emprises et l'aménagement de ces voies à leurs fonctions.

### ITINERAIRES STRUCTURANTS PRIMAIRES

- Ils relient les bassins de vie à la ville centre
- Ils devront correspondre aux axes majeurs de déplacements à l'échelle de GTM et permettre la multimodalité
- Ils doivent au maximum séparer les cyclistes de la circulation motorisées et limiter les rencontres avec les piétons
- Ils correspondent à un haut niveau de service dans les aménagements cyclables pour la rapidité, l'intuitivité des cyclistes, avec une attention particulière sur l'aménagement des carrefours et intersections pour permettre la fluidité

### ITINERAIRES STRUCTURANTS SECONDAIRES

- Ils devront correspondre aux axes majeurs de déplacements à l'échelle du bassin de vie et permettre la multimodalité
- Ils relient les pôles secondaires, les centres-bourgs aux itinéraires structurants primaires
- Ils doivent au maximum séparer les cyclistes de la circulation motorisées
- Les aménagements cyclables devront permettre la fluidité et l'intuitivité des cyclistes avec une attention sur les carrefours et les intersections

### LIAISONS DE MAILLAGE

- Ces itinéraires viennent compléter les itinéraires structurants primaires et secondaires
- Ils constituent un maillage au niveau communal
- Ils s'appuient sur le réseau de petites routes partagées à faible circulation par une approche globale de l'apaisement de la circulation motorisée [baisse de la vitesse, rediriger les flux]

### ITINERAIRE VELO-MARITIME

- Itinéraires cyclo-touristiques structurants qui empruntent des sections à la fois en site propre ou partagés.
- Itinéraires représentant l'artère central pour le développement du tourisme à vélo sur le territoire
- Des liaisons viennent se raccorder à cet itinéraire structurant ce qui permet la diffusion des cyclotouristes vers les sites de visite du retro littoral ou les services ;

# Typologie d'aménagements

BL évolution a repris ces nouveaux critères de hiérarchisation, a pris en compte les nouvelles priorisations émises par les communes, et a cherché à définir pour chaque itinéraire le type d'aménagements pertinent, en fonction des caractéristiques de voirie. Cette typologie, issue des recommandations du CEREMA, est la suivante :

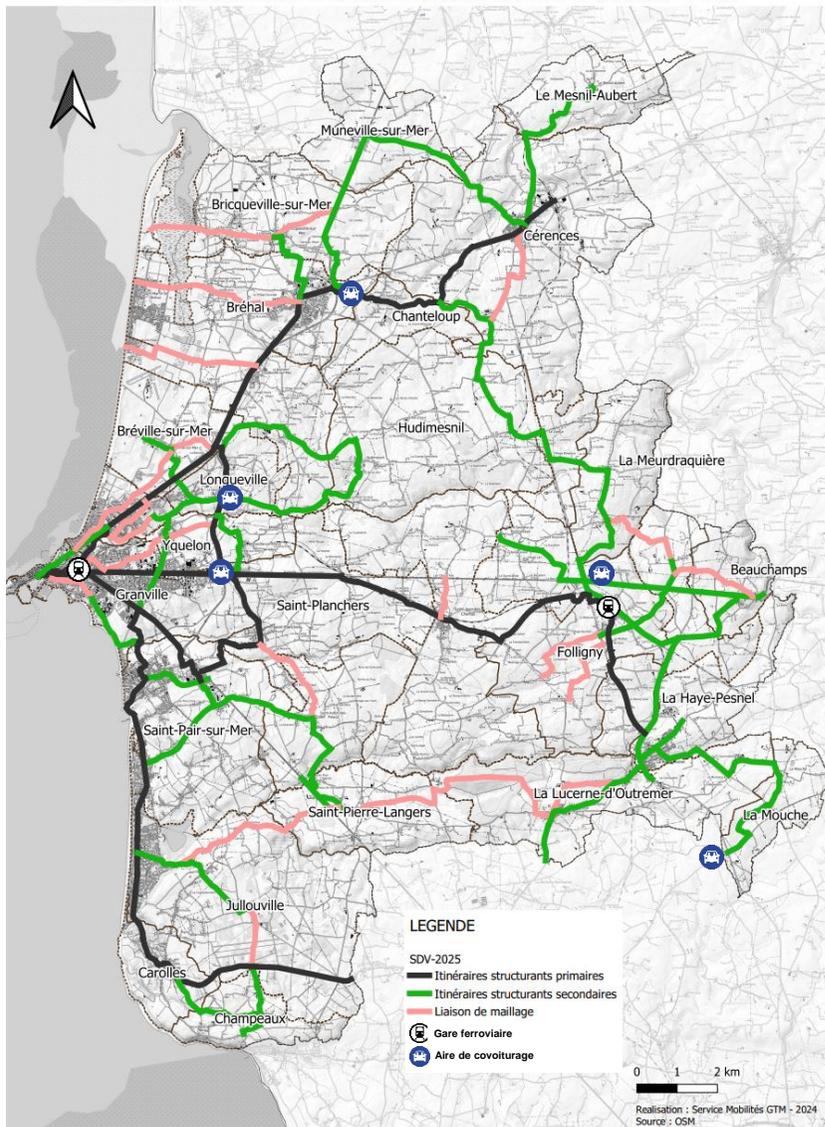
- **Jalonnement** : signalétique et marquage au sol : 5 € / ml
- **Apaisement** [en agglo] : révision du plan de circulation, mise en double-sens cyclable (DSC) ou amélioration des DCS existants, dispositifs de réduction de la vitesse en agglo : 20 € / ml
- **Voie à faible trafic** : réaffectation de voies rurales à faible trafic aux modes actifs [selon nouveau statut voie verte] : 20 € / ml
- **Voie partagée** : bandes cyclables, chaucidou : 100 € / ml
- **Aménagement mixte piétons vélos** : réhabilitation de chemins non revêtus en enrobé: 250 € / ml
- **Site propre** : piste cyclable bidirectionnelle ou unidirectionnelle : 600 € / ml





# SDAC par niveau de hiérarchie

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE GRANVILLE TERRE ET MER - 2025



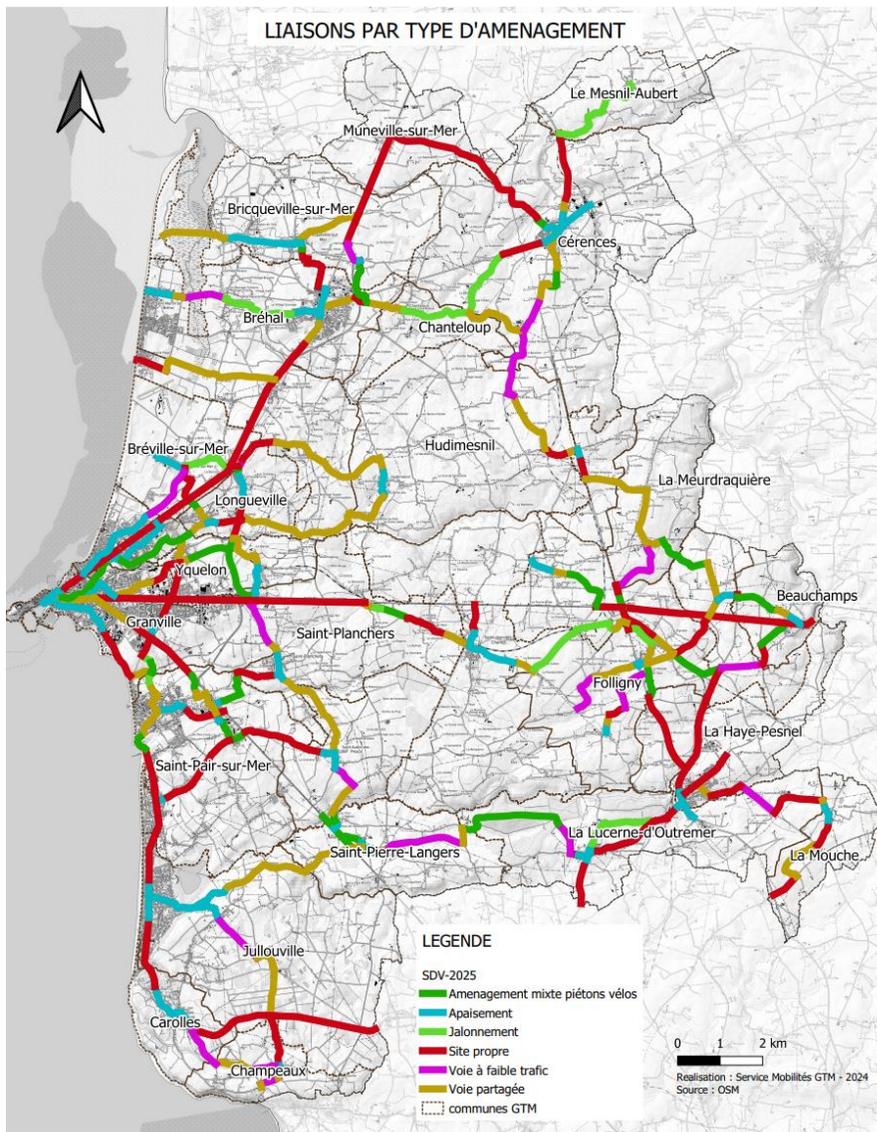
Niveau de hiérarchie		Longueur (en km)	Coût total (en M€)
<b>Itinéraires structurants primaires</b>	Linéaire cumulé	56	19
	Linéaire hors agglo	32,8	12,1
	Linéaire hors agglo réalisé	1,2	/
<b>Itinéraires structurants secondaires</b>	Linéaire cumulé	101	30
	Linéaire hors agglo	71,3	23,5
	Linéaire hors agglo réalisé	1	/
<b>Liaison de maillage</b>	Linéaire cumulé	42,6	5,3
	Linéaire hors agglo	33,7	4,5
	Linéaire hors agglo réalisé	2,8	/
<b>Total linéaire cumulé</b>		<b>199,6</b>	<b>54,3</b>
<b>Total linéaire hors agglo</b>		<b>137,8</b>	<b>40,1</b>
<b>Total linéaire hors agglo réalisé</b>		<b>5</b>	<b>/</b>

□ 200 km de linéaires cyclables à aménager dont 138 km hors agglomération

# SDAC par type d'aménagement

## SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE GRANVILLE TERRE ET MER - 2025

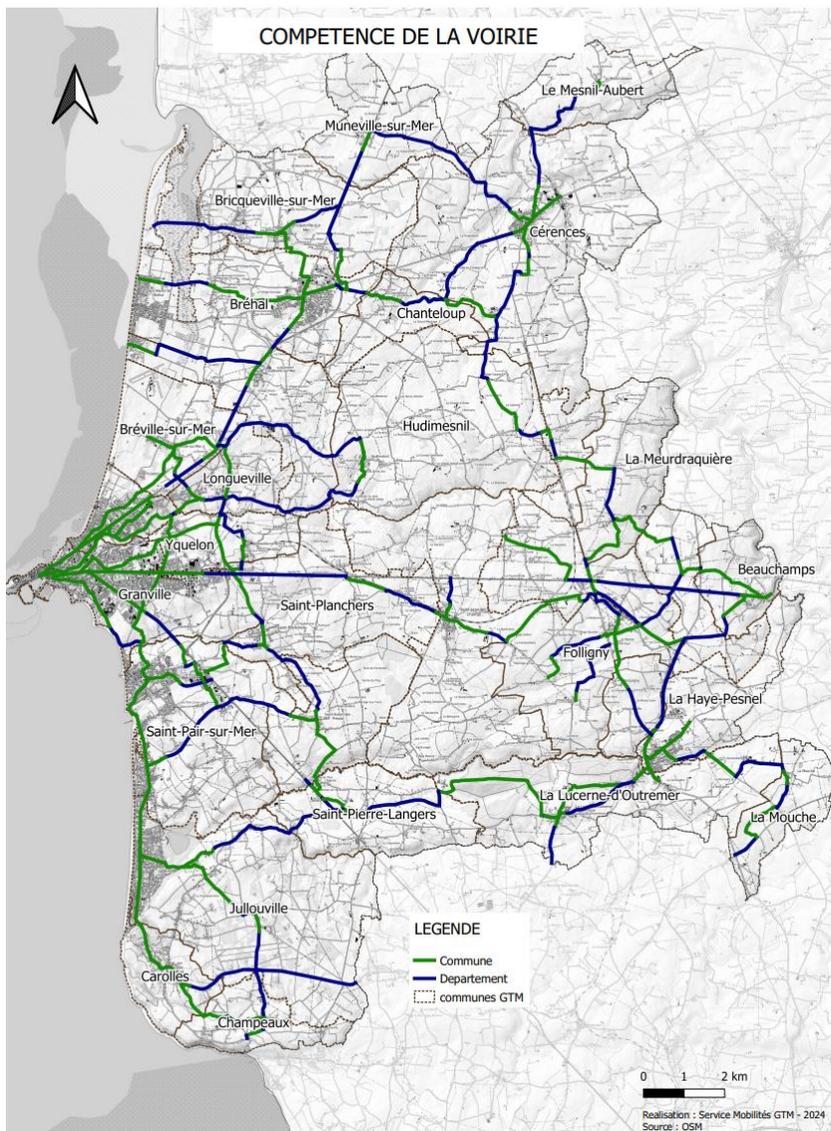
### LIAISONS PAR TYPE D'AMENAGEMENT



Type d'aménagement	Longueur (en km)	Coût total (en M€)
Jalonnement	11,6	0,06
Apaisement	27	0,54
Voie à faible trafic	19	0,4
Voie partagée	49	4,8
Aménagement mixte piétons vélos	20	4,9
Site propre	73	43,6
<b>Total</b>	<b>199,6</b>	<b>54,3</b>

# SDAC par type de voie

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE GRANVILLE TERRE ET MER - 2025



Compétence	Type de voie	Longueur (en km)
Communale	Voies communales et voies départementales en agglomération	62,3
	Voie communale hors agglomération	41,7
Départementale	Hors agglomération	95,6
<b>Total</b>		<b>199,6</b>

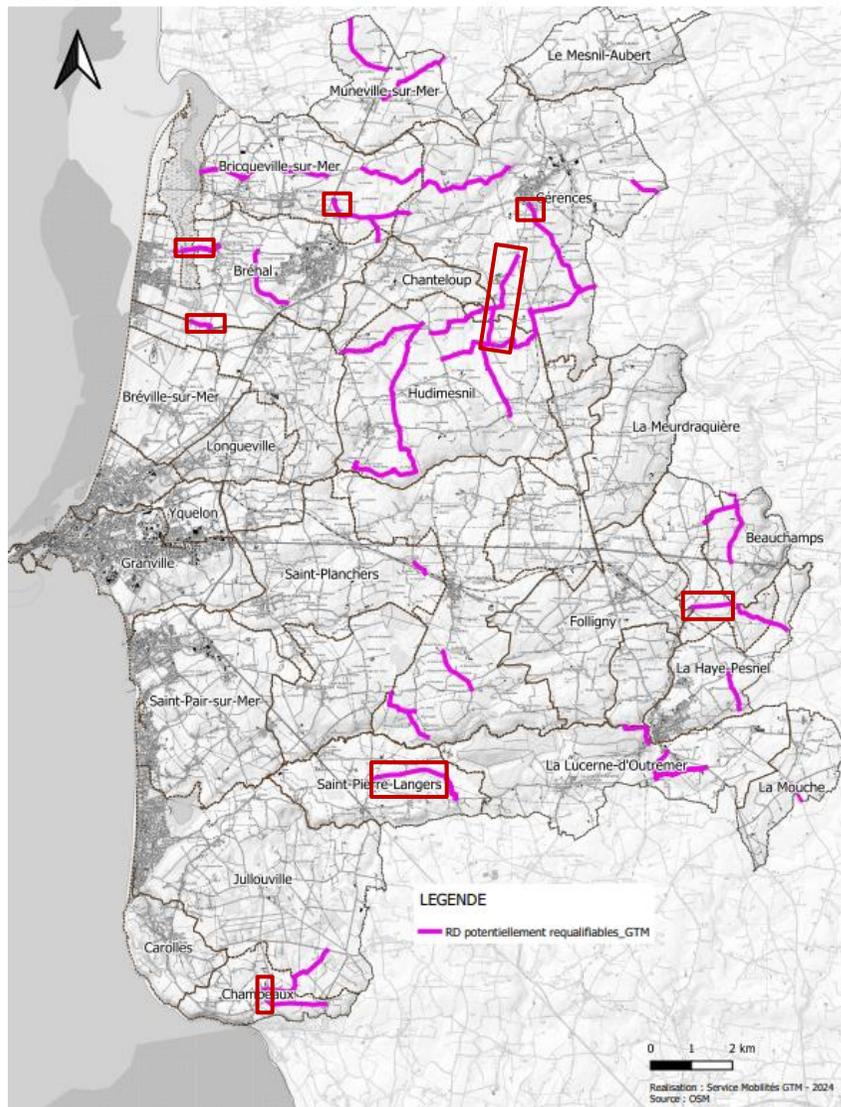
Plus de la moitié [104 km] des routes intégrées au nouveau SDAC sont des routes à la compétence communale.

Le Département de la Manche est gestionnaire de la voirie de ses RD hors agglomération. En agglomération, ce sont les communes qui sont gestionnaires.

# Département : Requalification de RD en « voie verte »

## SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE GRANVILLE TERRE ET MER - 2025

### ROUTES DEPARTEMENTALES POTENTIELLEMENT REQUALIFIABLES "VOIE A FAIBLE TRAFIC"



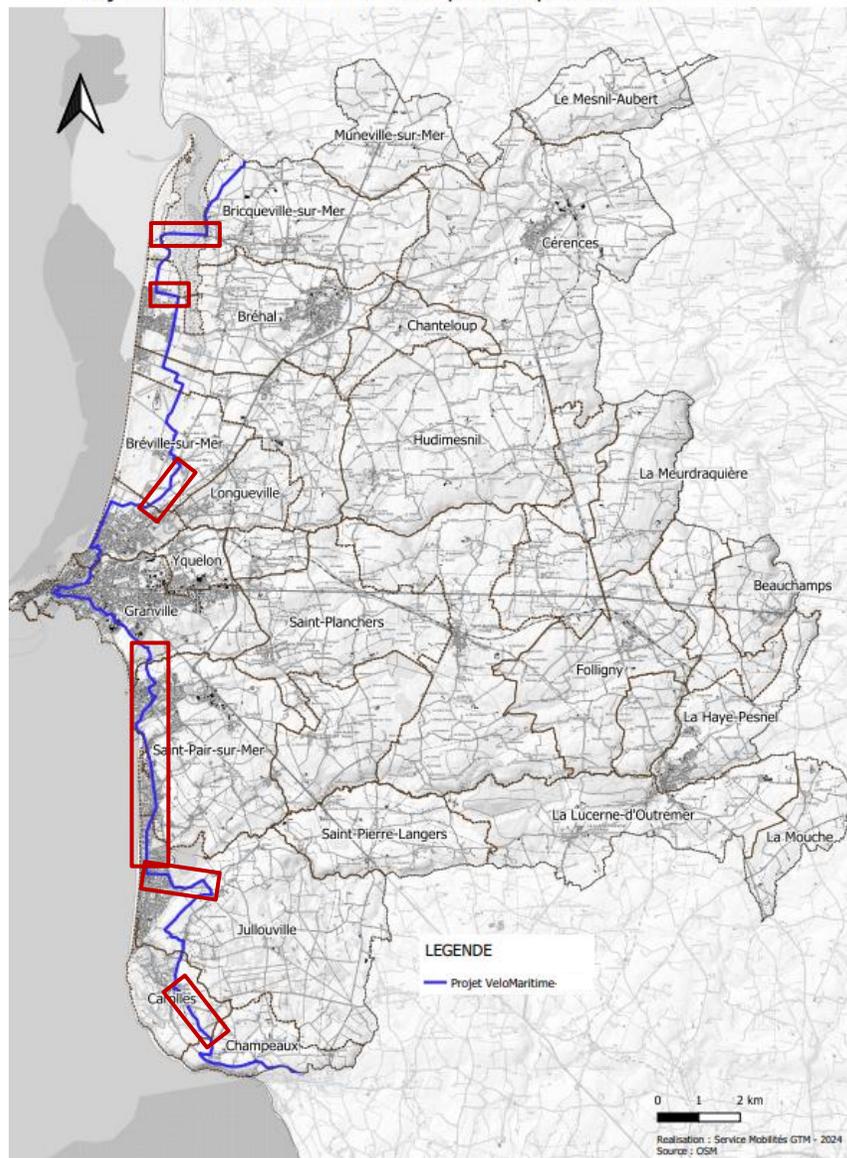
Le Département de la Manche a réalisé un travail d'analyse et de recensement des routes départementales qui présentent un faible trafic routier et qui s'avérerait peu stratégique.

Sur le territoire de GTM c'est un linéaire équivalent à environ 60 km de routes départementales identifiées pouvant être requalifiées « voie verte ».

8,5 km sont communs aux itinéraires du Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables de GTM

# Département : Projet de la « Vélomaritime »

Projet de la véloroute "Vélomaritime" par le Département de la MANCHE



L'itinéraire vélo-touristique « La Vélomaritime » en projet par le Département de la Manche traverse le territoire du Nord au Sud pour un linéaire de près de 36 km.

**13 km** de linéaires sont communs aux itinéraires du SDAC de GTM dont 6,7 km restent à réaliser.

# FICHES LIAISONS

## Actualisation du SDAC GTM



Soutenu  
par

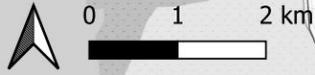


# Introduction aux fiches liaisons

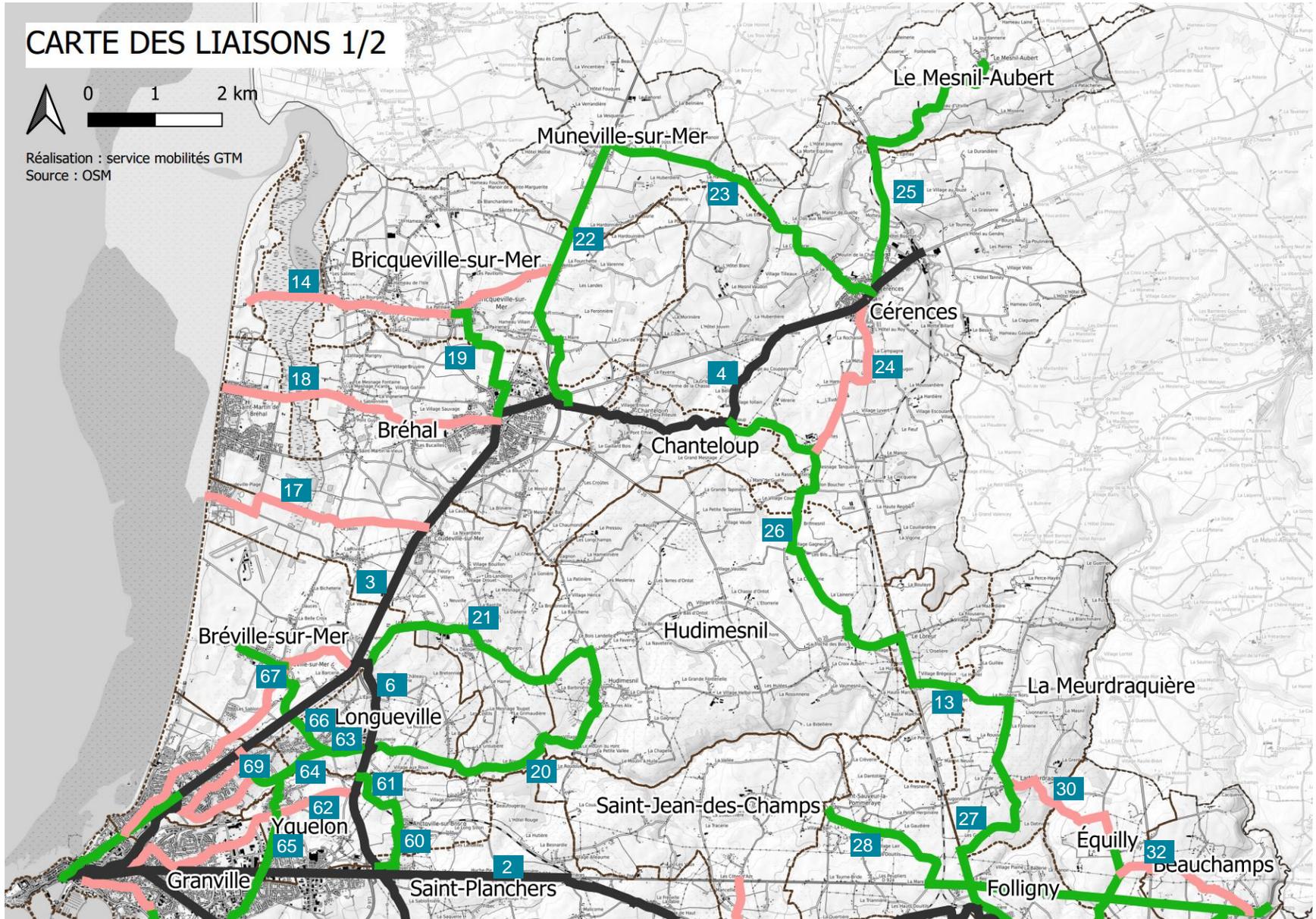
- 69 itinéraires, découpés en tronçons, font l'objet d'une analyse sous la forme d'une « fiche liaison ».
- **Les liaisons étudiées concernent uniquement des liaisons intercommunales hors agglomération.** Dans certains cas, des sections en agglomération peuvent être traitées.
- Dans certaines fiches liaison, lorsqu'aucun « coût estimé de l'aménagement » [- €] ne figure sur la ligne du tronçon, c'est que celui a déjà été réalisé.
- **Le chiffrage ne concerne que les liaisons, il ne prend pas en compte les intersections.**
- **L'objectif est d'apporter des éléments de compréhension et d'analyse pour identifier les enjeux sur les itinéraires :**
  - ↳ Le type d'aménagement préconisé
  - ↳ Le coût prévisionnel
  - ↳ Le foncier nécessaire
- Des fiches aménagements sont proposées, afin d'éclairer les choix opérés pour ces liaisons. **Ces choix devront être confirmés par une étude pré-opérationnelle** pour chacune des liaisons évoquées.

# ATLAS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES

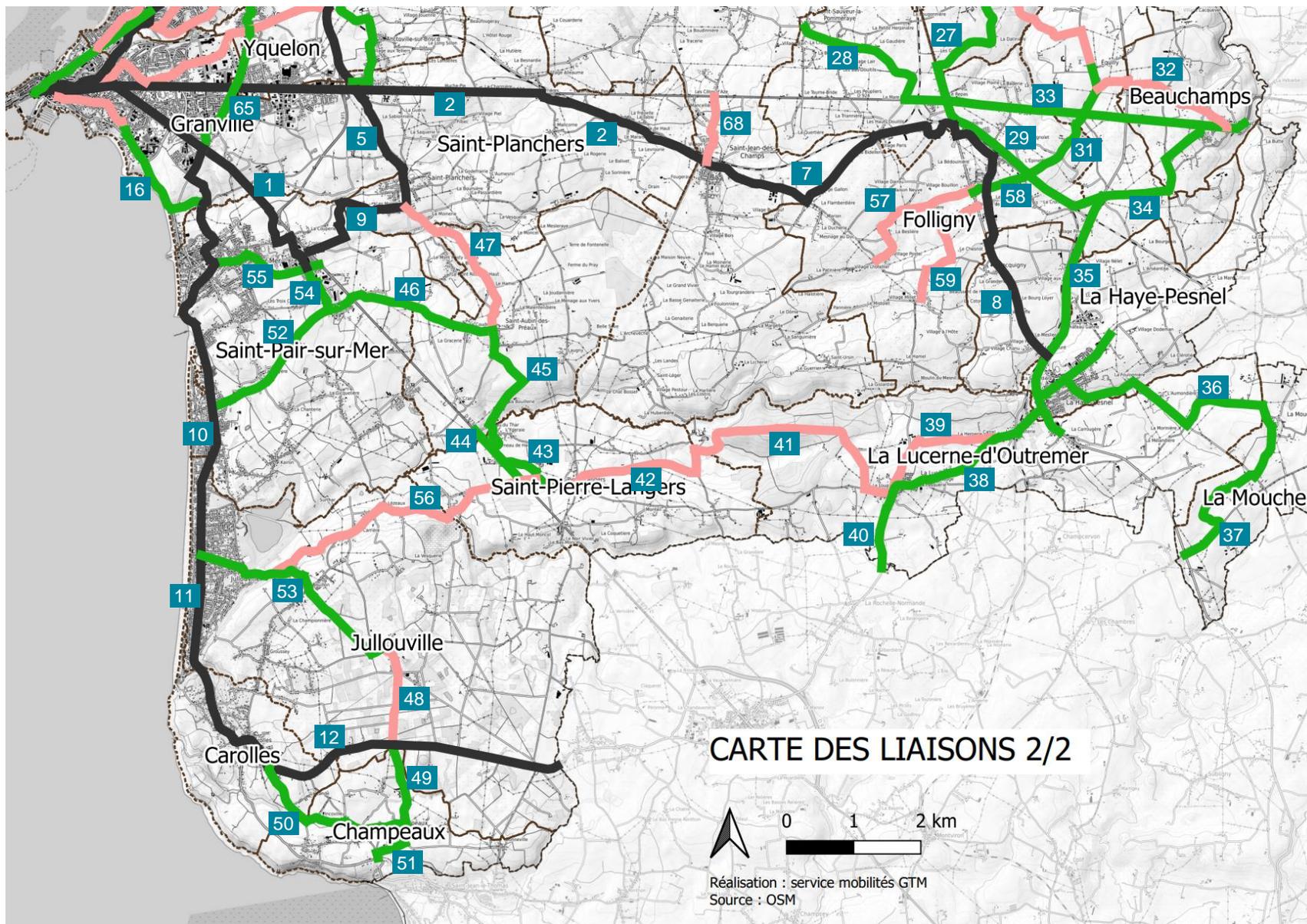
## CARTE DES LIAISONS 1/2



Réalisation : service mobilités GTM  
Source : OSM



# ATLAS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES



## ATLAS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES

Num	Itinéraires	Hierarchisation
1	Granville [Rd point hôpital] <> St Pair sur mer [ZA Croissant]	Itinéraires structurants primaires
2	Granville [Rd point E.Leclerc] <> St Jean des champs	Itinéraires structurants primaires
3	Donville les bains [château d'eau - D911] <> Bréhal [Centre]	Itinéraires structurants primaires
4	Cérences [Centre] < > Chanteloup < > Bréhal [Centre]	Itinéraires structurants primaires
5	St Planchers [Centre] < > Granville [intersection D924/Route de la Sablonnière]	Itinéraires structurants primaires
6	Granville [intersection D924/Route de la Sablonnière] <> Rd point le Grand chemin [intersection D971/D971E5]	Itinéraires structurants primaires
7	St Jean des champs <> Folligny [Gare Sncf]	Itinéraires structurants primaires
8	Folligny [Gare Sncf] <> La Haye Pesnel [Centre]	Itinéraires structurants primaires
9	St Planchers [Centre] < > St Pair sur mer [ZA Croissant]	Itinéraires structurants primaires
10	Granville [Rd point de l'hôpital] <> St Pair sur mer [Centre] <> Jullouville [Centre]	Itinéraires structurants primaires
11	Jullouville [Centre] < > Carolles [Centre]	Itinéraires structurants primaires
12	Carolles [Centre] <> Sartilly [D61]	Itinéraires structurants primaires
13	Le Loreur [Centre] <> La Meurdraquière [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
14	Bricqueville sur mer [Centre] <> Le Havre de la Vanlée	Liaison de maillage
15	Bricqueville sur mer [Centre] <> Muneville sur mer [intersection D98/D971]	Liaison de maillage
16	Granville [Route de Vaudroulin] < > Granville [Rond point intersection D911/Rue Jeanne Juguan]	Itinéraires structurants secondaires
17	Coudeville sur mer [Centre] <> Coudeville sur mer plage	Liaison de maillage
18	Bréhal [Centre] <> Saint Martin de Bréhal [plage]	Liaison de maillage
19	Bricqueville sur mer [Centre] <> Bréhal [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
20	Hudimesnil [Centre] <via D114 > Longueville [intersection D971/D114]	Itinéraires structurants secondaires
21	Hudimesnil [Centre] < via D236 > Rond point le Grand Chemin [ intersection D971/D236]	Itinéraires structurants secondaires
22	Muneville sur mer [Centre] < > Bréhal [aire de covoiturage rd point D13/D971]	Itinéraires structurants secondaires

## ATLAS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES

Num	Itinéraires	Hiérarchisation
23	Muneville sur mer [Centre] < > Cérences [Centre]	Liaison de maillage
24	Cérences [Centre] < > Le Loreur [intersection D592/D35]	Liaison de maillage
25	Le Mesnil Aubert [Centre] <> Cérences [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
26	Le Loreur [Centre] <> Cérences [intersection (D35/D592)]	Itinéraires structurants secondaires
27	La Meurdraquière [Centre] <> Folligny [aire de covoiturage Le Repas]	Itinéraires structurants secondaires
28	St Sauveur La pommeraie < > Folligny [aire de covoiturage Le Repas]	Itinéraires structurants secondaires
29	Folligny [Aire de covoiturage Le Repas] < > Folligny [Gare]	Itinéraires structurants secondaires
30	La Meurdraquière [Centre] <> Equilly [Centre]	Liaison de maillage
31	Equilly [Centre] < > Folligny [Gare et Centre]	Itinéraires structurants secondaires
32	Equilly [Centre] < > Beauchamps [Centre]	Liaison de maillage
33	Beauchamps < > Folligny [Aire de covoiturage du Repas]	Itinéraires structurants secondaires
34	Beauchamps < > Folligny [Gare SnCF]	Itinéraires structurants secondaires
35	La Haye Pesnel < > Beauchamps [intersection D7/D369]	Itinéraires structurants secondaires
36	La Mouche [Centre] < > La Haye Pesnel [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
37	La Mouche [Centre] < > Aire de covoiturage le Grippon [intersection D7/D41]	Itinéraires structurants secondaires
38	La Haye Pesnel [Centre] < via D35 > La Lucerne d'Outre mer [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
39	La Lucerne d'Outre mer [Centre] < via la Herperie > La Haye Pesnel [intersection D35/route de la Herperie]	Liaison de maillage
40	La Lucerne d'Outremer [Centre] < > Sartilly	Itinéraires structurants secondaires
41	La Lucerne d'Outre mer [Centre] < > La Lucerne d'Outre mer [Abbaye]	Liaison de maillage
42	Saint Pierre Langers [Centre] < > La Lucerne d'Outre mer [Abbaye]	Liaison de maillage
43	Saint Pierre Langers [Centre] < > Saint Pierre Langers [Hameau de la Havaudière [intersection D673]]	Itinéraires structurants secondaires
44	Saint Pierre Langers [Hameau de la Havaudière]	Itinéraires structurants secondaires
45	Saint Pierre Langers [Hameau de la Havaudière] < > Saint Aubin des Préaux [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
46	Saint Aubin des Préaux [Centre] < > Rond point de la CCI [Intersection D673/D309]	Itinéraires structurants secondaires

## ATLAS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES

Num	Itinéraires	Hierarchisation
47	Saint Aubin des Préaux [Centre] < > Saint Planchers [Centre]	Liaison de maillage
48	Champeaux [Intersection D61/D21] < > Saint Michel des Loups [Centre]	Liaison de maillage
49	Champeaux [Centre] < > Champeaux [Intersection D61/D21]	Itinéraires structurants secondaires
50	Champeaux [Centre] < > Carolles [intersection D61/Roue de la Guérinière]	Itinéraires structurants secondaires
51	Champeaux [Centre] < > Champeaux Falaise [intersection D911/D21]	Itinéraires structurants secondaires
52	Rond point de la CCI [Intersection D673/D309] < > Saint Pair sur mer [Kairon - Intersection D911/D373]	Itinéraires structurants secondaires
53	Saint Michel des Loups [Centre] < > Jullouville [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
54	Parc d'activité de la Lande < > ZA du Croissant	Itinéraires structurants secondaires
55	ZA du Croissant [Rond Point D673/D309] < > Saint Pair sur mer [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
56	Saint Pierre Langers [Centre] < > Jullouville [intersection D109/D571]	Liaison de maillage
57	Folligny [Centre] < > Village La Beslière	Liaison de maillage
58	Folligny [Centre] < > Folligny gare [Intersection D475/D372]	Itinéraires structurants secondaires
59	Folligny [Centre] < > Village Mesnil Drey	Liaison de maillage
60	Anctoville sur Bosq [Centre] < > Granville [D924/Chemin des Grands Pas]	Itinéraires structurants secondaires
61	Anctoville sur Bosq [Centre] < > Longueville [Intersection D598/ Chemin des Grands Pas]	Itinéraires structurants secondaires
62	Yquelon [Centre] < > Anctoville sur Bosq [Intersection Chemin latéral/chemin des Grands Pas]	Itinéraires structurants secondaires
63	Longueville [intersection D971/D114] < > Longueville [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
64	Longueville [Centre] < > Yquelon [Centre]	Itinéraires structurants secondaires
65	Yquelon [Centre] < > Granville [Rond point de l'Hôpital]	Itinéraires structurants secondaires
66	Longueville [Centre] < > Breville sur mer [Rond Point intersection D971E5/D135]	Itinéraires structurants secondaires
67	Bréville sur mer [Centre] < > Breville sur mer [Rond Point intersection D971E5/D135]	Itinéraires structurants secondaires
68	Saint Jean des Champs < > Intersection D924/D105	Liaison de maillage
69	Rond point Pont au Rat < > Voie verte Donville les bains	Itinéraires structurants secondaires

Liaison N° : **1**

 : **Granville [Rd point hôpital] <-> St Pair sur mer [ZA Croissant]**

## HIERARCHISATION DE LA LIAISON :

-  Itinéraire structurant primaire
-  Itinéraire structurant secondaire
-  Liaison de maillage

## CARACTERISTIQUES GENERALES

Longueur linéaire à aménager : **2677 m**

Coût total estimé de la liaison : **993 850 €**

Intersections à traiter : **Rond point Hôpital ; D572/D673**

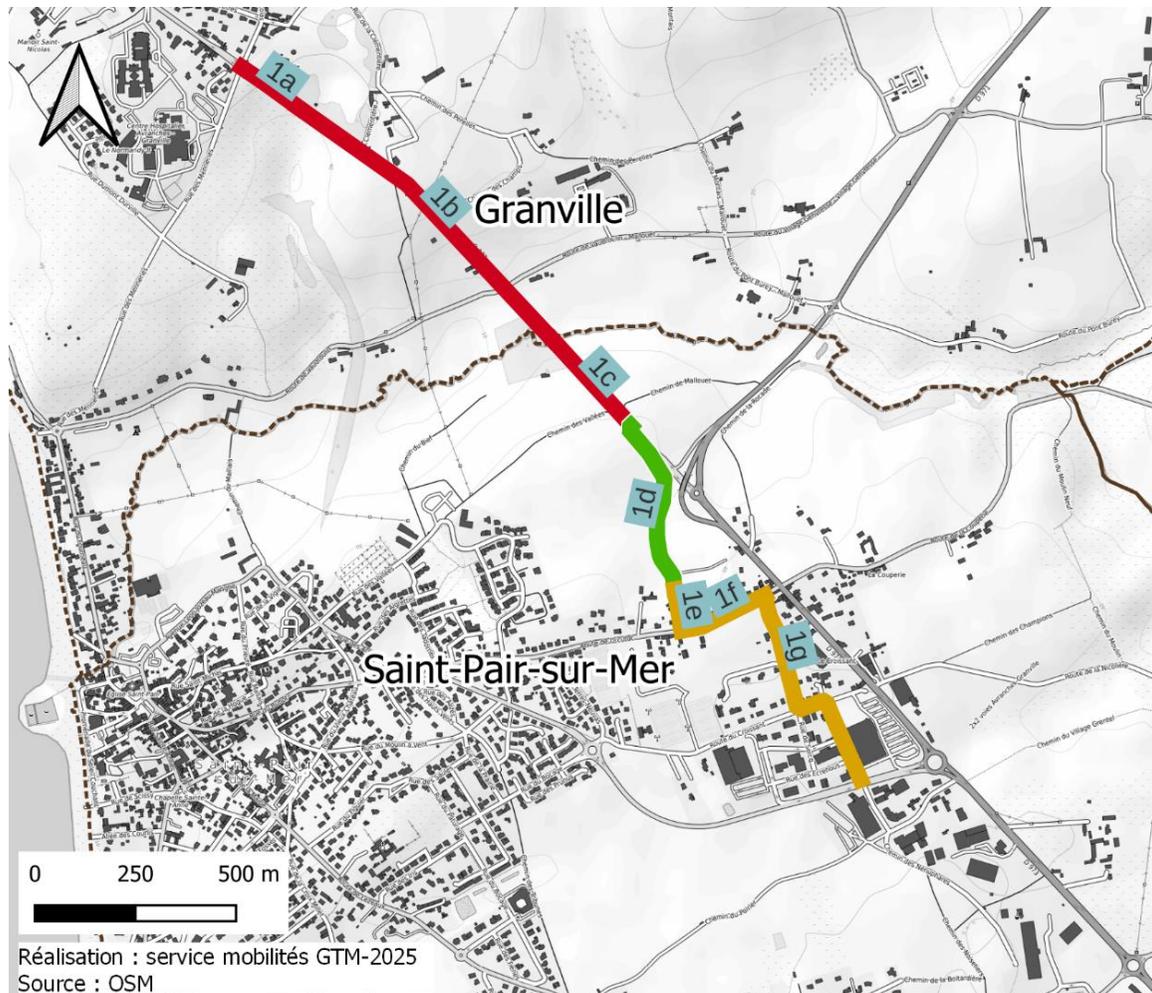
Emprise foncière à prévoir : **sur 1317 m**

## REMARQUES

Itinéraire structurant qui permet de relier Granville à la zone du Croissant de Saint-Pair sur mer par un trajet le plus court et le plus direct possible.

Cette liaison vient se raccorder aux itinéraires 9 [St Planchers] et 46 [St Aubin des préaux].

Il dessert la zone d'activité du Croissant, zone commerciale et point de connexion multimodale [Arrêt de bus Néva, Nomad, covoiturage informel, stationnements vélo en projet]



### Légendes :

- |  |   |  |
|--|---|--|
|  Aménagements mixte piétons vélos |  Jalonnement |  Voie à faible trafic |
|  Apaisement                       |  Site propre |  Voie partagée        |

Liaison N° : **1****Granville [Rd point hôpital] <> St Pair sur mer [ZA Croissant]****EXEMPLE D'UNE FICHE LIAISON (ITINERAIRE)**

Tronçon	Type d'aménagement préconisé	Type de voie	Localisation	Longueur [ml]	Coût estimé de l'aménagement	Commune	Emprise foncière à prévoir
1a	Site propre	Commune	Agglo	170	102 000 €	Granville	oui
1b	Site propre	Département	Hors agglo	858	514 800 €	Granville	oui
1c	Site propre	Département	Hors agglo	289	173 400 €	Saint-Pair-sur-mer	oui
1d	Amenagement mixte piétons vélos	Commune	Hors agglo	451	112 750 €	Saint-Pair-sur-mer	non
1e	Voie partagée	Commune	Agglo	99	9 900 €	Saint-Pair-sur-mer	non
1f	Voie partagée	Département	Agglo	227	22 700 €	Saint-Pair-sur-mer	non
1g	Voie partagée	Commune	Agglo	583	58 300 €	Saint-Pair-sur-mer	non

# La piste cyclable

La piste cyclable est, contrairement à la bande cyclable, isolée des autres usagers. Il s'agit d'une zone protégée physiquement des véhicules motorisés et séparée des piétons, qui peut être installée sur les trottoirs [sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton] ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Son utilisation est rarement obligatoire [panneau rond], le plus souvent facultative [panneau carré].

## Caractéristiques

Dimensions :

- Largeur piste :
  - Unidirectionnelle de chaque côté de la route : 2 m [minimum] ; 2,2 m [conseillé].
  - Bidirectionnelle : 3 m [minimum] ; 3,5 m [conseillé]
- Bordure : < 50 cm.

## Application

Toutes routes confondues : Vitesses supérieures à 30 km/h où le volume de trafic dépasse 4000 véhicules dans les deux sens [dont 400 en heure de pointe].



- Peu de conflits d'usages si largeur suffisante
- Sécurisation optimale
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable
- Emprise sur chaussée importante
- Coût supérieur à une bande



Piste cyclable bidirectionnelle, Nanterre, France  
Crédits photo : Nanterre.fr



Piste cyclable unidirectionnelle, Utrecht, Pays-Bas  
Crédits photo : cycling-embassy.co.uk

Soutenu par



# La chaussée à voie centrale banalisée ou chaucidou

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou consiste à passer de deux voies de circulation séparées à « deux bandes cyclables suggérées » à destination des vélos et une bande centrale pour les véhicules motorisés. En cas de croisement, ces derniers doivent se rabattre sur les bandes multifonctionnelles. Ce modèle d'aménagement a été créé aux Pays-Bas et est testé en France depuis plusieurs années. Les retours sont majoritairement positifs mais attention à ne pas créer ce type d'aménagement sur toutes les routes.

## Caractéristiques

- Dimensions des bandes multifonctionnelles : entre 1,70 m et 2,20 m de largeur de chaque côté. Chaussée > 5,50 m
- Revêtement contrasté à favoriser.

## Application

- En agglomération, sur chaussée à moins de 5000 véhicules / jour dans les deux sens, axes limités à 30 ou 50 km/h.
- Hors agglomération, Limitation de vitesse à 50 ou 70 km/h à privilégier sur routes départementales secondaires.



- Rapide à mettre en œuvre et peu onéreux
- Emprise au sol limitée
- Apaisement de la circulation

- Faible sentiment de sécurité
- Bandes multifonctionnelles



Chaussée à voie centrale banalisée avec différentes enrobées, Pays-Bas

Crédits photo : Isabelleetlevo.fr



Chaucidou avec panneau d'information, La Turballe, France

Crédits photo : actu.fr

# La bande cyclable

La bande cyclable se trouve sur la chaussée. Elle est signalée par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo qui permet de voir qu'il s'agit d'une voie réservée aux cyclistes et adaptée à leur mode de circulation. Il est préférable que sa couleur soit différente de la voirie, soit par l'application d'une résine, soit par un enrobé coloré, ceci afin de bien séparer les usages.

## Caractéristiques

Dimensions :

- Entre 1,50 m et 2,50 m de large, marquage compris
- Une zone tampon de 50 cm située entre les places de stationnement et la bande cyclable permettent de limiter l'emportière.

## Application

- En agglomération
- Entre 2 000 et 4 000 véhicules / jour.
- Vitesses inférieures à 50 km/h.



- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Facile, rapide à mettre en place et peu onéreux</li> <li>• Solution au manque de place</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faible sentiment de sécurité</li> <li>• Dégradation rapide</li> <li>• Accidentologie élevée</li> <li>• Risque d'emportière</li> <li>• Stationnement gênant</li> <li>• Proximité aux polluants</li> </ul> |
|--|---|



Bande cyclable, Rotterdam, Pays-Bas

Crédits photo : google-maps.fr



Bande avec peinture et espace tampon Charleville-Mézières

Crédits photo : Quotidien l'Ardennais

# La réaffectation de voies à faible trafic en « voie verte »

*Voies à faible trafic : routes accueillant aujourd'hui un volume de trafic motorisé relativement bas, c'est-à-dire des routes alternatives à des voies plus fréquentées par les véhicules motorisés.*

## Proposition

- Déclassification ou requalification de ces routes en « voie verte »
- afin d'en limiter l'accès aux ayants droits [riverains, secours,...]
- tout en abaissant la vitesse de circulation
- et en indiquant la primauté des modes actifs par l'intermédiaire d'un jalonnement et d'une signalétique claire



## Intérêts multiples pour les collectivités

1. Créer de nouveaux aménagements cyclables à but utilitaire en minimisant :
  1. les coûts d'investissement
  2. l'artificialisation des sols
2. « Sortir de terre » rapidement ce futur réseau cyclable
3. Allonger la durée de vie des routes et donc diminuer les opérations d'entretien, source d'économies supplémentaires

# La réaffectation de voies à faible trafic en « voie verte »



# La réaffectation de voies à faible trafic en « voie verte »

Le Département de la Manche a lancé une expérimentation dans la région de Coutances et sur le territoire de la CA Mont Saint-Michel Normandie où des **petites routes départementales ont été déclassées et requalifiées en voies vertes**, réservées aux cyclistes et aux piétons, où la circulation en voiture ne sera permise qu'aux riverains. Une première route a été déclassée en novembre, une portion de la RD535 entre Saint-Sauveur-Villages et Coutances, sur environ 3,5 kilomètres

La RD535 à Saint-Sauveur-Villages est désormais une voie verte. Elle est interdite aux véhicules à moteur, sauf riverains avec une limitation de vitesse à 30 km/h.



Itinéraires de Routes Départementales potentiellement aménageables par requalification en voie verte à GTM

