

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

014-200068799-20260305-D2026-3-2-13-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 16/03/2026

Publication : 16/03/2026



Schéma directeur cyclable

A l'échelle de l'Intercom de la Vire au Noireau

SOMMAIRE

- | | | |
|-----------|---|--------------|
| 01 | Préambule | P. 3 |
| 02 | Etats des lieux | P. 6 |
| 03 | Elaboration de la stratégie | P. 17 |
| 04 | Actions à déployer | P. 25 |
| 05 | Mise en œuvre du schéma directeur cyclable | P. 42 |



01

Préambule



L'Intercom de la Vire au Noireau (IVN) s'engage sur le développement des mobilités sur son territoire. L'intercommunalité est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité localement et se mobilise pour répondre à la fois aux enjeux de transition écologique et au développement d'une nouvelle approche des déplacements sur son territoire.

Dans la continuité de cette démarche, l'IVN a initié l'élaboration d'un **Schéma Directeur Cyclable, visant à orienter et encadrer le développement de la politique cyclable du territoire**. Ce document s'inscrit dans les objectifs du Plan de Mobilité Simplifié visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports. Le Schéma Directeur Cyclable s'inscrit ainsi plus largement dans les objectifs d'adaptation du territoire au changement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air.

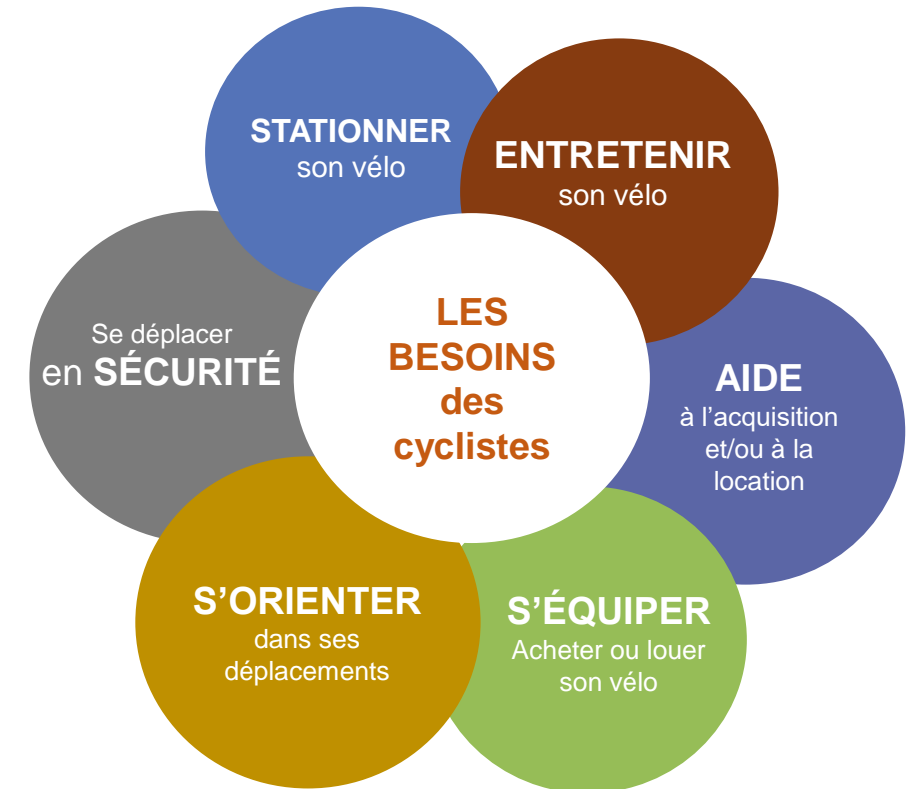
Ce document est le fruit de nombreux échanges entre l'ensemble des acteurs et partenaires de l'aménagement du territoire et notamment les communes composant l'EPCI.

Le schéma directeur a pour objectifs **d'analyser l'offre et la demande d'aménagements concernant les mobilités actives et d'élaborer un plan d'action pour favoriser l'usage quotidien du vélo**. Ce plan d'action fixe à court, moyen et long termes de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau favorisant des déplacements sécurisés et continus. Il propose également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication...).

La portée intercommunale du schéma vise le développement du réseau cyclable et des actions inscrites ayant un intérêt communautaire tel que la desserte d'équipements clés (gares, zones d'activités...) ou encore la réalisation d'axes majeurs permettant d'effectuer des trajets sécurisés de commune à commune. **Le développement du réseau cyclable doit se faire en lien avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire** (Communautés de communes, Communes, Département du Calvados) afin d'apporter de la cohérence dans sa structuration et d'éviter toute discontinuité.

Rappels des enjeux d'un Schéma Directeur Cyclable (SDC)

- Outil de programmation et de planification
- **Enjeu : définir les actions à mettre en place à court, moyen et long termes pour améliorer et encourager la pratique cyclable** à l'échelle de l'intercommunalité.
- Document **non opposable** se structurant également en 3 étapes :
 - 1) **Un diagnostic** des pratiques actuelles et des services disponibles
 - 2) **Une stratégie**
 - 3) **Un plan d'actions**
- 3 objectifs clés :
 - Créer des **liaisons cyclables intercommunales**
 - Définir un maillage des itinéraires cyclables afin de **structurer un réseau communautaire hiérarchisé, sécurisé et lisible.**
 - Organiser les **services liés au vélo** : stationnements, locations, communication, animation...



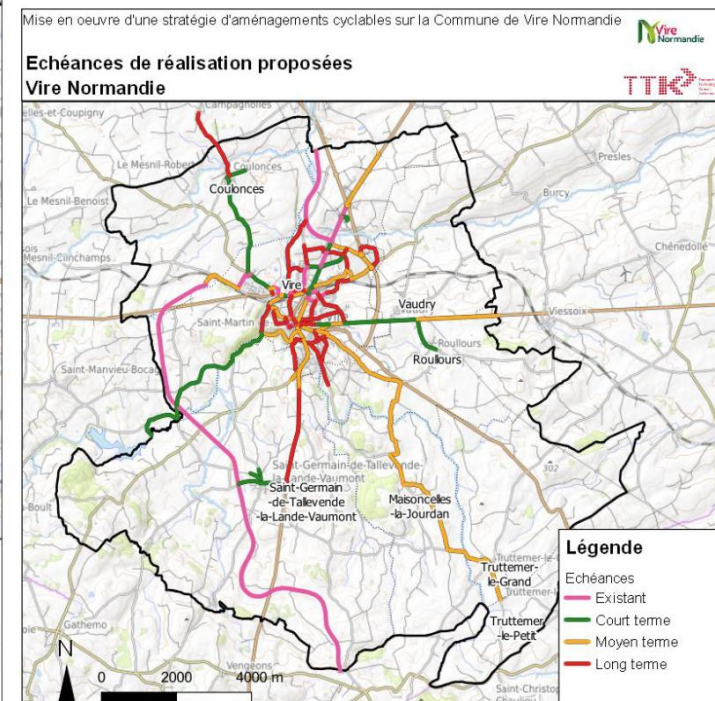
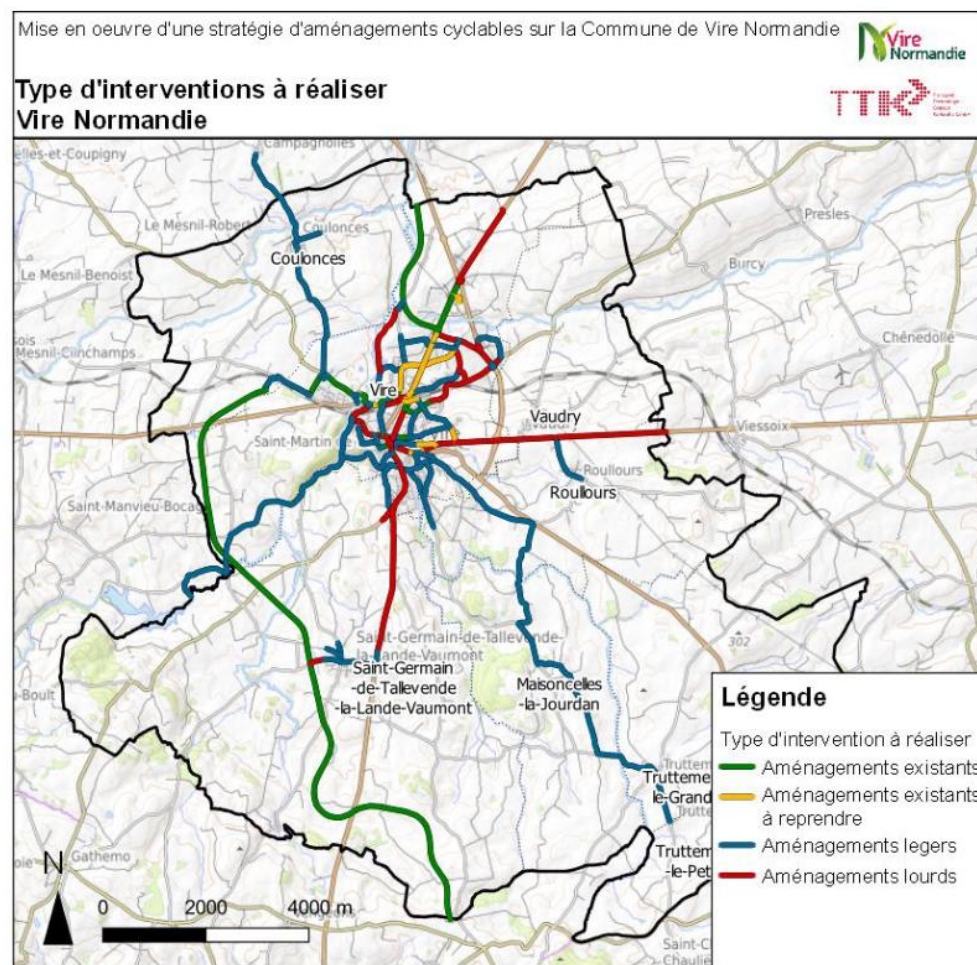
02

Etat des lieux



Le Schéma Directeur Cyclable de Vire Normandie

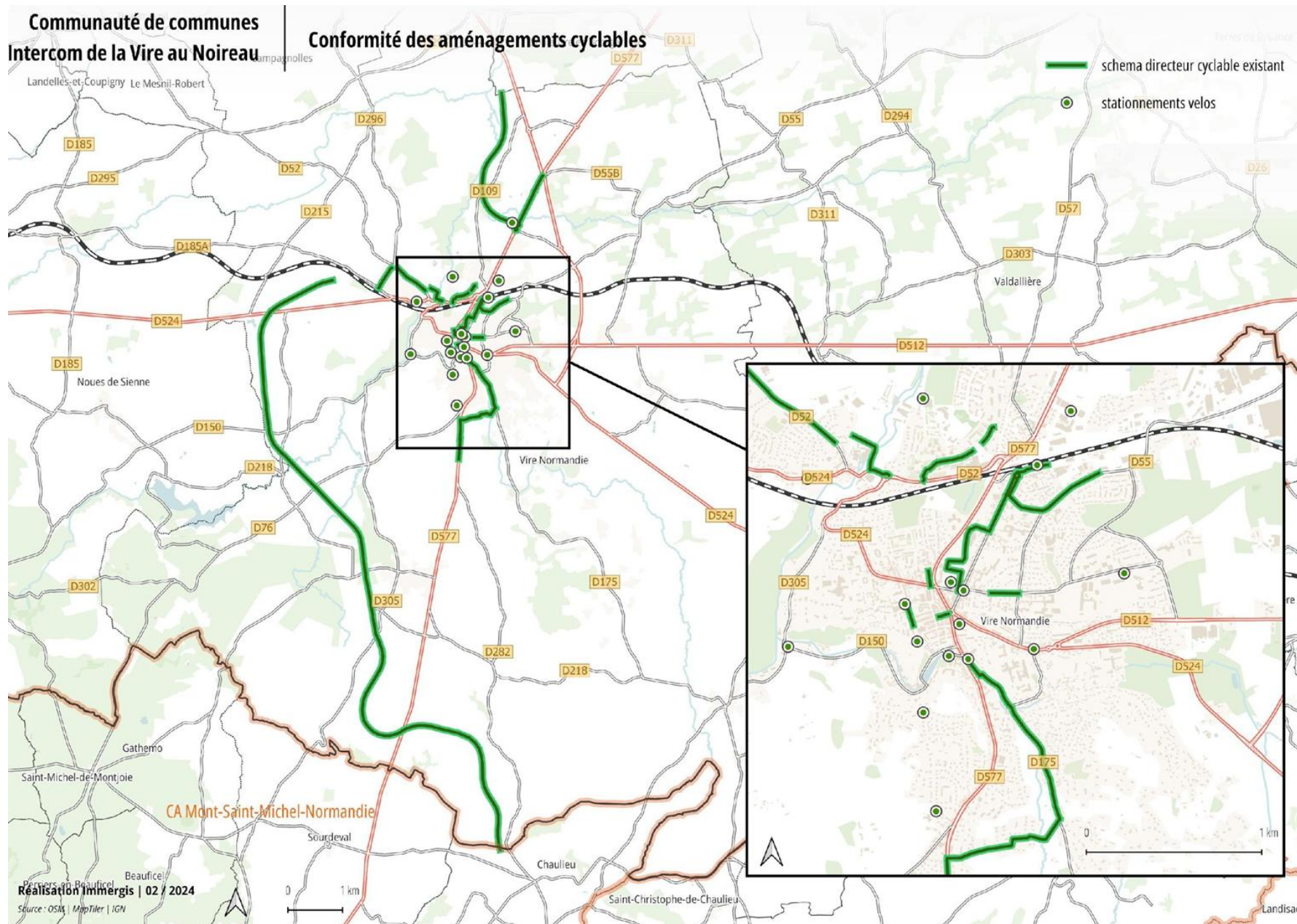
- Etude lancée en 2019.
- **31km d'aménagements cyclables existants** ne desservant pas finement les pôles générateurs de déplacement.
- **Enjeu clé : relier les communes déléguées à la commune centre** par des itinéraires sécurisés.
- Deux problématiques récurrentes : la topographie du territoire et le trafic de poids lourds.
- **Réseau cible de 87,5km.**
- Hiérarchie du réseau :
 - Axes structurants reliant les quartiers majeurs et permettant d'accéder à la ville centre par l'Est, l'Ouest, le Sud et le Nord.
 - Axes de maillage pour rejoindre les pôles principaux.
 - Axes « inter-bourg ».
 - Apaisement de la voirie.
- **Réalisation de deux itinéraires en 2023 :**
 - Entre la Gare SNCF et la gare routière de Vire.
 - Entre la place Saint-Anne et l'aire de covoiturage en marge de la RD577.



© Vire Normandie

Conformité des aménagements existants – Focus sur Vire Normandie

Aménagements conformes selon les recommandations du CEREMA sur la commune de Vire Normandie.



Le plan vélo départemental du Calvados

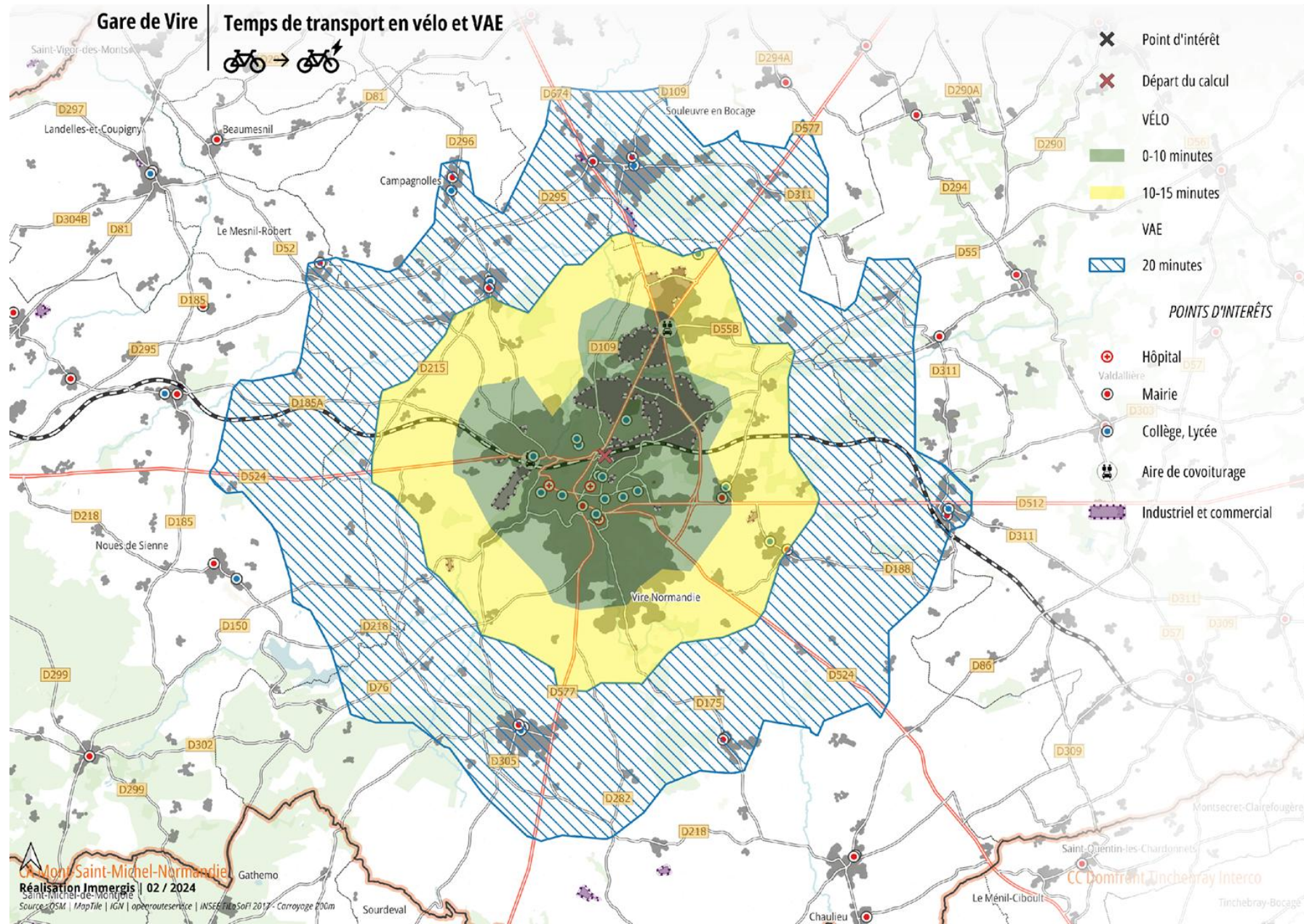
- 3^{ème} plan vélo avec pour objectifs de **renforcer l'offre cyclable** et **développer la mobilité au quotidien**.
- Plusieurs itinéraires cyclotouristiques départementaux :
 - Eurovélo 4 – Vélomaritime,
 - La vélowestnormandy,
 - Le projet de la Verdoyante.
- Verdoyante : projet majeur du Département qui représente une **opportunité certaine pour le territoire intercommunal afin de développer la pratique sur son ressort territorial**.
 - Tracé de 175 km.
 - **Double vocation** : tourisme, loisirs et mobilité quotidienne.
 - **Première continuité en juin 2025 en voie partagée** puis une qualification progressive de l'itinéraire.
 - **Plusieurs éléments restent à définir sur le tracé**



Le potentiel cyclable : Gare de Vire

Cette carte isochrone présente le **potentiel cyclable depuis la Gare SNCF de Vire** avec des temps de parcours allant jusqu'à 20 min.

Cette carte permet de visualiser le temps de parcours à vélo depuis différents points de de l'intercommunalité de la Vire au Noireau.



Balades en Calvados | Normandie

37 circuits

ESPACE VTT-FFC

Pays de Vire - Collines de Normandie

Legende

Point de départ	Sports et activités de plein air	Histoire et patrimoine
Point d'accès	Eclairage de pêche	Terme et water-bain
Office de tourisme	Piscine	Site touristique
Point d'information	Aire de plein-air	Point de vue
Camping	Parking	Type de végétation
Aire de services Camping-cars	Localité VTT	Dossier
Restauration	Alpéage VTT	Rocher
	Lavage VTT	Voie Verte
		GR

Les points de départ sont classés par couleur en fonction de leur difficulté.

- Le territoire intercommunal possède de nombreux itinéraires de VTT mettant en valeur le patrimoine naturel du territoire.
- Le territoire ne recense pas de boucle cyclotouristique d'intérêt départemental. Une boucle locale existe vers les gorges de la Vire.
- Un travail de valorisation et de communication est à déployer sur ces axes.

Les Circuits VTT

N°	Nom	Départ	Distance	Dénivelé positif	Difficulté
1	Les Trois Vallées	Campesau	10,4 km	-334 m	1h
2	Les Gorges de la Vire	Parking de la Vallée des Forêts	22,1 km	+625 m	2h
3	Les Planches Arenal		36,6 km	+1051 m	3h30
4	La Vallée de la Souleuvre		4,6 km	-180 m	1h30
5	Le Viaduc de la Souleuvre		10,4 km	-287 m	1h
6	Le Mont Chauve	Bois de la Vallée de la Souleuvre	26,8 km	-726 m	2h30
7	Les Collines de Normandie		39 km	+931 m	4h
8	Le Circuit des Sources		23,8 km	+561 m	3h30
9	Le Percée du Bocage		29 km	-680 m	3h
10	Le Circuit des Hérissons		5,8 km	+80 m	1h30
11	Au Fil de la Vire	La Grande Vallée	14,9 km	-157 m	1h30
12	Vues sur les Vertes Vallées	Parking de la Vallée des Forêts	34,2 km	-615 m	3h30
13	Au Cœur du Massif Forestier		10,1 km	-252 m	1h
14	Les Étang de Vieux Château	St-Georges	6,4 km	-154 m	1h45
15	Autour de l'Érmitage		14 km	-204 m	1h30
16	Entre Bois et Forêt		24,2 km	-514 m	2h30
17	Le Circuit des Deux Lacs		40,9 km	-923 m	4h15
18	Au Pays du Granite Bleu		22,3 km	-470 m	2h30
19	Le Lac de la Dathée	St-Martin-de-Frivy	5,8 km	-110 m	1h45
20	Le Village des Rituels		16,1 km	-378 m	1h45
21	Le Panorama de la Butte au Cerf		27,2 km	-577 m	3h
22	La Balade Roulottine		5,4 km	-110 m	1h45
23	Le Panorama des Houles		20,5 km	-307 m	2h
24	Le Circuit des Calvaires		29,1 km	+565 m	3h
25	Les Cascades du Pont à Retours		43 km	+820 m	4h30
26	Le Circuit des Écouffes		4,9 km	+95 m	1h30
27	Entre Vallons et Haies Bocagères		16,4 km	+284 m	1h
28	Sur les Traces des Templiers		26,9 km	-491 m	1h45
29	La Vallée du Tertillon		35,2 km	-625 m	3h
30	Le Circuit des Monts		4,4 km	-67 m	1h20
31	L'Échappée Aunaise		12,6 km	-185 m	1h
32	Les Monts d'Aunay		22,8 km	-450 m	2h
33	Le Périgé d'Odun		36,2 km	-740 m	2h45
34	Les Terres Rouges		5,7 km	+90 m	1h30
35	Le Bois du Roi		14,4 km	-245 m	1h15
36	À l'Échappée du Mont Pignon		28,9 km	-560 m	2h30
37	Le Schuss des Sources		4,9 km	-180 m	1h30
3	Le Bois de Campandré		33,1 km	+670 m	3h15

Code du Vététiste

Les recommandations pour bien vivre à VTT

Le Vélo Tout Terrain comme on veut ! mais...

- Empruntez les chemins balisés pour votre sécurité
- Respectez le sens des itinéraires
- Ne surestimez pas vos capacités et restez maître de votre vitesse
- Soyez prudent et courtois lors de dépassements ou croisements de randonneurs car le piéton est prioritaire
- Contrôlez l'état de votre VTT et vérifiez régulièrement et accessoirement de réparation
- Si vous êtes seul, laissez votre itinéraire à votre entourage
- Le port de casque est fortement recommandé (obligatoire pour les moins de 12 ans)
- Respectez les propriétés privées et les zones de cultures
- Attention aux ergols agricoles et forestiers
- Relevez les bornes
- Évitez la cueillette sauvage de fleurs, fruits et champignons
- Ne troublez pas la tranquillité des animaux sauvages
- Gardez vos déchets, soyez discret et respectueux de l'environnement
- Soyez bien assuré, pensez au Pass'Loisir.

Balises

Les différents circuits sont repérés par des numéros. Ils sont classés en fonction de leur difficulté par la couleur des numéros.

bleu : très facile
vert : facile
orange : difficile
rouge : difficile
noir : très difficile

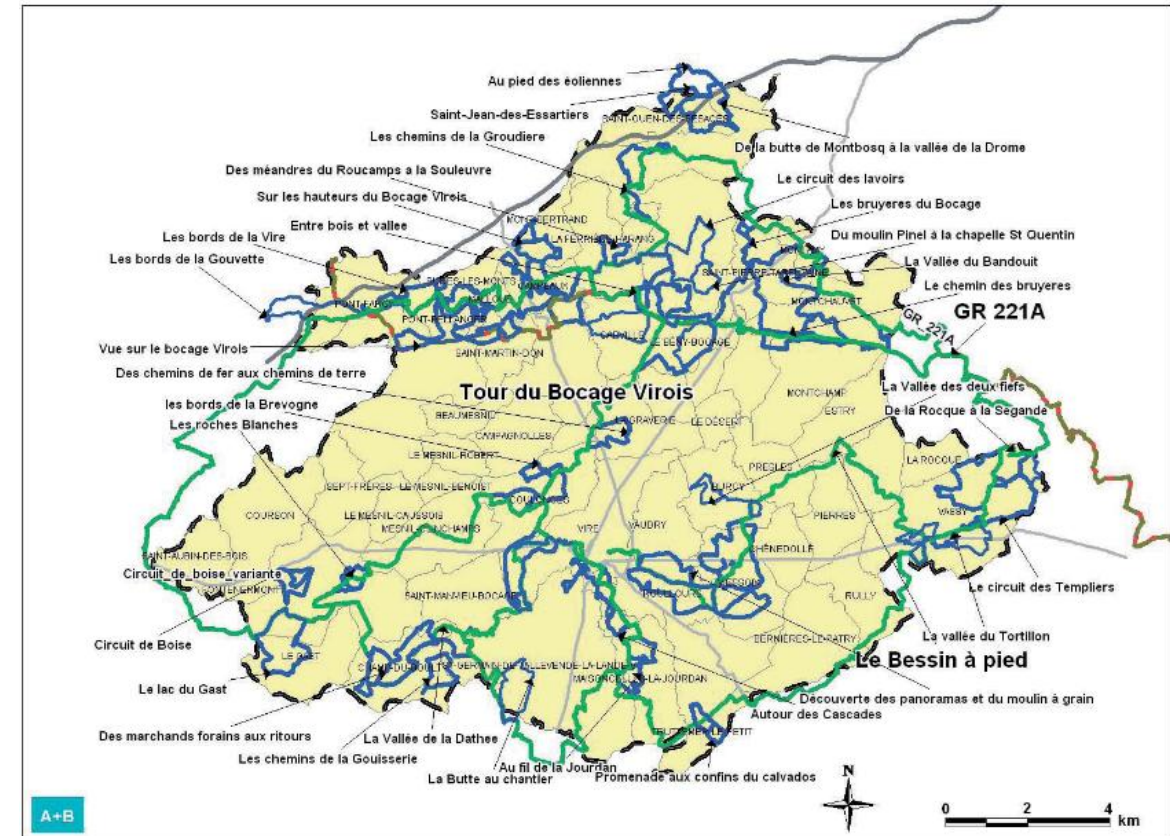
Type d'itinéraire

	Bonne direction
	Changement de direction
	Mauvaise direction
	Liaison
	Prudence ralentir

Les chemins PDIPR sur le territoire du SCoT



Les Sentiers de randonnée sur le territoire du SCoT



De nombreux chemins de randonnée et chemins communaux sont présents sur le territoire. Si aujourd'hui ils sont à destination des randonneurs, voir des cyclistes en VTT, il conviendra **d'étudier par la suite les possibilités d'aménagement pour réaliser des liaisons inter-bourgs.**

Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

- Programme national visant à accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité et à généraliser l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège.
- **20 attestations délivrées depuis 2019.**

➤ Le SRAV est un **enjeu essentiel de sensibilisation de la population** et son développement sur le territoire est un **axe à déployer, notamment en lien avec des programmes de co-financement** tel que « Génération Vélo » (programme porté par la FUB et l'ADEME), assurant l'accompagnement par un formateur régional à la sensibilisation et à la structuration du SRAV sur le territoire.

Associations vélo

- **Plusieurs associations cycloportives et cyclotouristiques** : Association Cyclotouriste Séverine (Noues de Sienne) ; Etoile cycliste de Condé en Normandie ; Vélo Club du Bocage, La Graverie Cyclos, Lénault Vélo, SLSN VTT Condé en Normandie et les 2 clubs de triathlon ...
- **Associations de promotion et d'animation** : Les Dérailliers du Bocage (antenne des Dérailliers de Caen), membre de la FUB; Mobyliis.

Locations vélo

- **Maison du Vélo** à Vire (Mobyliis) : et futur lieu de réparation.
- **Location par la CCIVN de VAE** au tarif de 42€ au mois et 90 € au trimestre (tarif réduit 30€ et 80€)
- Base de loisirs de la Dathée (VTT)

Réparation et achat vélo

- Intersport, Corner Bike, 100% Sport Vélo, O'Bicycles

Accueil Vélo

- **4 hébergements (2 maisons d'hôtes et 2 hôtels) à Vire et Souleuvre en Bocage.**
- L'office du tourisme de Vire est lui aussi labellisé. Aucun restaurant, lieux de visite ou loueurs/réparateurs vélo est recensé comme tel.

Cyclo services

- **17 établissements (magasins de cycles, hébergeurs...)** recensés sur le territoire.



- Etablir des **connexions structurantes autour des centralités** de chaque pôle de proximité en sécurisant les déplacements du quotidien.
- Créer des **liaisons depuis les zones d'habitation vers les pôles générateurs de déplacement et les lieux d'intermodalité.**
- **S'appuyer sur la stratégie départementale** pour développer la pratique touristique et de loisirs, mais aussi pour les déplacements quotidiens.
- **Renforcer les services dédiés** aux usagers du quotidien : ateliers de réparation, stationnement, sensibilisation, aide à l'acquisition de VAE...
- **Animer localement la formation et la sensibilisation** à la pratique cyclable.
- **Communiquer et accompagner** au changement de pratique.

Axe 1 :

Définir un réseau cyclable structurant sécurisé fondé sur les enjeux de mobilité quotidienne, de loisirs et touristique.

Axe 2 :

Renforcer et déployer les services complémentaires à destination de l'ensemble des publics.

Axe 3 :

Communiquer, sensibiliser et animer la pratique localement.

03

Elaboration de la stratégie



MÉTHODOLOGIE : LA CRÉATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable issu du diagnostic permet d'améliorer les **déplacements à vélo au sein des communes, et vers les territoires adjacents.**

L'ensemble du réseau répond à différents **enjeux, à la fois quotidien, économique, scolaire et touristique.**

Il intègre des propositions d'aménagement visant **l'apaisement de la circulation.**

Deux scénarios différents sont présentés, ils se distinguent par la qualité des aménagements proposés.

Scénario 1 : sécurité et efficacité optimale privilégiant les aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte)



Scénario 2 : bonne sécurité en proposant des aménagements en chaussée partagée



La très grande majorité des propositions d'aménagement sont en accord avec les recommandations du CEREMA et prennent en compte le contexte local. Les chiffrages proposés sont issus de ratios, exprimés HT, et ne comprennent ni les éventuelles acquisitions foncières, ni les éventuelles études complémentaires à la réalisation des aménagements.

Réseau cyclable structurant

Il s'agit des itinéraires cyclables répondant au **niveau d'enjeu le plus élevé** à l'échelle de l'Intercom. Il permet de se déplacer de la manière la plus **efficace** possible sans viser à une desserte fine des enjeux du territoire. Il s'appuie sur les itinéraires cyclotouristiques déjà en place.

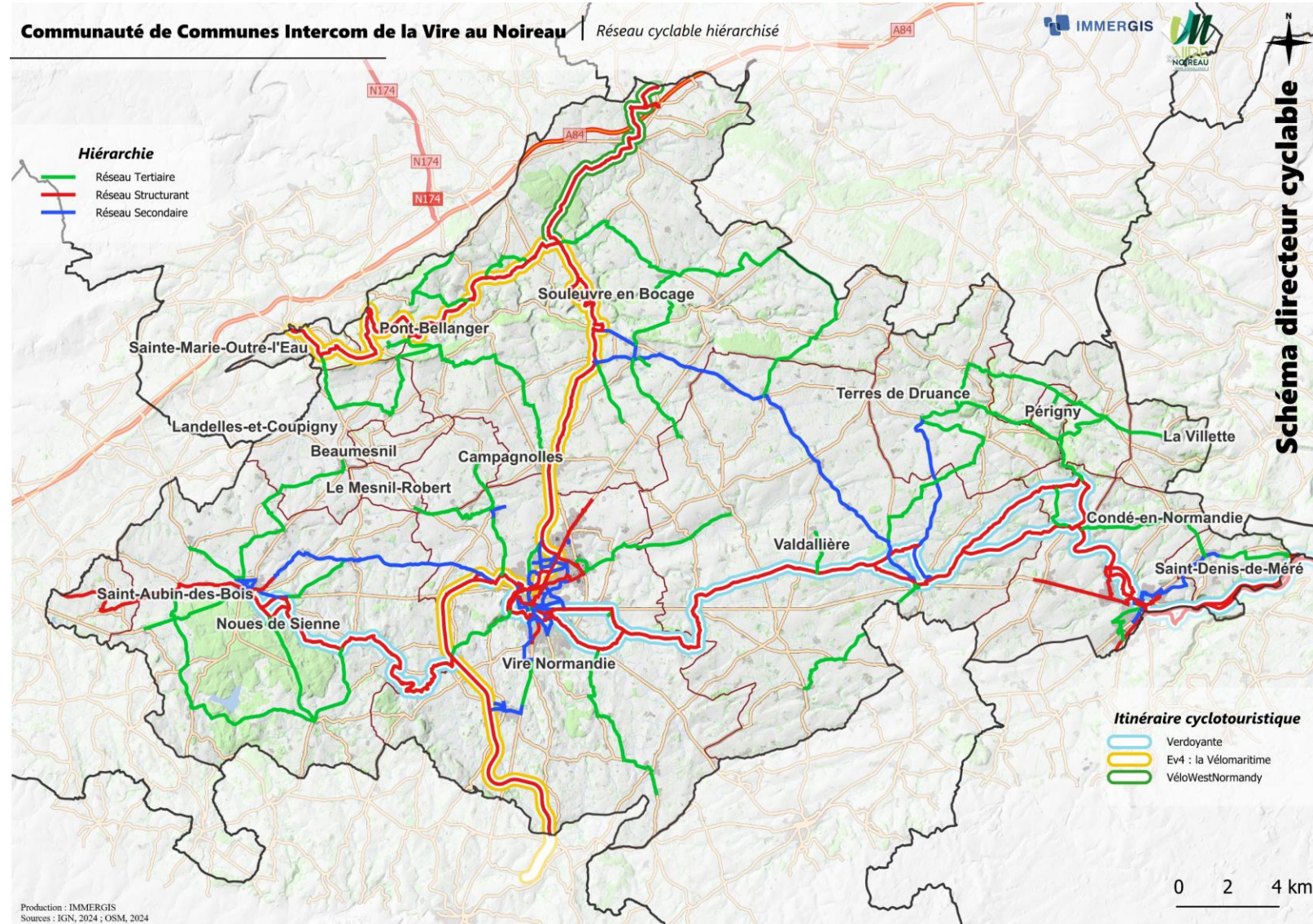
Réseau cyclable secondaire

Ces itinéraires cyclables répondent à des **enjeux secondaires** et permettent des **jonctions entre les lignes du réseau structurant**.

Le réseau secondaire est également dimensionné de manière à se déplacer efficacement.

Réseau cyclable tertiaire

Il permet de faire la **jonction entre les différents itinéraires** du réseau structurant et secondaire. Il dessert davantage de communes plus en profondeur.



Propositions d'aménagement – Scénario 1

Le scénario 1 préconise davantage d'investissements dans des **aménagements en site propre**.

Le chiffrage final intègre le Schéma directeur cyclable communal de Vire Normandie, mais exclut les itinéraires cyclotouristiques réalisés ou en cours de réalisation par le CD14.

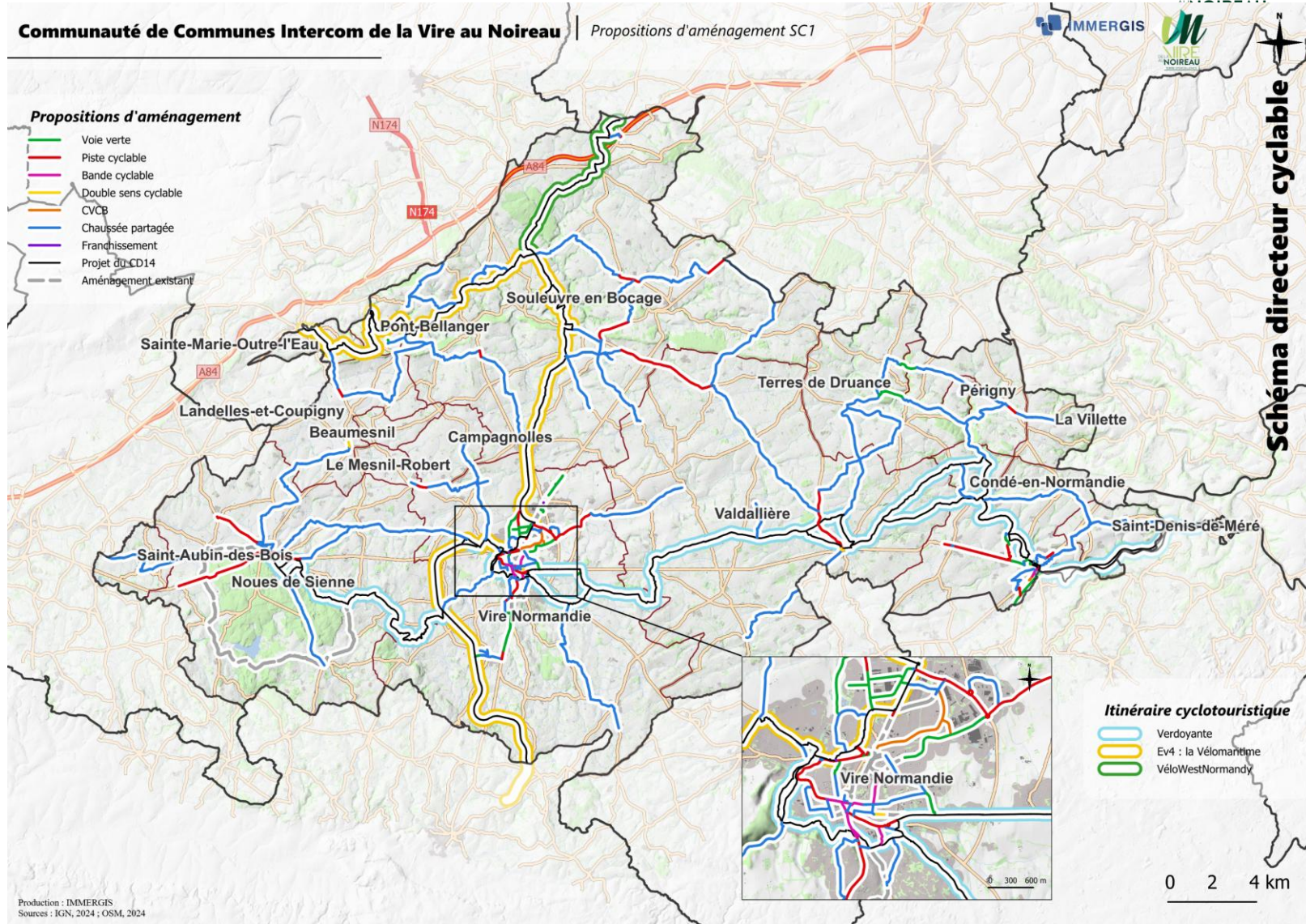


Schéma directeur cyclable

	Linéaire de réseau concerné par des propositions d'aménagement	% du linéaire concerné par des propositions d'aménagement	Coût global estimé	% du coût global
Réseau structurant	34 km	11,5 %	5 198 063 €	28,3 %
Réseau secondaire	71,5 km	24,3 %	5 805 425 €	31,6 %
Réseau tertiaire	189,3 km	64,2 %	7 361 471 €	40,1 %
TOTAL GENERAL	294,8 km	100 %	18 364 959 € Dont 7 735 158 € provenant du SDC communal de Vire Normandie	100 %

Typologie d'aménagement	Voie Verte	Piste cyclable	Bande cyclable	Double-sens cyclable	CVCB	Signalétique et marquage au sol (dont zone 30 en agglo)	Franchissement	Coût global estimé
Scénario 1	3 846 626 € 16,6 km	13 483 446 € 36,8 km	77 614 € 2,4 km	15 039 € 0,8 km	71 865 € 2,1 km	755 124 € 204,2 km	115 000 € 11 unités	18 364 959 € 294,8 km

Gestionnaire	Coût global estimé	% du coût global
Voirie CD14 <i>hors agglomération</i>	6 422 866 €	35 %
Voirie CD14 <i>en agglomération</i>	7 206 461 €	39 %
Voirie communale	4 735 632 €	26 %
TOTAL GENERAL	18 364 959 €	100 %

A l'échelle de l'intercommunalité, cela revient à un coût d'environ **400 €/habitant**, pour un coût de **8 090 €/km de voirie** (dont **14 000 €/km de voirie pour Vire Normandie**).

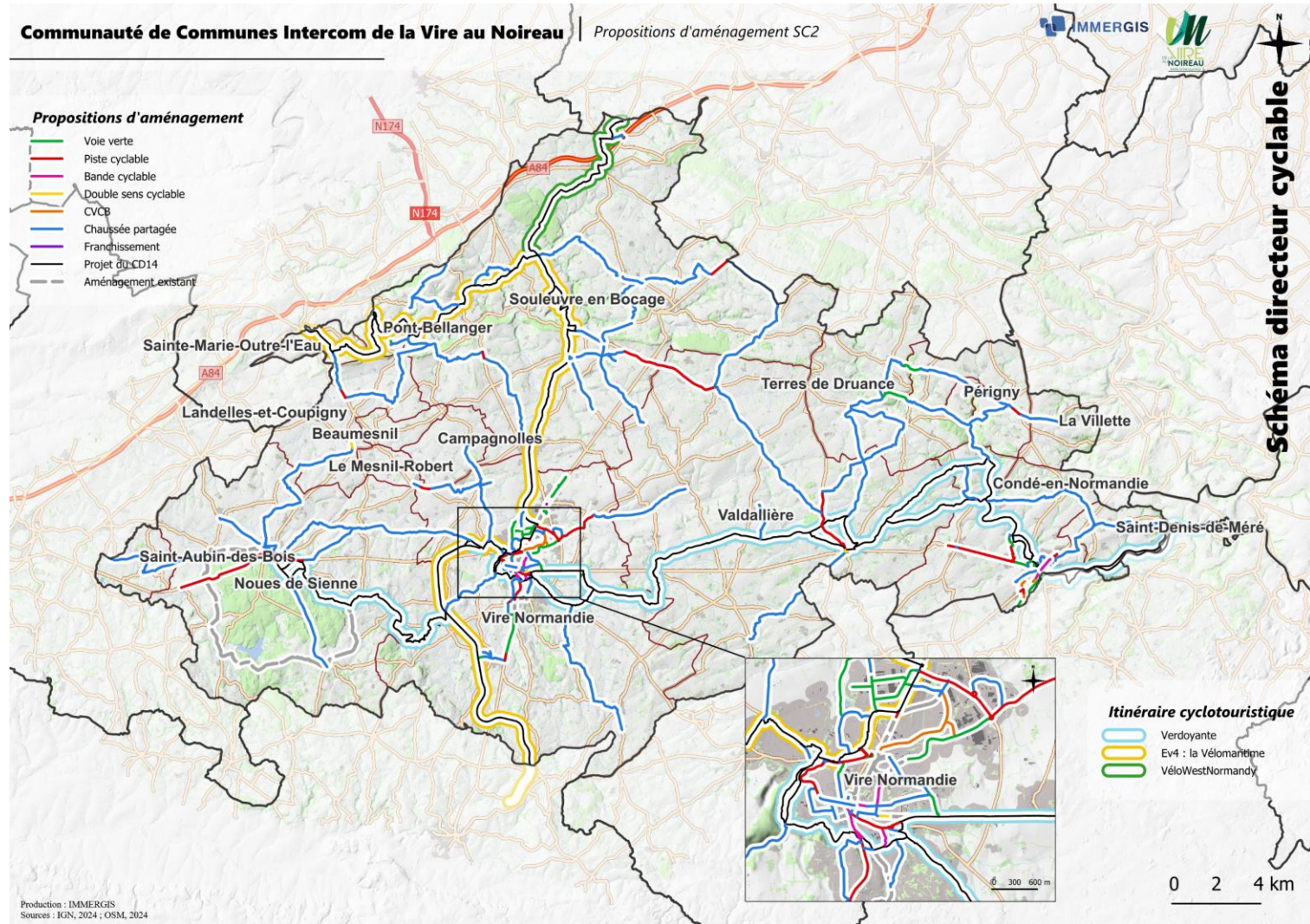
A titre de comparaison, le schéma de Bayeux Intercom a été estimé à **390 €/habitant** et **15 500 €/km de voirie**.

Propositions d'aménagement – Scénario 2

Le scénario 2 recommande un **déploiement plus important des aménagements en chaussée partagée** par rapport au scénario 1.

Le chiffrage final intègre le Schéma directeur cyclable communal de Vire Normandie, mais exclut les itinéraires cyclotouristiques réalisés ou en cours de réalisation par le CD14.

	Linéaire de réseau concerné par des propositions d'aménagement	% du linéaire concerné par des propositions d'aménagement	Coût global estimé	% du coût global
Réseau structurant	34 km	11,5 %	5 097 300 €	33,6 %
Réseau secondaire	71,5 km	24,3 %	5 221 685 €	32,7 %
Réseau tertiaire	189,3 km	64,2 %	5 241 196 €	33,7 %
TOTAL GENERAL	294,8 km	100 %	15 560 181 € Dont 6 965 320 € provenant du SDC communal de Vire Normandie	100 %



Propositions d'aménagement – Scénario 2

Typologie d'aménagement	Voie Verte	Piste cyclable	Bande cyclable	Double-sens cyclable	CVCB	Signalétique et marquage au sol (dont zone 30 en agglo)	Franchissement	Coût global estimé
Scenario 2	3 753 855 € 16,6 km	11 284 747 € 36,8 km	53 963 € 2,4 km	12 608 € 0,8 km	71 865 € 2,1 km	257 784 € 204,2 km	115 000 € 11 unités	15 560 181 € 294,8 km

Gestionnaire	Coût global estimé	% du coût global
Voirie CD14 <i>hors agglomération</i>	5 315 603 €	34 %
Voirie CD14 <i>en agglomération</i>	5 769 230 €	37 %
Voirie communale	4 475 348 €	29 %
TOTAL GENERAL	15 560 181 €	100 %

A l'échelle de l'intercommunalité, ce scénario revient à un coût d'environ **336 €/habitant**, pour un coût de **6 850 €/km de voirie** (dont **13 240 €/km de voirie pour Vire Normandie**).

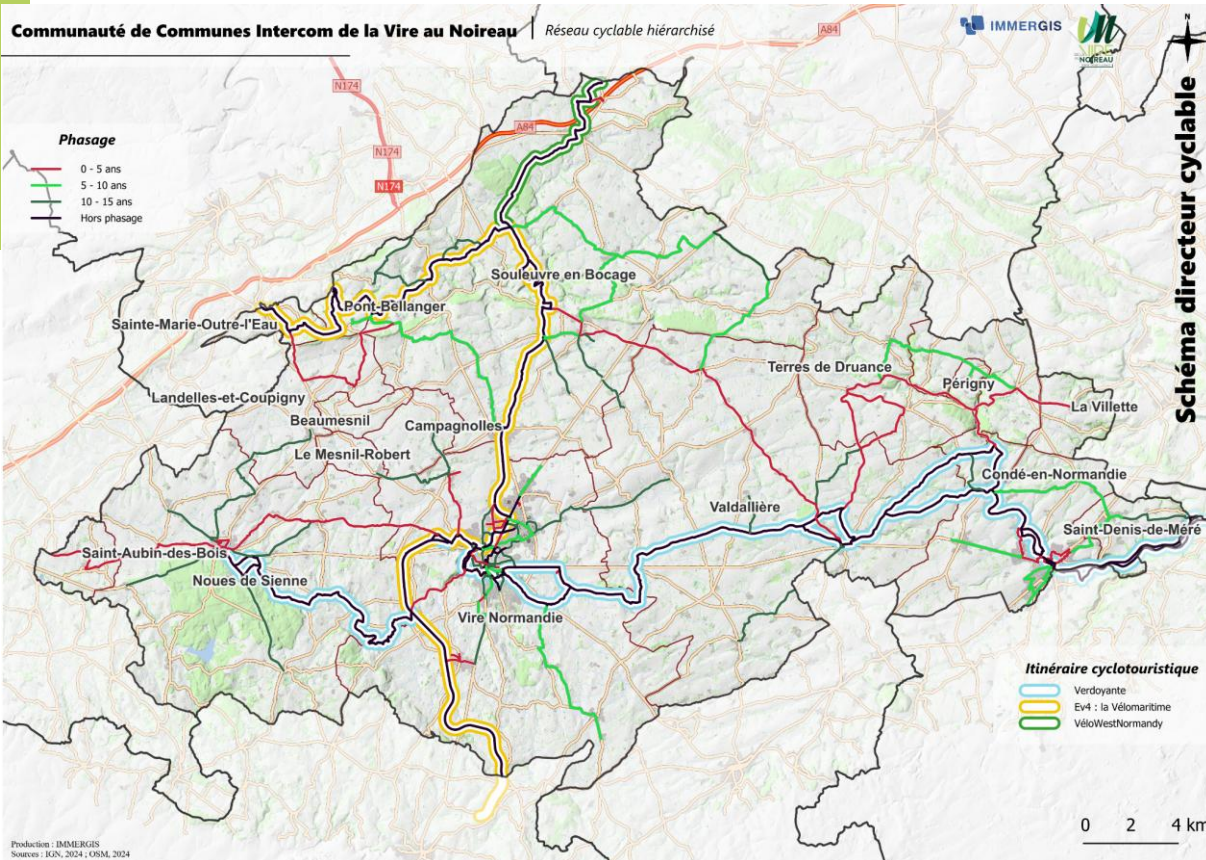
Pour rappel, le schéma de Bayeux Intercom a été estimé à **390 €/habitant** et **15 500 €/km de voirie**.

Estimation des coûts par phase

Scénario 1



Scénario 2



04

Actions à déployer





FICHES ACTIONS

AXE 1 : DEFINIR UN RESEAU CYCLABLE STRUCTURANT SECURISE FONDE SUR LES ENJEUX DE MOBILITE QUOTIDIENNE, DE LOISIRS ET TOURISTIQUE

- Aménager le réseau cyclable
- Déployer la signalisation directionnelle cyclable sur le réseau

AXE 2 : RENFORCER ET DEPLOYER LES SERVICES COMPLEMENTAIRES A DESTINATION DE L'ENSEMBLE DES PUBLICS

- Renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisé en lien avec l'offre de transport, les lieux de vie et de loisirs
- Pallier les carences de stationnement vélo dans les lieux d'habitation collectifs et les établissements recevant le public
- Renforcer une offre de location longue durée de VAE
- Développer une Maison du vélo (Maison des mobilités)
- Déployer des aires de services et haltes-repos sur les itinéraires touristiques et de loisirs
- Expérimenter des bornes de réparation, station de gonflage et bornes de recharge pour les VAE

AXE 3 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER, ANIMER LA PRATIQUE LOCALEMENT

- Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable
- Inciter à la labellisation « Employeur Pro-Vélo » pour les usagers du quotidien et le label « Accueil Vélo » pour le vélotourisme
- Développer les actions événementielles en faveur de la mobilité active
- Multiplier et accélérer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo
- Évaluer les infrastructures, services et dispositifs via des enquêtes et comptages



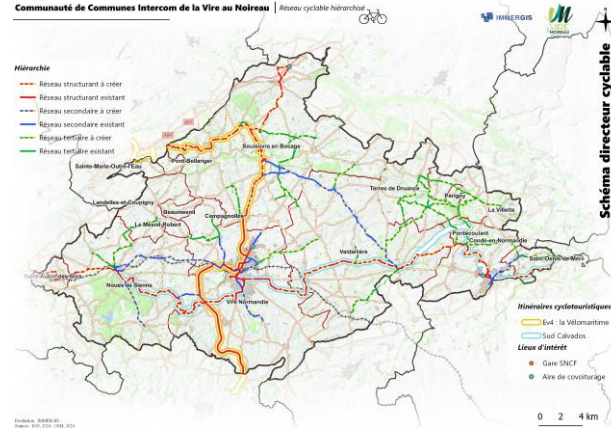
Action 1 : Aménager le réseau cyclable

Axe 1 : Définir un réseau cyclable structurant fondé sur les enjeux de mobilité quotidienne, de loisirs et touristique

Déployer un réseau cyclable continu, direct et sécurisé.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action :

- Priorisation de l'action dans le temps pour assurer la desserte des principaux équipements et résorber les discontinuités.
- La réalisation des aménagements peut s'organiser en fonction de la difficulté technique.
- Marquer les séparations entre les usages : aménagements cyclables, voies motorisées et trottoirs.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.
- Les continuités vers les territoires voisins sont intégrées.



Coût (aménagement et régime) :
18 364 959 € HT pour le scénario 1
15 560 181 € HT pour le scénario 2



Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires structurants
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants
- Baromètre des villes cyclables

Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se déplaçant de façon rapide et directe. Assurer un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers, tout mode de transport confondu.

Objectifs :

- Réduire les discontinuités.
- Réaliser des itinéraires cyclables.
- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de l'agglomération.

Calendrier : Long terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Région, Département, Communes

Subventions :
État, Région, Département

Action 2 : Déployer la signalisation directionnelle cyclable sur le réseau

Axe 1 : Définir un réseau cyclable structurant fondé sur les enjeux de mobilité quotidienne, de loisirs et touristique

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Le jalonnement participe pleinement au développement des pratiques cyclables. À des fins quotidiennes ou touristiques, les possibilités d'orientation et de repérage offertes par l'outil procurent aux cyclistes des déplacements simplifiés.

L'indication d'itinéraires malins : davantage directs, sûrs ou agréables, ils confortent les déplacements cyclables. La pose de repères directionnels adaptés permet dans le cas d'itinéraires non aménagés, mais cyclables, de marquer la continuité. Le jalonnement agit également sur la visibilité et sécurité des cyclistes, en remplissant une fonction d'avertissement pour les autres usagers de la voirie.

L'indication kilométrique est pertinente et fortement recommandée.

Les critères essentiels pour la mise en place de la signalétique sont les suivants :

- Uniformité
- Homogénéité
- Simplicité
- Visibilité
- Lisibilité



JALRIC - Vélo & Territoires.



Coût :
XX€ HT pour la fourniture du matériel

Constat :

Absence de signalétique directionnelle dédiée aux déplacements du quotidien sur le réseau cyclable.

Objectifs :

- Identifier les rabattements vers les centralités des communes.
- Renforcer et mettre en cohérence la signalétique existante.

Calendrier : Long terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Région Normandie, Communes

Subventions :
Région Normandie, Département

Action 3 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisé en lien avec l'offre de transport, les lieux de vie et de loisirs

Axe 2 : Renforcer et déployer les services complémentaires à destination de l'ensemble des publics

Mise en œuvre opérationnelle

➤ Voir le plan de stationnement

- Implanter des consignes collectives aux abords de la gare de Vire Normandie (en plus des box individuels)
- Implanter des boxes individuels et/ou des arceaux dans les lieux de vie et de loisirs



Gare Saint
Charles
Marseille
© Altinnova



Vire
Normandie
© Isabelle
INNOCENTI

Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Le stationnement sécurisé des vélos aux haltes et gares est le point clé pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, d'autant plus lorsque l'emport de vélo à bord des trains est impossible.

Objectifs :

- Augmenter l'aire d'attraction des réseaux de transports publics en facilitant l'accès au vélo.
- Augmentation des trajets intermodaux.

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN, Communes

Partenaires :
Département, Région

Subventions :
Alvéole + (pour les stationnements couverts)



Coût :

- Arceaux : 110€ / place
- Abri : 600€ / place
- Box : 1 600€ / place
- Consigne collective : à partir de 1 800€/place



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Action 4 : Pallier les carences de stationnement vélo dans les lieux d'habitation collectifs et les établissements recevant le public

Axe 2: Renforcer et déployer les services complémentaires à destination de l'ensemble des publics

Mise en œuvre opérationnelle

➤ Voir le plan de stationnement

- 5 critères primordiaux à prendre en compte dans le choix d'implantation des stationnements vélo pour assurer sécurité et utilisation de ces derniers :

- Visibilité : environnement de fort contrôle social, signalétique de rabattement
- Praticité : minimisation des obstacles, stabilité du vélo
- Sécurité : cadre et roue avant attachés, environnement de fort contrôle social, surveillance, sentiment de sûreté
- Quantité suffisante
- Éclairage : éclairage public ou éclairage spécifique selon les cas

- Développer la neutralisation de places de stationnement dans les parkings en ouvrages pour mettre en place des stationnements vélos dédiés ou des consignes sécurisées pour des stationnements de longue durée (nuit).

- Implanter des consignes sécurisées sur voirie, de 5 places au total, notamment dans les zones d'habitat denses.

- Développer des parkings en ouvrage où des implantations plus importantes seraient envisageables.

Durée	Destination	Distance admise	Support
Courte durée : inférieure à 1h	Commerces, services publics...	Entre 10 et 20m	Arceaux ; abris à vélo ouverts
Moyenne durée : entre 1h et la ½ journée	Lieux de travail, loisirs, parcs publics, établissements scolaires, entreprises	Entre 30 et 50m pour des espaces sécurisés	Arceau ; abris vélo ouvert ; consigne collective avec accès sécurisé ; consignes individuelles
Longue durée : jour(s)	Aux abords des pôles d'échanges multimodaux et parkings relais	Jusqu'à 70m des espaces abrités, sécurisés, à l'accès contrôlé et attractif	Consignes collectives avec accès sécurisé ; Consignes individuelles



Coût :

- Box : 1600€ / place
- Consigne collective : à partir de 1800€/place



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Constat :

Le stationnement se présente comme un levier essentiel de la politique vélo d'un territoire. Il se manifeste sous des formes diverses : arceaux, stationnements couverts, stationnements dans des espaces clos réservés (résidents, salariés...). La durée de stationnement demeure le critère principal à prendre en compte pour définir le type de stationnement à implanter. Pour les lieux de résidence, il est donc préférable de déployer des stationnements de type consignes avec un accès sécurisé

Objectifs :

- Hausse de la part de propriétaires de vélos dans les zones à forte concentration de constructions anciennes.
- Hausse du nombre de places de stationnement vélo sécurisé adapté

Calendrier :

Court terme

Porteur :

Communes

Partenaires :

CCIVN, entreprises

Subventions :

Alvéole + (pour les stationnements couverts)

Le plan de stationnement vise le déploiement de stationnements vélo dans tous les pôles générateurs de flux.

En accord avec les compétences de l'EPCI et des collectivités territoriales, les dépenses peuvent se répartir de la manière suivante :

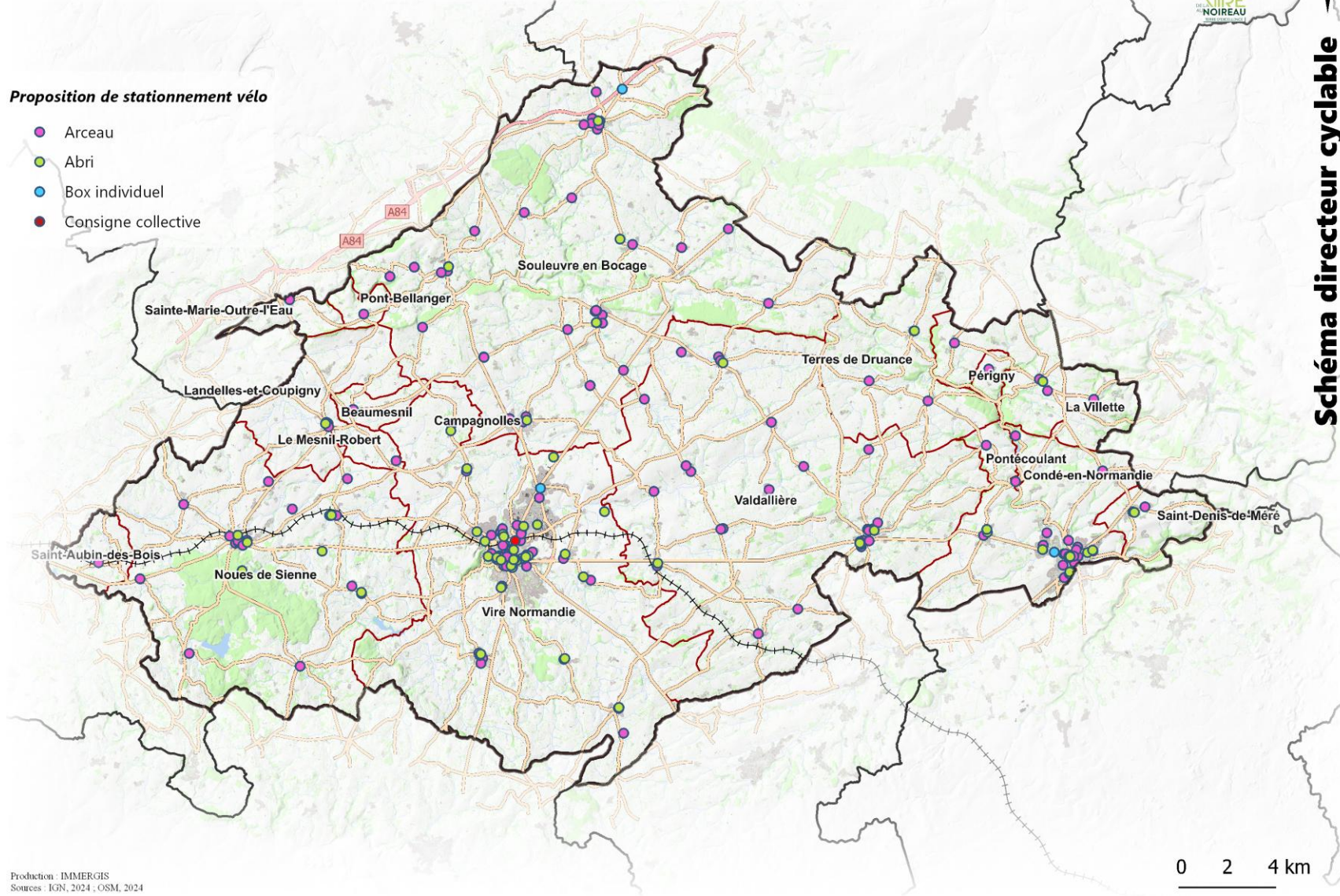
Investissement par acteurs (à leur discrétion) :

Acteurs / Accessibilité	Coût fourniture	Capacité de stationnement
Commune	418 670 €	1 209
<i>Publique</i>	101 165 €	729
<i>Scolaire</i>	288 000 €	480
Département	126 000 €	210
<i>Scolaire</i>	126 000 €	210
Région	72 000 €	120
<i>Scolaire</i>	72 000 €	120
Total général	616 670 €	1 539



Proposition de stationnement vélo

- Arceau
- Abri
- Box individuel
- Consigne collective



Production : IMMERGIS
Sources : IGN, 2024 ; OSM, 2024

Action 5 : Renforcer une offre de location longue durée de VAE

Axe 2 : Renforcer et déployer les services complémentaires à destination de l'ensemble des publics

Mise en œuvre opérationnelle

	Scénario 1 Gestion directe (régie)	Scénario 2 Gestion déléguée (SPL ou DSP)
Avantages	Retours d'expérience : pour des parcs de moins de 100 vélos, les petites structures privilégient la gestion en régie publique. Calibrage de l'offre selon la demande de la population plus rapide.	Gestion à la charge du prestataire. Possibilité d'associer ce service à un autre marché.
Inconvénients	Investissement initial et recrutement d'un ETP	Gestion privilégiée pour des parcs de plus de 1000 vélos. Lourdeur de la mie en place et risque d'absence de prestataire intéressé
Dimensionnement	Recommandations CEREMA : 10 vélos pour 10 000 habitants au lancement du service, puis augmentation progressive du ratio jusqu'à atteindre 20 voire 30 vélos pour 10 000 habitants. 40 VAE au lancement du service. Déploiement par tranche : 5 vélos par trimestre et en fonction de la demande.	
Tarification et conditions d'utilisation	Abonnement semestriel : 250 € Abonnement annuel : 450 € Caution : 500 € Location sur 6 mois, renouvelable une fois (ou non renouvelable dans le cas d'une location annuelle) Habitants de la CCIVN de 18 ans et plus Livraison du vélo à domicile si le lieu de résidence se situe à plus de 15 km du lieu de location (Maison du vélo)	



Coût :

Investissement

- Achat VAE : entre 1 200 et 2 500 € /vélo
- Achat « kit de sécurité » (gilet jaune, lumières, antivol) : environ 40 €
- Soit entre 49 600 € et 101 600 € au lancement pour 40 vélos

Fonctionnement

- Coût moyen hors recettes* : 800 € /vélo /an soit 32 000€/an
- 1 ETP nécessaire pour la logistique et la maintenance (régie)



Suivi :

- Nombre de locations pourvues
- Nombre de km parcourus
- Questionnaire de satisfaction rempli à la fin de la location par les usagers
- Potentielle liste d'attente

Constat :

Lors de l'enquête en ligne, 33% des répondants ont évoqué la volonté de déployer un service de location de VAE. Un tel service est ainsi plébiscité par la population et encourage la pratique cyclable sur le territoire.

Objectifs :

- Permettre aux habitants de tester l'usage du VAE avant de déclencher un achat réfléchi
- Permettre à des personnes non motorisées d'accéder à une solution de mobilité et de pouvoir se déplacer de façon autonome

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :

Subventions :

Fonds Vert « Développement des mobilités durables en zones rurales » du Plan France ruralités - axe 3 volet 2 création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité

Action 6 : Développer une Maison du vélo (Maison des mobilités)

Axe 2 : Renforcer et déployer les services complémentaires à destination de l'ensemble des publics

Mise en œuvre opérationnelle

Aujourd'hui, une Maison du vélo est en cours de déploiement par l'association Mobyliis qui accompagne les personnes rencontrant des problèmes de mobilité.

L'IVN souhaite promouvoir une Maison du vélo comme référence du territoire sur les sujets en lien avec le vélo en accroissant davantage son rôle. L'objectif est de faire de la Maison du vélo le lieu de référence pour les habitants et les visiteurs sur les questions du vélo. Pour ce faire, différents services peuvent être développés :

- La location longue durée de VAE
- Les ateliers participatifs de réparation de vélo animé par un professionnel
- Les événements, expositions et animations culturelles autour du vélo
- Intégrer la Maison du vélo dans la future Maison des mobilités (ancienne gare)
- La documentation papier sur la pratique du vélo (itinéraires disponibles, évènements, réparateurs sur le territoire...)

Un point de vigilance est à prendre en compte : la Maison du vélo se situant sur la commune de Vire, il est important de réaliser des actions « hors les murs » et de diffuser les informations sur le reste du territoire, notamment en s'appuyant sur les maisons France Services.



Coût :

- Temps d'agent
- Foncier
- Communication interne à la CCIVN



Suivi :

- Nombre de visites à la Maison du Vélo
- Satisfaction des usagers

Constat :

Malgré la pluralité des services proposés par la Maison du vélo, elle reste méconnue des habitants. Or, le déploiement d'un espace dédié à la mobilité cyclable peut valoriser l'action du territoire et servir de lieu « clé » pour différentes actions : location, ateliers de réparation, vélo-école, etc.

Objectifs :

- Intégrer la maison du vélo en tant qu'acteur indispensable sur les sujets du vélo
- Centraliser les principaux services à la population au sein d'un lieu dédié

Calendrier : Court terme

Porteur :
CCIVN , Mobyliis

Partenaires :
Offices de tourisme, communes

Subventions :

Action 7 : Déployer des aires de services et haltes-repos sur les itinéraires touristiques et de loisirs

Axe 2 : Renforcer et déployer les services complémentaires à destination de l'ensemble des publics

Mise en œuvre opérationnelle

- Implanter les aires de services à proximité immédiate des itinéraires cyclables majeurs
- Une signalisation claire et facile à déchiffrer pour orienter les usagers vers l'équipement
- Des équipements ouverts à tous



Halte-repos, Wallonie

Classification des équipements vélo selon leur importance sur les aires de services et les haltes-repos :

	AIRE DE SERVICES	HALTES - REPOS
RÉPARTITION	Tous les 20 à 30 km environ	Tous les 10 km environ
TABLE DE PIQUE-NIQUE	● ● ●	● ● ●
STATIONNEMENT VÉLO	● ● ●	● ● ●
POINT D'EAU POTABLE	● ● ●	●
SANITAIRES	● ● ●	●
RELAIS INFORMATION SERVICES	● ●	●
ABRI	● ●	●
CONSIGNE BAGAGE SÉCURISÉE	● ●	●
POUBELLES	●	●
ATELIER D'AUTO-RÉPARATION ET D'ENTRETIEN	●	●
POINT DE RECHARGES	●	●
BORNE WIFI	●	●
AIRE DE JEUX	●	●
BANC	●	●

Légende
 Équipement indispensable : ● ● ●
 Équipement recommandé : ● ● ●
 Équipement facultatif : ●

© Vélo&Territoires



Coût :

Selon les équipements mis en place



Suivi :

- Suivi des implantations sur le territoire
- Retour des usagers

Constat :

Le déploiement d'équipement en lien avec la pratique touristique et de loisirs pour améliorer le niveau de service proposé aux usagers du vélo permet de faciliter l'accès au vélo et d'accroître la pratique.

Objectifs :

- Accroître la satisfaction des usagers et leurs bien-être
- Augmentation du nombre de cyclotouristes
- Harmoniser l'offre de service et équipement existante

Calendrier : Court à moyen terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Communes, Département du Calvados

Subventions :
Alvéole+ pour les stationnements vélos couverts
AAP Velotourisme ADEME

Action 8 : Expérimenter des bornes de réparation, stations de gonflage et bornes de recharge pour les VAE

Axe 2 : Renforcer et déployer les services complémentaires à destination de l'ensemble des publics

Mise en œuvre opérationnelle

- Déployer jusqu'à trois bornes (réparation et stations de gonflage) en libre-service en expérimentation sur le réseau cyclable structurant afin d'identifier les potentiels et d'étudier l'usage du service. L'implantation se fait sur le réseau structurant sur les itinéraires réalisés en premier et sur le réseau dédié au tourisme.
- Concernant les bornes de recharge VAE, ces dernières sont à privilégier pour une pratique de loisirs et touristique :
 - Implantation sur les lieux de passage propices à faire une pause et les lieux accueillant du public : aire de service, site touristique, office de tourisme...
 - Prioriser les bornes de recharge rapide qui permettent de recharger la batterie entre 30 et 90 minutes (au lieu de minimum 3h pour des bornes classiques).
 - Y assortir des dispositifs associés : prise USB pour recharger les téléphones, accès wifi, casiers sécurisés...
 - Possibilité de mettre en place des recharges alimentées par panneaux photovoltaïques pour des bornes isolées du réseau électrique existant.



© SIEM



Coût :

- De 500 € pour une borne d'outillage simple, à 7 000 € pour la station de réparation avec banc, carte du réseau, pompe à vélo.



Suivi :

- Suivi des implantations sur le territoire
- Retour des usagers

Constat :

L'accès au vélo peut être amélioré en mettant en place des services « pratiques » pour améliorer le niveau de service proposé et faciliter le quotidien des usagers du vélo.

Objectifs :

- Hausse du niveau de service.
- Hausse de la pratique cyclable utilitaire et cyclotouristique.

Calendrier : Moyen terme

Porteur :
CCIVN, Communes

Partenaires :
Office de tourisme, Département du Calvados

Subventions :
Programme « Développer le Vélotourisme » ADEME

Action 9 : Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer la pratique localement

Mise en œuvre opérationnelle

- Faire de l'identité visuelle de l'offre de mobilité, et notamment de l'offre de mobilité cyclable, un élément du paysage de l'espace public connu par l'ensemble des administrés de la CCIVN.
- Développer une communication originale et ludique sur le modèle du Kit de communication de l'ADEME en promouvant des arguments autour du bénéfice sur la santé, le cadre de vie, les économies réalisées et l'environnement.



© ADEME

➤ Cette action est à mettre en relation avec les actions de communication développées dans le Plan de Mobilité Simplifié (axe 3).



Coût :

Selon les actions choisies



Suivi :

Visibilité des supports de communication

Constat :

Le déploiement d'une identité visuelle unique concernant la mobilité cyclable, intégrée à l'identité visuelle et à la communication plus globale de la politique de mobilité, favorise la cohérence globale de la politique vélo.

Objectifs :

- Compréhension facilitée et simplifiée de l'offre de mobilité cyclable

Calendrier :

Court à moyen terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Communes, offices de tourisme

Subventions :
État, Fonds Européens

Mise en œuvre opérationnelle

- Plusieurs actions peuvent être mises en place par les entreprises :
 - Stationnements sécurisés
 - Casiers et douches à disposition
 - Mise en place du Forfait Mobilités Durables
 - Flotte de vélos mise à disposition
 - Développement du télétravail intégrant une logique de démobilité (lorsque les activités le permettent)
- Le rôle de la CCIVN est d'élaborer une boîte à outils mise à disposition des entreprises, et de communiquer sur les retours d'expérience d'autres territoires. Pour ce faire, la CCIVN peut se fonder sur les recommandations « Employeurs Pro-Vélo » et inciter à une telle labellisation.
- Cette action s'inscrit ainsi dans la suite du programme Mobipro et est largement à mettre en lien avec l'action 14 du PdMS.
- Une incitation à la labellisation « Accueil vélo » peut également être mise en place auprès des professionnels du tourisme. Le label « Accueil Vélo » est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance :
 - Établissement situé à moins de 5km d'un itinéraire vélo
 - Équipements adaptés (abri vélo, kits de réparation, stationnement sécurisé...)
 - Services dédiés aux cyclistes (transfert de bagages, lessives, location...)
- Le label similaire « Cyclo Services », développé par l'office de tourisme de Bayeux, pourra être porté sur le territoire pour labelliser des établissements accueillants pour les cyclistes.



© Employeur Pro-Vélo



Coût :

- Selon les actions choisies



Suivi :

- Suivi interne aux entreprises
- Évolution de la part modale

Constat :

Concernant les usagers du quotidien, la mobilité cyclable fait souvent l'objet d'un manque de prise en compte par les employeurs qui constituent pourtant un maillon essentiel des déplacements domicile-travail

Objectifs :

- Inciter les employeurs à intégrer une logique d'aménagement du site en faveur des cyclistes
- Hausse significative de l'usage du vélo dans les entreprises labellisées et à destination des communes en lien avec ces entreprises.

Calendrier :

Court à moyen terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Mobipro, Offices de tourisme

Subventions :
Label employeur pro-vélo

Action 11 : Développer les actions événementielles en faveur de la mobilité active

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer la pratique localement

Mise en œuvre opérationnelle

- Si des actions événementielles à propos de la mobilité de manière générale sont menées sur le territoire de la CCIVN, il est judicieux également de réaliser des événements spécifiques autour du vélo. Cela peut prendre diverses formes comme : des balades vélo pour tout niveau et tout âge, des challenges au quotidien...
- Plébisciter et inciter les entreprises à participer à certains challenges tout en renforçant le programme Mobipro. Les challenges « Géovélo » ou « Tout à vélo », auxquels les entreprises peuvent participer et disposent d'un classement dédié, sont de bons exemples d'implication des entreprises dans la démarche de mobilité cyclable.
- Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mai à Vélo » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité » ou encore la création d'une fête du vélo.



© CCIVN



Coût :

- Organisation d'une fête du vélo : exemple de la Ville d'Avignon avec 170€ pour 1000 habitants/an



Suivi :

- Nombre d'évènements réalisés
- Nombre de participants
- Retour d'expérience

Constat :

Occasion de favoriser le changement des mentalités et de sensibiliser l'ensemble des habitants aux enjeux de cohabitation et de sécurité, les actions événementielles permettent de favoriser une prise de conscience collective plus rapide à propos de la pertinence du vélo. La CCIVN s'engage déjà dans des actions événementielles, mais gagnerait à les renforcer pour engendrer une plus grande participation et en élargissant les publics cibles.

Objectifs :

- Utiliser les événements en place comme vecteurs de communication et de sensibilisation pour la population.
- Mobilisation de la population autour des animations et évènements.

Calendrier :

Court à moyen terme

Porteur :
CCIVN

Partenaires :

Vélocistes, associations, Office de tourisme, médias

Subventions :

Action 12 : Multiplier et accélérer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer la pratique localement

Mise en œuvre opérationnelle

La formation pour l'apprentissage vélo doit être réalisée par des formateurs agréés, plusieurs possibilités s'offrent ainsi à la CCIVN :

- 1) Prestataire extérieur réalisant la formation
- 2) La formation d'un éducateur territorial des activités physiques et sportives (ETAPS) grâce à une mise à niveau par un module de 2 à 3 jours.

Formation des enfants – Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

- Formation de 500 élèves /an/animateur à raison de 8 demi-journées de formation par semaine.
- 1 cycle composé de 3 blocs.
- 5 cycles par an entre les vacances scolaires.
- 1 session pour une dizaine d'élèves.

Formation adulte

- Il est également envisageable de réaliser des ateliers de remise en selle et d'apprentissage pour un public adulte. Moins encadrée que le SRAV, cette formation peut s'adapter aux besoins des participants.

L'association Mobyliis peut être un acteur pour la mise en œuvre de cette action. Le déploiement de la formation est en cours de réflexion.



© FUB



Coût :

- Formation de l'ensemble des élèves de CM1 au SRAV : env. 20 000 €/an



Suivi :

- Nombre d'ateliers réalisés
- Nombre de personnes ayant bénéficié de l'atelier
- Évaluation de la part modale

Constat :

La formation et l'apprentissage du vélo sont des éléments essentiels pour accroître la pratique sur le territoire. Ils permettent d'acquérir des compétences techniques (équilibre, trajectoire, réparations basiques...) et des savoirs-être afin de se sentir à l'aise et augmenter le sentiment de sécurité.

Objectifs :

- Renforcer la formation sur le territoire
- Augmenter le nombre d'ateliers en faveur du vélo pour l'ensemble des publics

Calendrier : Court terme

Porteur :

CCIVN, Mobyliis

Partenaires :

Associations locales, communes, services de l'Etat

Subventions :

Génération Vélo

Mise en œuvre opérationnelle

	Scénario 1 Comptage non permanent humanisé	Scénario 2 Comptage non permanent	Scénario 3 Comptage permanent
Avantages	Informations qualitatives (type de vélo, genre, âge, éclairage, comportements aux carrefours, défauts de circulation...)	Informations quantitatives exhaustives sur une courte durée Absence information qualitative (exception si vidéo) Durée de comptage sur l'ensemble de la journée Coûts	Informations quantitatives exhaustives sur l'ensemble de l'année Absence information qualitative (exception si vidéo) Précisions Comparaisons facilitées
Inconvénients	Coûts Fréquence de comptage À compléter avec du comptage « technique »	Informations manquantes sur certaines périodes	Coûts Nécessité d'axes cyclables structurants aménagés

➤ Cette action est à mettre en relation avec les outils de suivi et d'évaluation du Plan de mobilité Simplifié. Elle doit être complétée par des outils d'évaluation qualitatifs tels que des enquêtes usagers.



Coût :

- Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000 € et 6 800 €/compteur
- Transmission des données : 300€/compteur
- Compteur-totem : entre 13 680 € et 26 000 €
- Coûts supplémentaires de maintenance, détection et compréhension des erreurs, analyse des données
- Comptage humanisé : exemple Dijon Métropole 6 500 € / an pour 4 jours pendant 8h sur 8 sites, soit 25 €/h de comptage par site



Suivi :

- Retours chiffrés
- Comparaison des résultats obtenus

Constat :

Les données de comptage des cyclistes permettent d'identifier les besoins des cyclistes, de les hiérarchiser et de planifier les projets. L'analyse de la fréquentation des aménagements réalisés permet également de communiquer sur l'évolution de la pratique.

Objectifs :

- Permettre un suivi complet et chiffré du déploiement du schéma directeur cyclable.
- Suivre l'évolution de la pratique vélo sur le territoire.
- Évaluation de la politique cyclable mise en œuvre.

Calendrier : Court terme

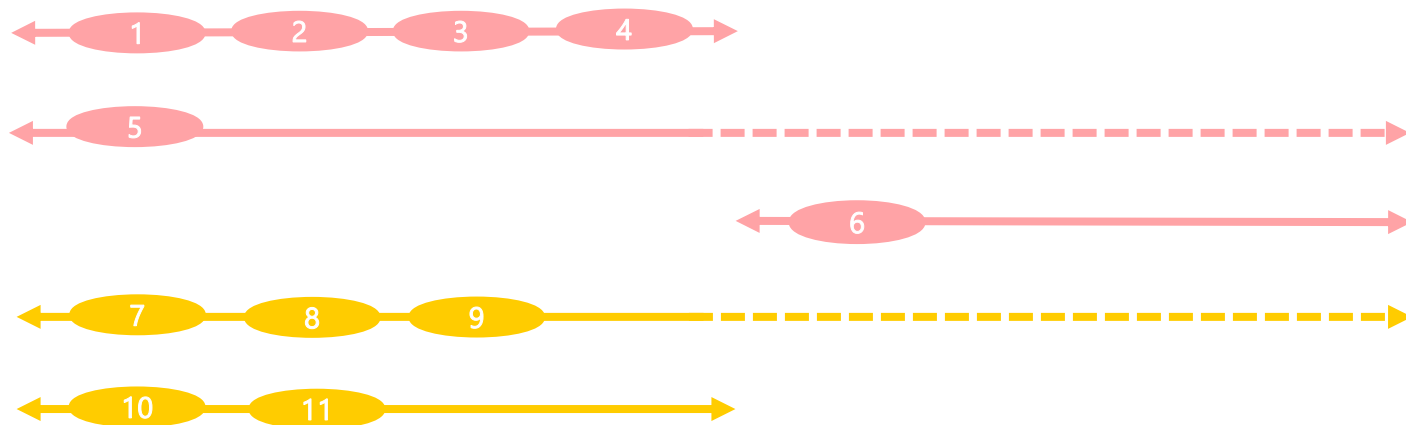
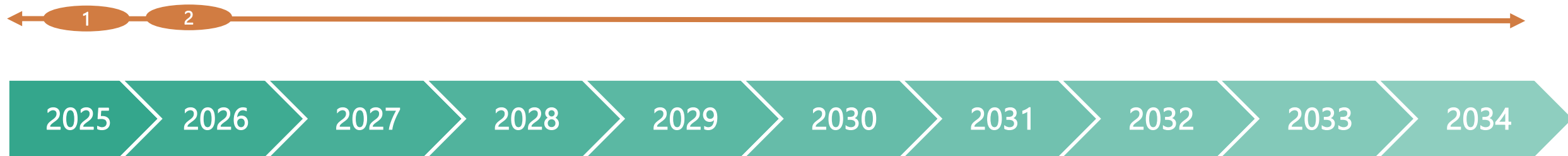
Porteur :
CCIVN

Partenaires :
Prestataires extérieurs

Subventions :
AAP ADEME

Chronologie de mise en œuvre des actions du SDC

12 actions à déclencher à court terme



1 action à mettre en place progressivement

Rappel des axes :

Axe 1 : Définir un réseau cyclable structurant sécurisé fondé sur les enjeux de mobilité quotidienne, de loisirs et touristique.

Axe 2 : Renforcer et déployer les services complémentaires à destination de l'ensemble des publics.

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer la pratique localement

05

Mise en œuvre du schéma



- **Un découpage issu de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 Décembre 2019.**
- **Le choix par Intercom de la Vire au Noireau de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) localement.**
- **Cette dualité entre « gestionnaire d'infrastructures » et « stratège de la mobilité »** est particulièrement présente dans le cadre des politiques cyclables et nécessite donc un travail concerté et une mise en œuvre commune pour permettre le déploiement cohérent et efficace du réseau cyclable.
- **Dans le cadre de Intercom de la Vire au Noireau, plusieurs scénarios de mise en œuvre du schéma directeur cyclable peuvent être proposés, selon la configuration que les décideurs souhaitent adopter :**
 - Une intervention financière d'Intercom de la Vire au Noireau pour accélérer les projets des communes en maîtrise d'ouvrage, une harmonisation via l'édition de règles techniques et financières d'aménagement, un portage technique et financier des actions de « l'écosystème vélo » et une animation de la gouvernance du « vélo » par Intercom de la Vire au Noireau.
 - Une prise de compétence voirie partielle de l'intercommunalité, permettant l'intégration dans celle-ci du portage en maîtrise d'ouvrage directe des axes du réseau structurant définis au schéma directeur cyclable. Ce scénario permet également une participation financière des communes et fait de l'intercommunalité l'entité porteuse du schéma directeur cyclable, plus qu'accompagnatrice et accélératrice.

Scénario 1 de gouvernance proposée



Intercom de la Vire au Noireau : Portage technique et financier des services et équipements en faveur du réseau cyclable (stationnement et signalétique).

Communes : Portage de l'aménagement du réseau cyclable sur la voirie communale et en lien avec le Département en agglomération.

➤ **Un portage technique et financier des services et équipements en faveur du réseau :**

- Gestion du service de location (en direct ou via DSP).
- Gestion du déploiement de l'offre de stationnement en lien avec les compétences de l'Intercom de la Vire au Noireau (mobilité, développement économique) sur le modèle du déploiement d'abris vélos dans les groupes scolaires.
- Gestion de la communication, sensibilisation autour du développement du vélo.

Scénario 2 de gouvernance proposée



Concours technique et financier de l'Intercom de la Vire au Noireau pour des projets d'aménagements cyclables communaux et portage des équipements du réseau (stationnement et signalétique)

Communes : compétentes sur le réseau de voirie communale => possibilité d'accompagnement technique et financier de l'Intercom de la Vire au Noireau pour des projets d'aménagements cyclables et besoins en équipements

- **Un soutien financier apporté aux infrastructures** via un fond de concours alimenté par les communes et géré par l'Intercom de la Vire au Noireau
 - Mise en place d'un fonds de concours pour alimenter les projets. Règles de participation à définir selon la hiérarchie du réseau (par exemple : 50% de cofinancement pour le réseau structurant et 30% pour le réseau secondaire)
 - Elaboration de règles d'attribution du fond de concours, sur la base des projets portés par les communes, avec un niveau de service minimum à respecter pour le schéma directeur cyclable.

- **Un portage technique et financier des services et équipements en faveur du réseau :**
 - Gestion du service de location (en direct ou via DSP)
 - Gestion du déploiement de l'offre de stationnement en lien avec les compétences de l'Intercom de la Vire au Noireau (mobilité, développement économique) sur le modèle du déploiement d'abris vélos dans les groupes scolaires.
 - Gestion de la communication, sensibilisation autour du développement du vélo.
 - Gestion du déploiement de la signalétique pour une harmonisation à l'échelle de l'Intercom (charte technique de mise en place et charte graphique de la signalétique).

- **Un comité de pilotage annuel « Mobilités Actives »** appelé à traiter des modes actifs, composé de l'ensemble des maires du territoire
 - Etat d'avancement du programme de travaux sous maîtrise d'ouvrage communale/EPCI/Département.
 - Bilan et validation des modalités d'intervention de l'Intercom de la Vire au Noireau auprès des communes et des particuliers : mutualisation par commandes groupées, subventions pour infrastructures, aides directes aux particuliers.
 - Validation du plan de communication.
 - Observatoire et bilan de réalisation du Schéma.

- **Un comité technique « Mobilités »** composé d'un référent technique « Mobilité » de chaque commune
 - Point sur les projets communaux
 - Besoins en équipement, stationnement... pour mutualisation achat et organisation des services
 - Veille juridique, guides des bonnes pratiques
 - Présentation des dispositifs d'aide et des formations

Transfert de
compétence

Scénario 3 de gouvernance proposée



Prise/Transfert de compétence voirie partielle à l'Intercom de la Vire au Noireau, permettant l'intégration de la réalisation des axes structurants du schéma directeur cyclable.

Communes : compétentes sur le réseau de voirie communale et la mise en œuvre des réseaux cyclables secondaire et tertiaire.

1/ Identification d'un intérêt communautaire sur le maillage structurant (portage Intercom de la Vire au Noireau) :

Seraient d'intérêt communautaire les aménagements du réseau structurant défini au schéma directeur cyclable ainsi que les éléments de superstructure assurant un maillage de services complétant le réseau cyclable.

Prérequis que la chaussée soit praticable/cyclable avant de réaliser l'aménagement

2/ Aménagement du maillage secondaire (portage Communes) :

Aménagement des itinéraires et éléments de superstructure maillant plus finement le territoire, notamment en rabattage sur le réseau primaire par les communes.

3/ Entretien :

L'entretien des aménagements pourrait s'organiser de la manière suivante :

- Entretien courant à la charge des communes (balayage, élagage, entretien stabilisé...)
- Entretien lourd à la charge de l'Intercom de la Vire au Noireau (investissements, reprises d'aménagement...)

4/ Ingénierie :

A intégrer dans la réflexion un besoin en ingénierie pour le portage de l'ensemble de la politique modes actifs (maillage structurant et secondaire, accompagnement des communes...).

Prise de compétence

Scénario 4 de gouvernance proposée



Transfert de compétence voirie à l'Intercom de la Vire au Noireau.

Communes : Ne sont plus compétentes sur la voirie et la mise en œuvre d'aménagements cyclables à l'échelle communautaire.

1/ Transfert du patrimoine voirie et évaluation des charges transférées :

La compétence devient une compétence communautaire, l'Intercom de la Vire au Noireau porte en maîtrise d'ouvrage directe et, en lien avec le Département, l'ensemble du schéma directeur cyclable.

2/ Concertation avec les communes :

Projet par projet, l'Intercom de la Vire au Noireau associera les communes aux projets et choix dans le cadre des aménagements qui seront portés en maîtrise d'ouvrage par l'Intercom de la Vire au Noireau.

3/ Ingénierie :

Besoin d'une forte ingénierie pour l'Intercom de la Vire au Noireau afin d'assurer la nouvelle compétence voirie (investissements et grands projets, entretiens courant et lourd, ...)

4/ Subventions :

Ce scénario entraîne un questionnement sur les subventions que pourraient mobiliser les communes pour les projets de développement d'aménagements cyclables, notamment la DETR.

Des acteurs clés dans la mise en œuvre d'un schéma intercommunal :

- Intercom de la Vire au Noireau (AOM)
- Les Communes (Gestionnaires de voirie)
- Le Département du Calvados (Gestionnaire de voirie)

Des partenaires accélérateurs de la réalisation des projets :

- **Région Normandie** : Les pistes cyclables et les voies vertes sont éligibles sous condition d'être réalisées avec un revêtement de type béton, enrobé, enduit ou asphalte.
- Les bandes cyclables sont exclues.
- Le seuil minimum de dépenses subventionnables est fixé à 30 000 € HT.
- Le montant de la dépense subventionnable est plafonné à 120 € HT/mètre linéaire calculé sur la longueur de l'aménagement cyclable qu'il soit uni ou bidirectionnel.

- **Département du Calvados** : via les contrats de territoire
- **Etat** : Plan Vélo 2025 (50 millions dédiés aux infrastructures), en attente de programmation
- **ADEME**: Développer le vélotourisme jusqu'à fin juin 2025
- **Fonds Européens** : FEDER et FC (Fonds de cohésion). Période 2021 – 2027.
- **Programmes spécifiques** : Alvéole + (stationnement sécurisé) prolongé d'un an, jusqu'à fin 2025, Génération Vélo (Savoir Rouler à Vélo).

