

Bayeux, le 26 mars 2025

A l'attention de

Monsieur le Président de Bayeux Intercom
CONCERTATION – Schéma cyclable
4 place Gauquelin Despallières 14400 BAYEUX.

**CONTRIBUTION DE L'ANTENNE BAYEUX-BESSIN DE L'ASSOCIATION
DERAILLEURS A LA CONCERTATION DU PUBLIC DANS LE CADRE DE L'APPEL A
PROJET « TERRITOIRES CYCLABLES »**

Préambule

En premier lieu l'antenne Bayeux-Bessin de Dérailleurs se réjouit des actions que mène la communauté de communes Bayeux-Intercom en faveur des mobilités alternatives au véhicule individuel avec le vote d'un schéma directeur cyclable et le dossier présenté et retenu à l'appel à projet national « territoires cyclables ». Elle y voit le bien fondé du travail et des actions que l'antenne conduit depuis sa création en 2017 pour faire du vélo un moyen de déplacement du quotidien avec tous les intérêts qui s'y attache en matière de praticité et d'efficacité, de santé individuelle et collective, d'économie et de contribution à la sobriété énergétique et à la réduction de nos émissions de gaz à effets de serre.

Elle félicite l'ensemble des partenaires qui s'engagent dans ce programme : les communes qui seront les principaux porteurs des réalisations avec l'appui de la communauté de commune, le Département du Calvados avec sa politique cyclable ambitieuse directement ou en co-financement, la Région Normandie et l'Etat.

La concertation lancée lui semble un bon moyen d'associer à la réalisation de ces projets les habitants souhaitant développer leur utilisation de la bicyclette. Elle remarque que cette concertation coïncide avec le lancement du 4^{ème} « baromètre vélo » qui permet jusqu'au début du mois de juin à un très large public à travers un questionnaire assez large de mesurer le ressenti et les attentes des cyclistes commune par commune.

Considérations générales

Dérailleurs souhaite dans un premier temps rappeler ses attentes générales et les points de vigilance dans la réalisation des aménagements cyclables. Elle se réjouit que la convention signée entre l'Etat et la communauté de communes Bayeux-Intercom prévoit un contrôle externe des

réalisations et fasse référence aux recommandations du CEREMA, organisme national très au fait de cette question.

- **Concertation avec les usagers** : Déralleurs souhaite rappeler l'importance première de travailler à tous les stades des projets avec les usagers cyclistes du quotidien afin d'avoir leur regard de pratiquants et avoir ainsi les aménagements les plus opérationnels possibles, éviter des erreurs et utiliser au mieux les fonds publics. Elle propose pour cela de **créer des comités par itinéraire** pour suivre chaque projet de l'établissement des plans à leur réalisation en intégrant les cyclistes à travers leurs associations.
- **Séparation des flux** : Déralleurs souhaite rappeler que c'est le **sentiment d'insécurité routière** qui est le principal frein au développement des déplacements à vélo particulièrement pour les jeunes, les seniors et les femmes d'une manière plus générale. Elle souhaite donc une séparation le plus possible des flux de circulation en isolant les cyclistes du trafic motorisé. Mais Déralleurs souhaite aussi attirer l'attention sur la circulation piétonne qui doit aussi, dès que cela est possible, notamment en ville être séparée des vélos et autres engins de déplacements individuels de plus en plus motorisés et augmentant donc les écarts de vitesse et donc les risques en cas de collision.
- **Type d'aménagements** : Déralleurs pense que **c'est la piste cyclable qui répond le mieux aux attentes des cyclistes** en privilégiant, notamment en agglomération la piste unidirectionnelle. Les bandes cyclables (espace strictement réservé aux vélos sur la chaussée) ou la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB ou chaudiou) ont leur intérêt mais sur des voies à trafic limité en fréquentation et vitesse maximale. Déralleurs souhaite aussi que puisse être expérimentées la coupure de voies au trafic motorisé, la limitation de trafic à des usagers autorisés et la réduction de vitesse sur des voies rurales peu empruntées, moyens peu coûteux. Enfin Déralleurs pense que le terme de « voie verte » ne devrait pas être utilisé pour des aménagements urbains mélangeant vélos et piétons pour réserver ce terme à des voies rurales éloignées du trafic motorisé (voir la définition du code de la route). Le terme « voie partagée piéton-vélo » lui paraît plus adapté avec la signalétique qui s'y attache.
- **Revêtement** : Déralleurs souhaite que **tous les aménagements cyclables soit revêtus en enrobé** de préférence de couleur rouge pour bien marquer qu'il ne s'agit pas d'une voie ouverte à la circulation automobile **en excluant le sable stabilisé** peu durable, peu roulant et présentant vite des dangers pour les cyclistes, en suivant en cela la récente étude comparative de l'AF3V (Association des Véloroutes et Voies Vertes).
- **Obstacles** : Déralleurs souhaite qu'il soit mis fin aux obstacles de tout type installés sur les voies cyclables : **poteaux, potelets, barrières, rochers** Ils sont un danger pour les usagers du vélo et particulièrement pénalisant pour les vélos dits spéciaux en plein développement : tandems, vélos allongés, vélos cargos, vélos à passager en général sans oublier les remorques.
- **Fluidité** : Déralleurs souhaite aussi qu'une attention particulière soit apportée au **profil des voies** : rayons de courbure, dévers interne, pente maximale ... en évitant les rigoles et bordures aux intersections source de désagrément, de risque pour le matériel et potentiellement de chute.

- **Traitement des intersections** : les carrefours, autant en agglomération qu'en territoire rurale doivent faire l'objet d'une réflexion particulière pour que le flux cycliste y trouve sa place de manière évidente et fluide notamment par un marquage de couleur vive en peinture, résine ou enrobé voir surélévation, matérialisant ainsi les traversées de chaussée. Les ronds-points doivent faire l'objet d'une étude spécifique, les plus importants devant à terme viser un aménagement dit « à la hollandaise » (priorité aux cyclistes sur chaque voie entrante ou sortante)
- **Règles de priorité** : Dérailleurs souhaite que les pistes cyclables longeant une voie jouissent des mêmes règles de priorité aux intersections que ces voies soit une perte de priorité pour les véhicules quittant cette voie par la droite ou la gauche. Il est évité ainsi les multiples coupures nécessitant arrêts et redémarrages. Cette mesure peut aussi inciter certains cyclistes sportifs à utiliser ces pistes plutôt que de rester sur la chaussée principale prioritaire, source d'incompréhension de certains automobilistes.
- **Doubles sens cyclables** : Dérailleurs souhaite que la possibilité pour les cyclistes d'emprunter les sens uniques avec la signalisation adaptée soit généralisée notamment en agglomération. Cela permet d'éviter des détours pour les vélos et d'apaiser la circulation motorisée sans préjudice pour la sécurité.
- **Panneaux M20** : ces panneaux triangulaires beiges à liseré rouge sur les feux et stop permettent aux cyclistes de tourner à droite voir à gauche si sens unique et de poursuivre leur route sans marquer d'arrêt s'ils constatent que la voie est libre. C'est un gain de temps et d'effort sachant que ce sont les premiers mètres après un arrêt pour retrouver l'équilibre qui en réclament le plus.
- **Sas vélo au feux** : Dérailleurs souhaitent leur généralisation et surtout dès qu'il existe une bande cyclable pour faciliter le tourne à gauche et réduire les risques d'angle mort avec les véhicules utilitaires. Dérailleurs souhaite aussi la suppression des stationnements avant les passages piétons pour assurer une meilleure visibilité et donc améliorer la sécurité.

Sur le projet en lui-même

Axe 1 : infrastructure et aménagements

Dérailleurs constate que le projet vise à réaliser les aménagements du schéma cyclable les plus à même d'augmenter le recours au vélo comme mode de déplacement du quotidien en mettant en relation les pôles générateurs de déplacement sur des distance modérées et approuve complètement ce choix. Si l'on excepte le cas de Port en Bessin qui trouve son sens en complémentarité de la Vélomaritime et de la liaison vers Bayeux conduites par le CD14, il s'agit de relier la ville centre de Bayeux à ses communes limitrophes.

Si ces choix paraissent cohérents à Dérailleurs, l'antenne relève à ce stade le **manque de liaison vers la commune de Monceaux-en-Bessin** avec le point noir du tunnel sous la voie ferrée tant pour les cyclistes que pour les piétons.

Dérailleurs regrette aussi que le choix d'une **liaison directe vers Sommervieu** par la D12 n'ait pas été retenu dans le schéma directeur au profit d'une liaison par la route de Saint-Sulpice qui augmente de 50% la distance ainsi que le relief. Dérailleurs suggère une alternative par la route de Caugy puis le chemin rural rejoignant l'entrée ouest du bourg.

Enfin Dérailleurs se félicite du choix de Bayeux Intercom d'aménager des liaisons cyclables vers les **entreprises de ses zones d'activité par la D94B et l'avenue de la Résistance**, en allant même au-delà des liaisons retenues dans l'appel à projet.

• Itinéraire1 (Noyau urbain) : Bayeux

Bypass

Dérailleurs apprécie l'aménagement majeur existant que constitue la piste cyclable le long du boulevard extérieur de Bayeux appelé Bypass et se réjouit qu'il puisse être bouclé prochainement sur la partie Saint-Vigor-le-Grand. Cependant il constate que subsiste sur cet itinéraire de nombreux points difficiles aux carrefours et ronds-points. Ces points avaient fait l'objet en 2021 pour certains d'entre eux d'une visite avec les services techniques de la ville de Bayeux suivi d'un compte-rendu resté sans suite à ce jour sauf pour le rond-point Robert Cappa. Dérailleurs espère que des travaux d'amélioration de ces points pourront être fait en parallèle du projet notamment pour le carrefour des routes de Saint-Lô et Saint Loup (circulation sur trottoir et barrière chicane) et le rond-point d'Ornano (potelets et détour sur trottoir).

Enfin Dérailleurs souhaite qu'à terme une continuité complète cyclable soit réalisée à l'intérieur du Bypass sur la section allant de la route de Saint-Loup au rond-point de Vaucelles. Les traversées de chaussée y sont en général moins dangereuses et cela améliorerait la continuité de cet itinéraire.

Aménagements dit « pénétrants »

Dérailleurs constate qu'ils ne sont pas détaillés dans la consultation. Conformément aux considérations générales ci-dessus, Dérailleurs souhaite des aménagements en site propre c'est-à-dire en piste cyclable pour les voies suivantes :

- **Rue Saint Patrice**
- **Rue Arcisse de Caumont**
- **Axe Avenue Clémenceau - rue de la Bretagne**

Dérailleurs souhaite qu'une réflexion soit menée sur la **traversée des places Saint-Patrice et Gauquelin-Despalières**, pour qu'une liaison cyclable sécurisée puisse y être instaurée. Elles sont proche des établissements scolaires secondaires de Bayeux et du Collégium et objet d'importants stationnements. Ces places font l'objet d'un trafic motorisé intense. Leur desserte par des **double sens cyclables devrait aussi être regardée : rue Royale, rue Alain Chartier, rue de Cabourg, rue des Bouchers.**

Dérailleurs souhaiterait aussi une réflexion sur les pénétrante sud et nord surtout pour relier les quartiers nord du Bypass au centre. L'axe avenue de la Cotardièrre – avenue de la Vallée des Prés dispose d'équipements cyclables mais vieillissant et peu sécurisant. La largeur de la chaussée devrait permettre d'y aménager des pistes cyclables en supprimant les ilots centraux (voir proposition antérieure de l'association).

Dérailleurs salue aussi l'annonce de nouvelles zones 30 en ville et souhaite que la règle nationale du double sens cyclable de fait dans ces zones soit respectée et que les arrêtés qui l'interdisent pour certaines déjà en place soient rapportés. L'association préférerait toutefois des zones 20 lorsqu'il

s'agit du centre-ville. Enfin Dérailliers suggère une réflexion visant à mettre en zone 30 tout l'intérieur du Bypass et en zone 20 tout le centre historique avec une révision du plan de circulation.

• Itinéraire 2 (desserte des zones d'activités) : Bayeux, Saint-Martin-des-Entrées

Comme nous l'avons dit plus haut, il s'agit d'un aménagement au potentiel important en « vélotaf » en espérant que les entreprises effectueront en complément les investissements pour cela : stationnements abrités et sécurisés, vestiaires-douches ... et une communication positive avec mise en place du forfait mobilité durable pour leurs salariés.

Le document parle de « **voie partagée** » pour 729 ml. Ce terme mériterait d'être explicité car il ne figure pas à notre connaissance dans les aménagements cyclables référencés par le CEREMA sachant que toute voie routière non interdite aux vélos est par nature partagée. Si la largeur de la voie ne permet pas de piste cyclable, Dérailliers souhaite une « bande cyclable » avec la largeur minimale de 1,50 m. Toute largeur inférieure est source de danger pour les cyclistes car incitant les automobilistes à ne pas respecter les distances d'écartement pour les dépassements (1 mètre en ville et 1,50 m hors agglomération). Si tel n'était pas le cas, considérant le passage de poids lourds, Dérailliers souhaite une limitation de la vitesse à 30 km/h.

La rue de Bellefontaine prévue pour gagner les ZAC mériterait une reprise de l'enrobé actuellement très dégradé avec un accident récent de cycliste. Il conviendrait également d'aménager une traversée sécurisée du Bypass de cette rue : suppression du « Z » du trottoir au profit d'une vraie voie cyclable avec un feu à bouton voir un passage surélevé.

Dérailliers espère enfin que la **route de Caen entre Bayeux et Saint-Martin-des-Entrées** sera traitée en piste cyclable ce que devrait permettre la largeur de cette ancienne section de la N13. Il conviendra de réaliser un aménagement de qualité pour la traversée du Bypass permettant de relier cette liaison à la piste de tour de ville.

• Itinéraire 3 (Liaison Est) : Esquay-Sur-Seulles, Saint-Vigor-le-Grand, Vienne-en-Bessin

Dérailliers se réjouit de l'aménagement prévu de cette section en site propre considérant qu'au-delà de la commune d'Esquay, il pourrait s'agir d'un barreau pour une liaison cyclable vers l'EPCI voisine de Seulles Terre et Mer et vers Caen. Elle regrette toutefois la fermeture du chemin très utilisé pour la randonnée et souhaite que cet aspect soit aussi intégré dans la réflexion d'ensemble.

Il n'est pas indiqué dans le document le côté qui serait retenu pour cette piste cyclable. Dérailliers souhaite qu'il soit le même pour tout l'itinéraire sans traversée de la D126.

Dérailliers se réjouit aussi de la mise en voie verte envisagée de la route des Capelles qui pourrait utilement être prolongée de la même façon par la route de Caugy. Il s'agirait d'un aménagement rapide et peu coûteux en prenant soin de mener une discussion avec les riverains et agriculteurs pour un aménagement leur préservant un accès.

• Itinéraire 4 (Radiale Nord-Est) : Magny-en-Bessin, Saint-Vigor-le-Grand, Sommervieu

Comme dit plus haut Dérailliers aurait préféré un autre itinéraire plus court pour joindre Sommervieu. Cependant Dérailliers accepte l'argument pertinent de la liaison vers la mer. Le descriptif et le plan ne permettent pas de bien appréhender ce qui sera traité en CVCB et site propre avec la fermeture d'une voie actuellement ouverte à la circulation. Dérailliers souhaite toutefois indiquer que des usagers pratiquent une vitesse élevée sur la route de Saint-Sulpice et qu'une **limitation à 50 km/h** serait plus sécurisante pour les cyclistes.

• Itinéraire 5 (Littoral) : Commes, Port-en-Bessin-Huppain

Dérailleurs approuve totalement les aménagements envisagés qui ont à la fois une cohérence locale et s'intègrent dans les aménagements plus vaste du Département, Vélomaritime et liaison vers Bayeux. Là-aussi il conviendra d'être vigilant concernant les aménagements aux carrefours et ronds-points. La liaison entre Port en Bessin et Comès présente aussi un grand intérêt pour la circulation piétonne.

• Itinéraire 6 (Ouest) : Bayeux, Vaucelles

Dérailleurs se réjouit de l'aménagement du tronçon manquant pour relier en site propre Vaucelles et Bayeux. Dérailleurs souhaite qu'en complément l'aménagement du tronçon de piste cyclable manquant autour du rond-point devant le stade Henri Jeanne puisse être réalisé. Dérailleurs souhaiterait aussi que la piste cyclable soit prolongée jusqu'à la route de Cussy à l'ouest.

• Itinéraire 7 (Sud-Ouest) : Agy, Guéron, Saint-Loup-Hors, Subles

Dérailleurs approuve tous les nombreux enjeux cités pour cet itinéraire. Il s'agit en effet d'un itinéraire déjà très emprunté par les cyclistes et nécessitant peu d'aménagements nouveaux pour la **liaison directe vers Subles**. Pour la partie à aménager de cet itinéraire, Dérailleurs souhaite de l'enrobé plutôt que du sable stabilisé peu durable surtout pour la partie humide. La sortie de Bayeux mériterait une modernisation notamment la partie protégée par une barrière en bois qui ne permet pas de croisement avec les piétons. Les passages déjà réalisés pour rompre la continuité de cette barrière devraient être élargis.

Dérailleurs espère que pour la **route de Saint-Lô**, il est retenu la modernisation de la vieille piste cyclable et non un simple marquage au sol comme indiqué sur le plan. Il s'agit en effet d'une voie très fréquentée par le trafic motorisé. L'accès vers le parking de co-voiturage devra faire l'objet d'une attention particulière. Dérailleurs se réjouit qu'un stationnement sécurisé des vélos y soit envisagé.

Pour les autres axes du schéma directeur

La consultation ne détaille pas les actions prévues pour ces axes :

- ✓ **Axe 2 : Développer le stationnement à l'échelle de l'intercommunalité**
- ✓ **Axe 3 : Renforcer l'offre de service pour l'accès au vélo**
- ✓ **Axe4 : Communiquer, sensibiliser et animation de la pratique**

Sur le stationnement, Dérailleurs souhaite rappeler le besoin d'un stationnement sécurisé en gare de Bayeux, projet faisant l'objet d'un plan national. Même si c'est la SNCF qui est prévue réaliser cet investissement, Bayeux Intercom devrait suivre cette question. Dérailleurs pense que les 20 places de stationnements prévues dans le décret sont insuffisantes et qu'il faudrait au moins doubler ce nombre compte tenu des perspectives sur la question de l'empot des vélos dans les trains.

Sur les services, Dérailleurs souhaite que le marquage directionnel soit développé rapidement en mentionnant les distances mais aussi un temps moyen de parcours même si cette donnée est bien sur liée à la vitesse moyenne pratiquée. Ce peut être un bon moyen pour promouvoir l'efficacité de ce mode de déplacement.

Enfin Dérailleurs espère qu'une communication positive sera menée sur ce mode de transport du quotidien avec des outils de communication adaptés et des évènements. Les bénévoles de Dérailleurs sont prêts à y apporter leur concours.