

Développer la marche et le vélo : l'expérience de 4 liaisons intercommunales

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La marche et le vélo sont des modes de transport pertinents pour des déplacements courts, par exemple d'une commune à l'autre ou d'un hameau à un bourg centre. Ils peuvent être également particulièrement adaptés au rabattement vers les gares.

Or, dans les faits, les déplacements dans les territoires péri-urbains et ruraux restent très dépendants de l'automobile, particulièrement lorsque la densité de la construction est moyenne ou faible. La distance importante entre le domicile et les services, la faible performance des transports en commun et surtout l'inadaptation de l'espace public expliquent en partie le recours à l'automobile.

L'offre d'itinéraires adaptés aux piétons et aux cyclistes, mieux sécurisés et plus attractifs, constitue un levier important pour développer la marche et le vélo. Cette fiche présente le cas de 4 petites communes qui se sont engagées dans de telles démarches.



La Pommeraye

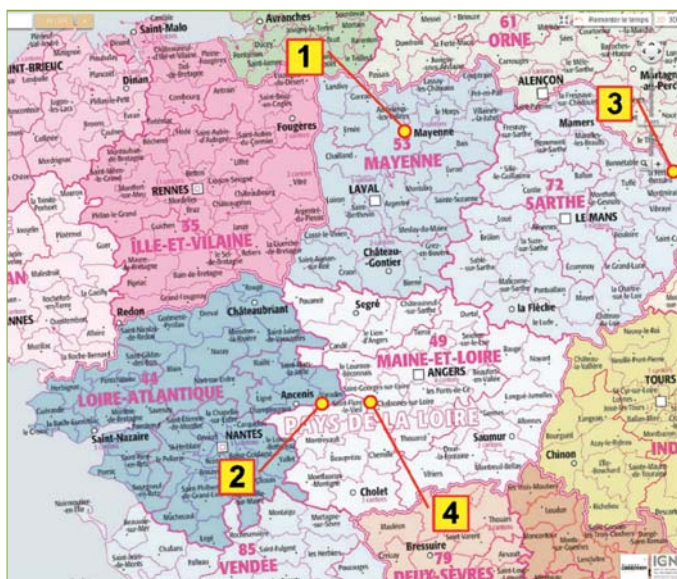
Source : Cerema - Direction territoriale Ouest





Résumé des quatre projets

Situation géographique



À chacun de ces 4 exemples de réalisations réussies correspond un enjeu spécifique de déplacement :

- 1** Parigné-sur-Braye - Mayenne (53) liaison entre une petite commune et une ville centre ;
- 2** Varades - Gare SNCF (44) rabattement vers un pôle d'échanges secondaire ;
- 3** Cherreau - La Ferté-Bernard (72) connexion de pôles générateurs de déplacement faiblement distants ;
- 4** La Pommeraye - Montjean-sur-Loire (49) aménagement à moindre coût d'un itinéraire attractif entre deux communes.

Caractéristiques des 4 communes

	Parigné sur Braye	Varades	Cherreau	La Pommeraye
Maitrise d'ouvrage	Commune de Parigné-sur-Braye	Commune de Varades	Commune de Cherreau	Commune de La Pommeraye
Maitrise d'œuvre	Commune de Mayenne	1 ^{er} tronçon : bureau d'études privé 2 ^{ème} tronçon : Commune de Varades	Bureau d'études privé	Conseil Général du Maine-et-Loire
Nombre d'habitants	750	3 564	930	4 200
Superficie	1 000 ha	4 600 ha	1 200 ha	3 900 ha
Moyens de déplacements actuels	voiture	voiture	voiture	Ligne TC - voiture
Trafic sur RD ou RN présent	RN 12 : 15 000 Vh/j dont PL : 30 %	RD 723 : 12 000 Vh/J RD 752 : 7 000 Vh/J	RD 153	RD 151 : 7 000 Vh/j dont PL : 10 %
Trafic quotidien en gare	/	120 A/R	/	/
Services de proximité	Non	Oui	Non	Oui

Caractéristiques des 4 projets

	Parigné sur Braye	Varades	Cherreau	La Pommeraye
Reliant / à	Parigné-sur-Braye / Mayenne	Centre de Varades / Gare SNCF de Varades	Cherreau / La Ferté-Bernard	La Pommeraye / Montjean-sur-Loire
Linéaire	0,60 km	1,10 km	2,00 km	2,60 km
Largeur	2,50 m	[2,50 à 3,00 m]	[2,50 à 3,00 m]	> 2,50 m
Revêtement	Sable compacté	Enrobé	Enrobé (vélo) /stabilisé renforcé (pour piéton)	Enrobé
Ouvrage d'art	oui	oui	oui	non
Usagers concernés	Piétons, cyclistes	Piétons, cyclistes et cavaliers	Cyclistes et piétons séparés	Piétons, cyclistes et automobilistes
Éclairage	Non (site protégé)	Oui (6 ^h - 22 ^h)	Oui (7 ^h - 22 ^h 30)	Non
Mobilier urbain	Oui	Non	Non	Non
Acquisition foncière	Oui	Oui	Oui	Non
Durée	2008-2012	2008-2013	2008-2011	2010-2012
Coût (HT)	175 800 €	900 000 €	316 000 €	40 000 €
Subventions	Oui (60 %)	Oui (80 %)	Oui (17 %)	Non



1. Parigné-sur-Braye (53) : connecter une petite commune à la ville centre

Cet exemple illustre le cas d'une petite commune résidentielle (750 hab.) qui a besoin d'être mieux reliée à une ville centre équipée (13 300 hab.). Le prolongement d'une coulée verte urbaine a permis de connecter cette commune à un bourg proche.

Commune limitrophe de Mayenne (ville centre), Parigné-sur-Braye a connu un développement important ces dernières décennies avec une population qui a quasiment triplé entre 1960 et 2010. Aujourd'hui, elle attire de nouveaux habitants travaillant sur Mayenne, ce qui s'est traduit ces dernières années par la création de nouveaux quartiers pavillonnaires. Ainsi, une population active et jeune cohabite avec une population plus âgée et inactive.

Parigné-sur-Braye ne dispose d'aucun commerce ou service, c'est donc un village profondément lié à Mayenne, assimilable à un « grand quartier de Mayenne ».

Avec ses 15 000 véhicules/jour dont 30 % de poids lourds, la nationale qui relie les deux communes est très peu adaptée aux pratiques des modes actifs.

Une voie communale, dépourvue d'aménagements à l'attention des piétons, relie également Parigné-sur-Braye et Mayenne.

- Quels besoins ?

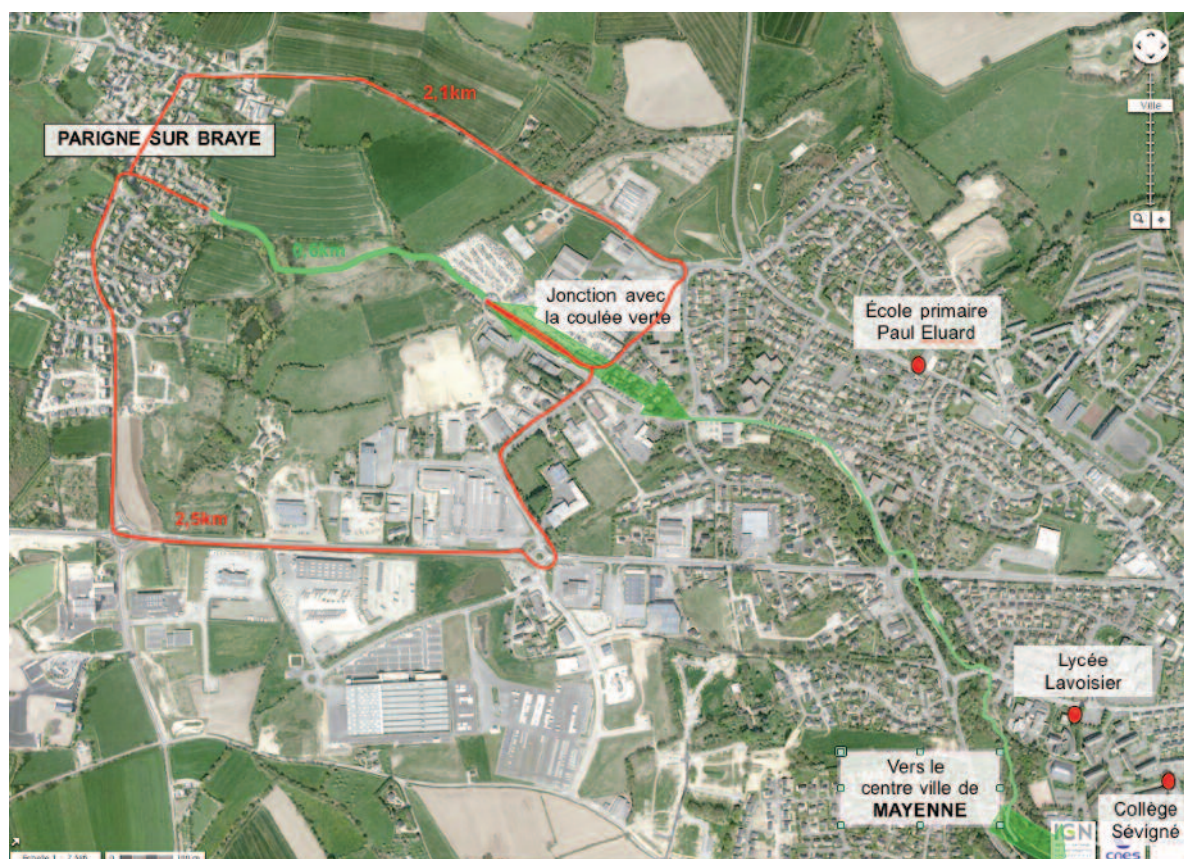
Les élus des deux communes ont pris l'initiative de ce projet pour répondre à la demande de divers usagers (habitants et associations de randonneurs de Mayenne) qui pointaient le risque d'emprunter à pied les accotements de la route nationale ou de la voie communale.

Il s'agissait également de relier Parigné-sur-Braye à la coulée verte de Mayenne, qui elle-même permet de rejoindre le centre-ville, et de desservir l'école primaire située à Mayenne.

- Quelle démarche ?

C'est l'itinéraire le plus direct (en vert sur la carte ci-dessous) qui a été choisi pour relier les 2 communes, afin d'éviter aux piétons et aux cyclistes d'emprunter un aménagement le long des axes routiers (en rouge).

Le projet est le résultat d'un travail partenarial entre la ville centre (Mayenne) et la commune périphérique (Parigné-sur-Braye). La commune de Parigné-sur-Braye ne dispose pas de services techniques. La commune de Mayenne a donc mis à disposition ses services techniques et administratifs.





Il n'y a pas eu recours à une maîtrise d'œuvre externe. La communauté de communes n'ayant pas la compétence voirie, c'est la commune de Parigné-sur-Braye qui a exercé la maîtrise d'ouvrage. Le portage financier a été facilité par des subventions européennes (programme de liaison entre actions de développement de l'économie rurale), régionales (contrat territorial unique et contrat de bassin versant) et départementales. Au final, la participation de la collectivité s'élève à environ 70 000 euros.

Le projet a dû prendre en compte des contraintes techniques et administratives fortes telles que l'acquisition foncière et le caractère classé de la zone humide. L'aménagement ayant également vocation de lieu de promenade, de découverte, d'échanges et d'initiation aux enjeux environnementaux, il comporte du mobilier urbain (banc, corbeille, aire de jeu...). Afin de préserver la biodiversité, le cheminement n'est pas éclairé.



Quel résultat ?

L'aboutissement de ce projet est un aménagement mixte piétons/cyclistes de 600 m de long et d'environ 2,50 m de large. Le revêtement est un sable clair compacté.

Le trajet entre la zone pavillonnaire de Parigné-sur-Braye et la zone industrielle de Mayenne situées aux extrémités de la liaison est désormais plus rapide en vélo qu'en voiture.

À titre comparatif, voici les temps de parcours pour aller d'une extrémité à l'autre de la liaison piétons/vélos suivant le mode utilisé :

	Vélo	Voiture	Marche
Distance	0,6 km	2,1 à 2,5 km	0,6 km
Temps	3 mn	3,30 mn ¹	10 mn

(1) En circulation fluide

Connecté à une coulée verte urbaine, l'itinéraire offre ici d'autres ambiances et milieux et permet de découvrir l'environnement rural : une artère forestière, la traversée de zones humides et prairies.

Des structures ludiques et de découverte enrichissent le projet : plaine de jeu, rucher...

Extrait du Courrier de la Mayenne Juillet 2012

Quelques questions posées à Monsieur Franchet, maire de Parigné-sur-Braye

Quel bilan tirez-vous de cette opération ?

Une grande satisfaction tout d'abord symbolisée par l'étonnement des gens qui sont surpris d'arriver à pied en moins de 10 mn à Mayenne. Le projet a également permis de désenclaver le bourg de Parigné-sur-Braye en permettant à ceux qui le désirent de se déplacer sans risque entre nos deux communes et ce jusqu'au cœur de Mayenne grâce à la coulée verte existante. C'est une réelle alternative à l'utilisation des véhicules motorisés.

Cette liaison constitue également un espace de mixité et d'échanges entre anciens et nouveaux habitants et met en valeur un site classé jusqu'alors inaccessible et peu connu.

Côté communication, l'opération a fait l'objet d'une large couverture dans les publications internes à la commune (bulletin municipal) et dans la presse locale (page 4). Des réflexions émergent de cette opération et suscitent un effet d'entraînement auprès des autres communes du secteur.

Ce projet répondait à un vrai besoin, une véritable attente qui s'est traduite par l'utilisation de l'itinéraire avant même l'achèvement des travaux !

Quels conseils donneriez-vous aux collectivités souhaitant se lancer dans un telle démarche ?

Il faut un portage politique fort, que services techniques et population soient convaincus de l'utilité de l'opération. Il s'agit de répondre à une attente de la population, de savoir l'anticiper, de proposer un projet partenarial et sécurisant pour les futurs usagers.



La liaison Parigné-sur-Braye - Mayenne en images



Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



Source : Géoportail



Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



Source : Cerema - Direction territoriale Ouest

Aménagement de l'aire de jeux



Source : Cerema - Direction territoriale Ouest

L'itinéraire se raccorde à la zone pavillonnaire (1) depuis l'espace vert situé sur Parigné sur Braye.

À la sortie du bois, il se poursuit en longeant une prairie, des près (2) puis longe un rucher, un verger et la plaine de jeux (3).

Depuis la liaison douce, les premières habitations de Mayenne sont visibles (4) et, après un pont (5) et une passerelle (6) menant à un bosquet, l'aménagement débouche sur la rue donnant sur la zone d'activité (7).



Source : Cerema - Direction territoriale Ouest

Passerelle en direction de Parigné-sur-Braye



Passerelle en direction de Mayenne



Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



2. Varades : une liaison du centre Bourg vers la Gare SNCF

Varades (3 560 hab) est le chef-lieu de canton et dispose de nombreux services de proximité. La gare, située à un peu plus d'un kilomètre du centre bourg, participe au développement économique de cette commune très étendue (4 600 ha). La gare accueille quotidiennement 60 usagers (soit 120 A/R).

Varades est située au carrefour de la RD 723 et de la RD 752 qui comptabilisent respectivement 12 000 et 7 000 véhicules/jour.

- Quels besoins ?

L'objectif de l'opération n'est pas seulement d'assurer le rabattement vers la gare pour les modes actifs ; il s'agit également de capter les usagers itinérants en profitant de la proximité du passage de l'itinéraire cyclable « La Loire à vélo » dans la commune voisine de Saint-Florent-le-Vieil.

- Quelle démarche ?

Le projet s'inscrit dans le programme politique de la municipalité comme un projet qui va « dans le sens de l'histoire économique, du développement durable et social ». Il s'articule

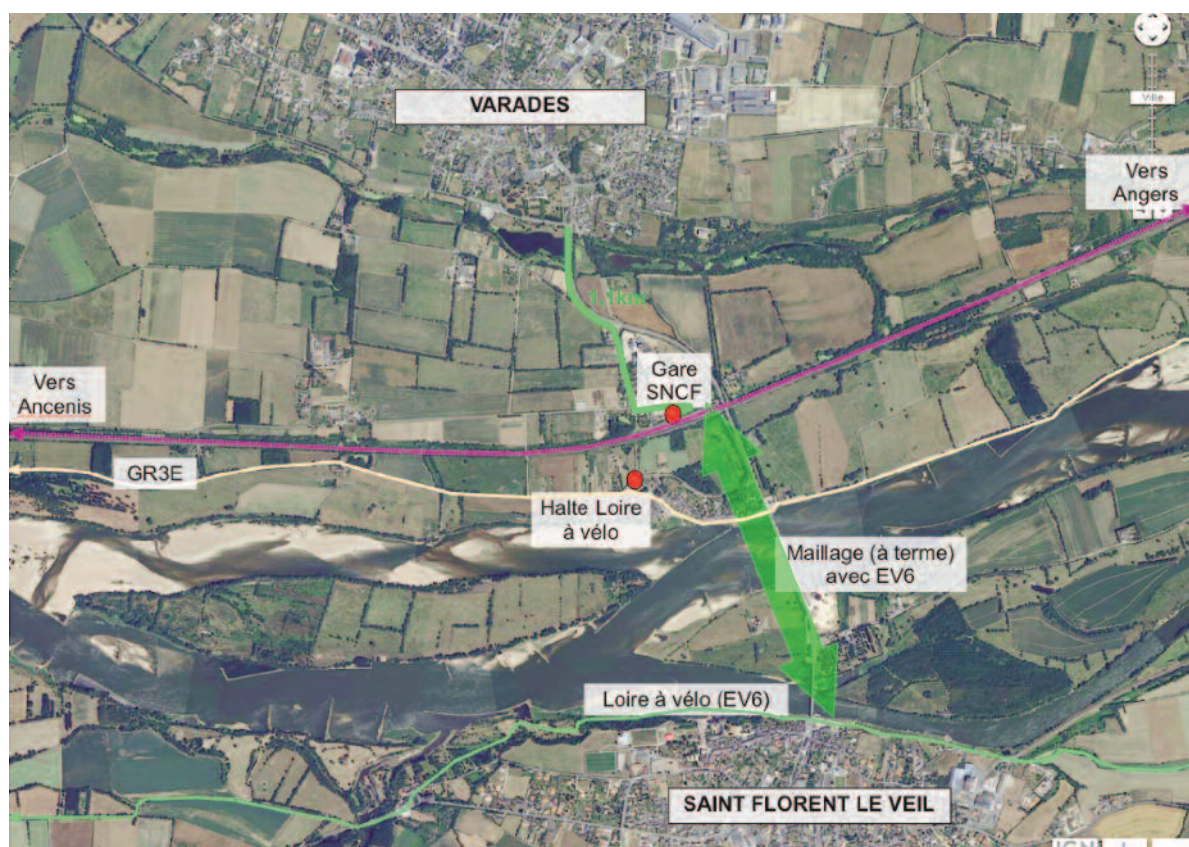
avec les itinéraires existants dont le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnées (PDIPR) et « La Loire à vélo ».

Le projet a dû prendre en compte de nombreuses contraintes environnementales : il est en effet situé en quasi totalité à la fois dans le périmètre du Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), dans le périmètre de protection des monuments historiques, dans une Zone Natura 2000 (préservations des espèces et des habitats menacés ou remarquables) et dans une Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF).

Le projet a également été soumis à une autorisation au titre de la Loi sur l'Eau pour les terrassements nécessaires à la réalisation de la passerelle au droit du cours d'eau. En matière foncière, le projet a fait l'objet d'une convention de servitude avec le conseil général de la Loire atlantique et d'une acquisition foncière auprès de cette même collectivité.

La gestion du stationnement au droit de la gare est de la compétence de la communauté de communes du Pays d'Ancenis.

La création d'un ouvrage de franchissement a été nécessaire.



Source : Géoportail



Quel résultat ?

Démarré en 2008 avec l'étude de faisabilité et les acquisitions foncières, l'aménagement est inauguré le 13 juillet 2013. Il est réalisé sous la forme d'une voie verte pour la partie longeant la RD et

d'une piste cyclable bidirectionnelle le long des voies communales menant à la gare SNCF. Un éclairage par LED couvrant le créneau 6^h-22^h assure aux usagers pendulaires confort et sécurité lors de déplacements effectués en soirée, de nuit ainsi qu'en période hivernale.

Quelques questions posées à Monsieur Foucher, élu de Varades en charge du développement



Quel bilan tirez-vous de cette opération ?

Ce projet constitue un condensé des contraintes techniques et réglementaires les plus importantes auxquelles on puisse être confronté. Il a nécessité une forte implication de la part de l'équipe municipale, un travail collectif à la fois sur le plan technique et financier.

De fait, aujourd'hui cet itinéraire représente la pierre angulaire de tout un plan de déplacement modes actifs à venir, d'une philosophie nouvelle de déplacement.

Quels conseils donneriez-vous aux collectivités souhaitant se lancer dans un telle démarche ?

Patience et longueur de temps !

Un projet est complexe et, outre les acteurs, il faut bien prendre en compte les questions d'emprise foncière, les réseaux et être clair sur les objectifs.

Une condition reste cependant maître devant toutes les autres : le financement, d'où la nécessité de chercher les fonds là où ils existent (subventions).

L'observation des comportements, la connaissance de la pratique de ses administrés constituent le premier révélateur des besoins à satisfaire : dans le cas présent, les gens faisaient déjà la liaison à pied sans qu'un aménagement soit présent... il suffit parfois seulement d'observer.



La liaison Varades - Gare en images



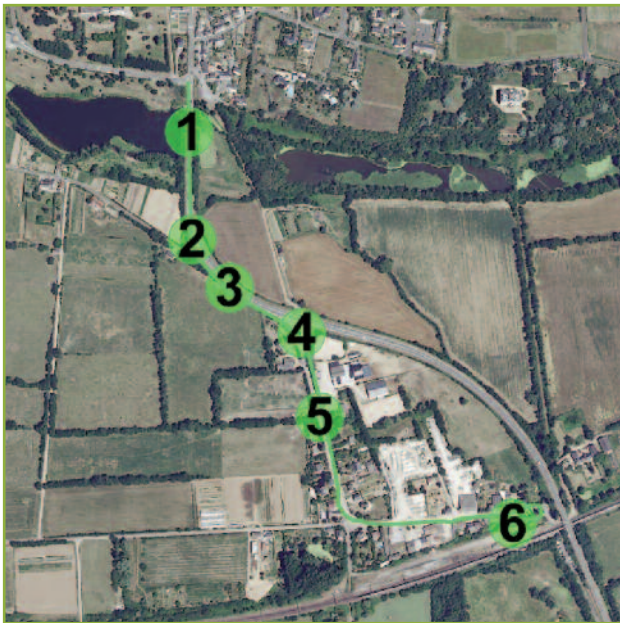
La passerelle qui franchit la Boire Torse

Source : Céréma - Direction territoriale Ouest



Fin de la passerelle et
continuité de la voie verte le long de la RD

Source : Céréma - Direction territoriale Ouest



Source : Geoportail



Voie verte le long de la RD

Source : Céréma - Direction territoriale Ouest



Voie verte le long de la RD

Source : Céréma - Direction territoriale Ouest

L'infrastructure est réalisée en site propre sur la totalité de l'itinéraire.

La traversée au droit de la passerelle est seulement autorisée aux piétons et cyclistes (1).

Prenant le statut de voie verte, elle longe ensuite la RD 752 à la même hauteur (2), puis plonge en pied de talus (3) pour revenir à niveau de la RD (4) et rejoindre les voies communales (5).

Deux abris vélos comptant une dizaine d'arceaux ont été aménagés aux abords de la gare (6).



Voie verte le long de la RD

Source : Céréma - Direction territoriale Ouest



Source : Céréma - Direction territoriale Ouest



3. Cherreau - La Ferté-Bernard : connecter des pôles générateurs de déplacements faiblement distants

Cherreau est une commune de 930 habitants située à 2,00 km de la Ferté-Bernard, ville centre et chef-lieu de canton (9 235 hab.).

Elle s'est développée tout en long en suivant l'axe de la RD 153.

- Quels besoins ?

Le besoin a d'abord été exprimé par les habitants de Cherreau : il s'agissait de disposer d'un aménagement agréable et sûr pour piétons et cyclistes pour rejoindre la Ferté-Bernard autrement qu'en voiture.

La commune, constituée principalement de zones résidentielles est en échange permanent avec la commune centre qui regroupe les emplois et les services.

- Quelle démarche ?

Entre l'émergence du besoin et le commencement des travaux, le projet a pris, au fil des réflexions, des formes différentes. Initialement, des bandes cyclables étaient envisagées, mais elles ne prenaient pas en compte les piétons, et n'étaient pas cohérentes avec le trafic et les vitesses pratiquées.

Une piste cyclable bidirectionnelle ainsi qu'un cheminement piétonnier derrière le fossé ont finalement été retenus pour des raisons de sécurité, de confort et de coût. Le fossé crée une séparation physique qui renforce le sentiment de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Il évite en outre le dévoiement de réseaux, ce qui permet une économie substantielle.

Quel résultat ?

L'aménagement s'étend sur 2,00 km, avec, sur la majorité de son linéaire, une séparation entre les piétons et les cyclistes.

La piste cyclable est réalisée en enrobé, le cheminement piéton est en stabilisé renforcé.





**Quelques questions posées
à Monsieur Divaret,
maire de Cherreau**



Quel bilan tirez-vous de cette opération ?

Après 20 mois de mise en service, nous constatons qu'il y a de plus en plus d'utilisateurs et de retours positifs des habitants de Cherreau et des collectivités environnantes. La séparation avec la route départementale est fortement appréciée, les usagers se sentent en sécurité.

L'aménagement est un véritable vecteur de lien social entre les habitants. Les gens s'y croisent, s'arrêtent, discutent. La commune compte de nombreux jeunes actifs qui cohabitent avec une population âgée. C'était donc un souhait de créer par cet aménagement un lien intergénérationnel indispensable dans une petite commune. Bien sûr, la voie ne résout pas tout mais elle est un moyen supplémentaire de renforcer ce lien.

Les enseignements que nous avons tirés de cette opération nous ont permis de prendre mieux en considération la marche et le vélo dans le cadre de la révision du PLU et de la connexion de cet aménagement cyclable avec les futures réalisations de la Ferté-Bernard.

**Quels conseils donneriez-vous
aux collectivités souhaitant se lancer
dans un telle démarche ?**

Pour le confort des utilisateurs (bruit et sécurité), la séparation d'une liaison douce avec la chaussée était, dans ce contexte, à privilégier.

Afin de permettre une circulation aisée des cyclistes, la piste cyclable leur permettant de circuler dans les deux sens ne doit pas, selon nous, être inférieure à 2,80 m.

À l'extrémité de l'aménagement, avant l'entrée sur la Ferté-Bernard, compte tenu de l'emprise insuffisante, une voie verte a été réalisée pour permettre la cohabitation des piétons et des cyclistes. D'une largeur de 3,00 m, elle permet aux 2 catégories d'usagers de se partager l'espace dans un souci de confort partagé.

Lors de l'étude, il est conseillé de travailler avec les communes riveraines pour assurer à terme une bonne continuité des déplacements.

De plus, le fait de travailler en intercommunalité permet d'obtenir des aides de la région qu'une commune seule ne peut pas avoir.

Il est à noter que la ville de La Ferté-Bernard a prolongé notre réalisation par un aménagement qui dessert le centre hospitalier.



La liaison Cherreau - La-Ferté-Bernard en images



1

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



2

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



3

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



4

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



Source : Géoportail

Bande cyclable et cheminement piétonnier (1) aboutissent à une première traversée menant à la piste cyclable bidirectionnelle (2) qui se prolonge jusqu'au point de traversée de la RD (3) où la piste passe en unidirectionnelle d'un côté et en voie verte de l'autre côté car elle retrouve le cheminement piétonnier.



5

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



6

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



7

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



4. La Pommeraye – Montjean-sur-Loire : un itinéraire attractif aménagé à moindre coût

La Pommeraye est une commune de 4 200 habitants disposant de nombreux services de proximité et distante de 2,00 km de Montjean-sur-Loire (2 939 habitants) via la RD 15.

Cette route départementale est fréquentée par 7 000 véhicules/jour dont 10 % de poids lourds. La commune s'étend sur une superficie de 3 900 hectares.

Ce projet de liaison s'inscrit dans un esprit de coopération intercommunale porté par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Dans ce cadre la collectivité a pris conscience de l'accroissement de l'usage de la voiture particulière lié notamment à une population vieillissante dont c'est le moyen de déplacement ultra-majoritaire.

- Quels besoins ?

Une des raisons ayant motivé ce projet est l'affluence des véhicules motorisés aux abords du collège-lycée Saint-Joseph, avec 400 automobiles se présentant quotidiennement à la dépose scolaire du matin.

Le collège/lycée se situe au nord de La Pommeraye et une importante partie des scolaires résident au sud du bourg de Montjean-sur-Loire. Jusqu'à présent, les trajets scolaires étaient très majoritairement réalisés en voiture et empruntaient la RD qui relie les deux communes (en noir sur le plan).

- Quelle démarche ?

À l'origine, la proposition du département consistait à créer un aménagement le long de la RD. Le coût de l'opération, son niveau de confort et de sécurité ne répondaient cependant pas aux exigences des élus.





Afin d'élaborer des solutions alternatives, une étude préalable a été menée par le conseil général pour déterminer le tracé optimal, compte tenu de la distance à parcourir, du dénivelé, des usagers visés, de la présence d'habitat, du nombre d'intersections et de la lisibilité du tracé.

Quel résultat ?

L'itinéraire retenu emprunte le réseau de voiries communales et chemins ruraux parallèles à la route départementale. Ce projet s'appuie donc

en totalité sur un réseau existant, peu fréquenté et confortable.

C'est une opération peu coûteuse (42 000 € pour 2,60 km) se limitant à la création d'une structure de chaussée sur une centaine de mètres, la mise en place d'une signalisation directionnelle pour les cyclistes et une reprise des revêtements de surface.

Les viticulteurs trouvent un intérêt économique à cette réalisation, car la liaison sera à terme reliée - via Montjean-sur-Loire - à l'itinéraire Eurovélo 6 (« La Loire à vélo ») situé sur le site Cap Loire (commune de Montjean-sur-Loire).

Quelques questions posées à Monsieur Foucher

conseiller municipal en charge de l'animation du groupe de travail La Pommeraye / Montjean-sur-Loire



Quel bilan tirez-vous de cette opération ?

Cet aménagement c'est de l'économie pour le territoire, du lien et du bien être pour les gens.

En zone rurale, se déplacer à pied et à vélo est une approche assez nouvelle et le recours à l'automobile reste très majoritaire, y compris pour les petits déplacements. L'objectif est de faire évoluer les comportements ruraux à l'image de ce qui se passe actuellement en ville.

La réalisation de ce projet a donné lieu à une réflexion plus globale sur les futurs aménagements cyclables avec notamment une connexion avec l'itinéraire "Loire à vélo" situé sur le site Cap Loire.

Quels conseils donneriez-vous aux collectivités souhaitant se lancer dans un telle démarche ?

Il est important de s'assurer de la bonne entente entre les communes à relier et d'avoir une motivation commune.

Pour nous, il y en avait deux : la sécurité, et l'envie d'accompagner les ententes naturelles entre les habitants des deux communes.

Enfin une bonne concertation reste essentielle pour la réussite d'un projet (participation de tous les riverains et des usagers concernés : randonneurs, scolaires, etc.).



La liaison La Pommeraye - Montjean-sur-Loire en images



Source : Géoportail



1



2

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest

L'itinéraire débute en lisière du bourg, à proximité immédiate des zones habitées (1).

Il traverse ensuite un centre de vacances et se poursuit en empruntant une voie communale (2) fréquentée par les quelques riverains présents, et interdite au poids lourds.



3

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest

Le cheminement passe ensuite entre les vignes (3-4) pour aboutir à l'unique intersection très peu fréquentée qui marque la frontière entre les deux communes.

L'aménagement se prolonge le long d'un habitat disséminé (5-6).

Il se poursuit dans le même environnement (7) pour se terminer à l'entrée du lotissement situé près du centre bourg de Montjean-sur-Loire (8).



4

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest

Passage au milieu des vignes



5

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



7



6

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest



8

Source : Cerema - Direction territoriale Ouest

Connexion La Pommeraye - Montjean-sur-Loire



5. L'initiative des projets : des origines diverses

Si les réalisations tendent toutes vers la promotion des modes actifs, les éléments déclencheurs de ces projets sont de nature variée :

- ce sont les associations de marcheurs de Mayenne qui, arguant de la dangerosité à circuler le long de la route nationale, ont impulsé le projet de liaison piétons/cyclistes entre Parigné-sur-Braye et Mayenne ;
- c'est l'observation des pratiques qui a été à l'origine de la décision de réaliser une liaison de Varades vers la gare ferroviaire. Alors même qu'aucun aménagement n'existait, les habitants s'y rendaient à pied et à vélo en empruntant les accotements enherbés ou directement la route départementale ;
- la réalisation de la liaison Cherreau – La Ferté-Bernard fait suite à une demande des habitants de Cherreau qui n'avaient d'autre alternative que de prendre la voiture pour se rendre à la Ferté-Bernard pourtant seulement distante de 2,00 km. Il s'agissait également d'offrir aux usagers ne disposant pas du permis de conduire (collégiens, lycéens) ainsi qu'aux plus âgés (maison de retraite) la possibilité de se déplacer sur une infrastructure attractive ;
- dans le cas de la liaison La Pommeraye - Montjean-sur-Loire, deux collectivités complémentaires aux liens forts ont proposé un aménagement à la fois qualitatif, jalonné, sécurisé et peu coûteux.

6. Quelques enseignements sur les conditions de réussite d'un projet de liaison active

- La maîtrise du foncier

Pratiquement tous les projets se sont accompagnés d'une ou plusieurs acquisitions foncières. Il est également souhaitable de s'appuyer sur les atouts dont disposent les zones rurales tels que les chemins ruraux.

Peu fréquentés, souvent carrossables, ils peuvent constituer une bonne base pour réaliser un

réseau cyclable et piéton.

- Le tracé le plus direct possible

Afin de rendre l'aménagement performant et attractif, tous les projets ont cherché à proposer le trajet le plus direct possible. Il faut en effet penser l'aménagement à la fois pour un usage de loisir mais également les trajets quotidiens, pour se rendre au travail, au lycée etc. C'est dans cette optique que la liaison entre Parigné-sur-Braye et Mayenne a été conçue.

Par ailleurs, l'observation des comportements et des trajectoires existantes des piétons et des cyclistes est indispensable pour garantir son appropriation par les usagers.

- Un aménagement sûr

Lorsque les trafics et les vitesses sont élevés, ce qui est très souvent le cas sur les routes départementales et nationales, l'aménagement doit impérativement être sécurisé.

Les vitesses automobiles devront être mises en cohérence avec l'aménagement. Par exemple, les travaux réalisés sur la commune de Cherreau se sont accompagnés du déplacement du panneau d'entrée d'agglomération (EB10) d'une cinquantaine de mètres.

Sur la commune de La Pommeraye, le choix d'un itinéraire sécurisé empruntant le réseau communal a été conforté par la proximité des habitations qui renforce le sentiment de sécurité pour l'utilisateur.

- Une infrastructure confortable

L'aménagement doit être confortable, parce qu'il s'adresse aux usagers de tous âges. Le revêtement, l'environnement, l'éclairage et le mobilier participent à l'ambiance et au confort. L'enrobé est le matériau majoritairement utilisé mais d'autres revêtements sont à envisager dans les espaces protégés.

- Un portage politique fort

Pour que le projet aboutisse, le portage politique est essentiel, notamment lorsque le projet est à caractère intercommunal. Une implication forte dans la concertation avec la population et les usagers est également nécessaire.

- Une communication efficace

Bulletin municipal, balade à pied à vélo sur l'aménagement, réunion publique et inauguration, articles dans la presse locale sont autant de leviers pour faire connaître le projet aux habitants.

Maquette & mise en page

Antoine Jardot

DADT - VIA

Direction territoriale

Normandie Centre

+33 (0)2 35 68 89 33

Références bibliographiques

- *Recueil de fiches vélos, Aménagements*, CERTU, 2013
- *Recueil de fiches vélos, Mobilité*, CERTU, 2013
- *Recommandations pour les aménagements cyclables*, Certu, septembre 2008

Remerciements à Anne Estingoy, Benoit Hiron, Cédric Ansart, Daniel Lemoine, Marine Lericolais, Zo Rakotonirina, Jérôme Cassagnes, Bertrand Deboudt, Adrien Philippon, Bernard Lacroux, Julien Lecointre, Françoise Teissier, François Tortel (CEREMA), Geneviève Laferrère (FUB), Dominique Lebrun et Pierre Toulouse (CIDUV) pour leur relecture.

Collection
Expériences
et pratiques
ISSN : en cours

2014/02

© 2014 - Cerema
La reproduction
totale ou partielle
du document
doit être soumise
à l'accord préalable
du Cerema

La série « Vélo » a été réalisée par les groupes de travail pilotés par la Direction technique Territoires et ville, elle a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne de la Direction technique Territoires et ville (<http://www.certu.fr>).

Auteur Gilles ABOUCAYA - Cerema - Dter Ouest
Tél. : +33 (0)2 40 12 85 10 - gilles.aboucaya@cerema.fr

Contacts Thomas Jouannot - Cerema - Dtec Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr

Secrétariat - Cerema - Dtec Territoires et ville - VOI/SEC
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.certu@cerema.fr

Correspondants vélos des directions territoriales du Cerema :

F. Tortel (Dter Est), F. Teissier (Dter Centre-Est), J. Cassagnes (Dter Méditerranée), B. Deboudt (Dter Nord-Picardie), J. Lecointre (Dter Normandie-Centre), G. Aboucaya (Dter Ouest), B. Lacroux (Dter Sud-Ouest), J.-F. Durand (Dter Île-de-France).



Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilités et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr
Direction technique Territoires et ville - 2, rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 LYON cedex 03 - Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00